Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies, Vol 5, Nr 4, 1975. http://scientiamilitaria.journals.ac.za

VLIEGOPLEIDINGSKOOL LANGEBAANWEG

Die vliegopleidingskool by Langebaanweg het sy oorsprong te danke aan militêre strategie gedurende die periode 1940 tot 1944, toe die oorlog teen Duitsland en Japan en die verskyning (en verdwyning) van beide moondhede se duikbote aan Suid-Afrikaanse kuste, wel 'n bron van kommer was.

Lugmaghoofkwartier het met die uitbreek van die oorlog in hul beplanning voorsiening gemaak vir 1 Eskader belas met kusverdediging. Gedurende die begin van 1940 is vyftien privaat vliegvelde in die Unie deur die Lugmag oorgeneem terwyl beplanning vir die opleiding van manskappe 'n verdere lywige konstruksieprogram voor die deur van die Kwartiermeester-generaal gelê het.

In Saldanhabaai-omgewing, waar aanvanklik slegs twee kanonne en twee spesiale elektriese ligte vir verdedigingsdoeleindes geplaas is, sou spoedig prominente tekens van die aanwesigheid van die Departement van Verdediging verskyn. Om water te voorsien aan die gemeenskap, is 'n pyplyn beplan vanaf die Bergrivier en die eerste grond waarop Langebaanweg later aangelê is, is waarskynlik in die tyd uitgemeet vir die pyplyn.

Die Duitse ponie-slagskip, Admiraal Graf Spee, was reeds in die Suid-Atlantiese Oseaan toe Hitler se opdrag op 26 September 1939 ontvang is om Britse vragskepe aan te val. Na hierdie datum is talle skepe om die Suid-Afrikaanse kus gekelder en namate die posisie versleg het, is beplanning deur die Departement van Verdediging aangepas om die krisis die hoof te bied. Die Lugmag se kusverdediging sektor is onder bevel van genl maj I. P. de Villiers (C.B., M.C.) geplaas. Sy beplanning en implementering van doeltreffende kusverkenningsvlugte — veral oor die diepsee — is aansienlik gekortwiek deur gebrek aan doeltreffende vliegtuie. Die Junker 86's wat aanvanklik aan die kuseskader toegeken was, is onttrek vir diens elders en die Ansons, waarmee hulle vervang is, kon slegs ongeveer 330 km oor die see verken. Reeds gedurende Januarie 1940 was daar sprake van om kuseskaders met beter vliegtuie toe te rus. 'n Jaar later het sir Pierre van Ryneveld by die Britse regering aangedring op die verskaffing van reeds beloofde Beauforts vir die doel. Hy verwys na druk wat die openbare mening uitoefen in die opsig en is bevrees dat die situasie — soos gedurende Wêreldoorlog I — kan handuitruk. Dit sou egter beter motivering kos om bomwerpers vir operasies aan die suidpunt van Afrika te bekom terwyl 'n grootskaalse stryd in die Noorde akuut was.

Met Japan se toetrede tot die oorlog het die Hoof van die Generale Staf maatreëls getref om Suid-Afrikaanse kuste verder te beveilig. Daar is nou ernstig gepleit om die beskikbaarstelling van vliegtuie vir vier vegeskaders en een bomwerpeskader.

Gedurende Januarie 1942 het die eerste nege van 'n aantal Beauforts in Kaapstad aangekom en 'n paar maande later is ook Ventura's na Suid-Afrika gestuur. Met hierdie toevoeging tot tuisfrontverdediging het 'n nuwe probleem kop uitgesteek, naamlik om die kuslughawes te beskerm. Lughawes soos Youngsfield was groot en sou nie sonder hoë koste doeltreffend gekamoefleer kon word nie. Gevolglik is besluit om satelliet vliegvelde op te rig waarheen eskaders onttrek kan word in tyd van nood.

Kol Rod Douglas, Adjunk-direkteur Lugstafdiens, het aan lt kol Roy Makepeace, in beheer van die Direktoraat Vliegvelde en Werke, op 16 Februarie 1942 die volgende belangrike telegram gestuur:

> 'You will immediately select, acquire and put into operational order secret operational aerodromes inland from the main coastal centres from Durban to Cape Town. This work to receive priority over all works presently being undertaken for training purposes.'

Die vliegvelde moes dertig tot veertig km van die kus af wees en geskik vir gebruik van bomwerpers en vegvliegtuie vir kusverdediging. Lt Pletcher is voorlopig aan die hoof van die beplanningseksie geplaas. Met die hulp van kol Gordon Ross, Lugmaginspekteur, het lt kol Makepeace daarin geslaag om die taak feitlik af te handel voor 17 Julie 1942. Kol Ross moes onder andere 'n beskikbare terrein naby Saldanhabaai ondersoek maar het op 4 Junie gerapporteer dat die gebied baie

na aan die hawe geleë was en dus nie geskik vir die doel nie. Hy het dieper die binneland in gesoek en 'n takties beter geleë gebied gevind wat hy sterk aanbeveel het. Hierdie gebied is op 27 Augustus 1942 finaal gekeur en het bekendgestaan as Langebaanweg kode no 203. Dit is aanvanklik geoormerk as 'n Vesting Ligte Bomwerper Operasionelevliegveld.

Gedurende Oktober 1942 het die vyand uitgebreide duikbootaanvalle op skeepvaartroetes om die Kaap geloods en in die eerste vier dae van die offensief, dertien handelsvaartuie gesink. Dit het daartoe bygedra dat die ontwikkeling van Langebaanweg onmiddelik gelas is.

Tydens 'n besoek van die Verenigde State van Amerika se inligtingsoffisier, maj Carey, in Julie 1942, het waardevolle inligting vir die uiteindelike beplanning van vliegvelde aan die lig gekom. Waar daar by die beplanning van die talle vliegvelde wat in die voorafgaandie twee jaar in die Unie aangepak is, slegs onmiddellike behoeftes in ag geneem is, is daar besluit om meer aandag aan langtermynbeplanning en differensiasie van vliegvelde te skenk. Die Direktoraat Vliegvelde en Werke het vliegvelde gevolglik geklassifiseer onder die volgende vier tipes: opleiding, vesting, operasioneel en aanloopbane vir noodlandings. Daarvolgens is ook individuele behoeftes geidentifiseer en spesifikasies opgestel wat op 24 September 1942 deur die Direkteur-generaal Lugmag goedgekeur is. Die nuwe aanloopbane wat in die jaar uitgesoek is, is ook hiervolgens geklassifiseer en in Augustus prioriteite toegeken aan konstruksiewerk verbonde aan die velde, in die volgende volgorde: Darling-vliegveld vir 'n nuwe vegeskader as prioriteit nommer een met die baan by Saldanhabaai (dit wil sê op die naby geleë Langebaanweg), laaste. Die besluit is verander in lig van vyandelike aktiwiteite soos hierbo vermeld.

Gedurende September het landmeters onder lt Ghent die terrein afgebaken en op 14 Oktober 1942 het die Kwartiermeester-generaal opdrag ontvang om drie aanloopbane met harde oppervlakte en stofskerms op die ente (1 200 en 1 400 meter lank) op Langebaanweg te bou. Volgens spesifikasies sou die aanloopbane geskik wees vir vegvliegtuie en medium bomwerpers. So is dan begin met 'n bouprogram wat uiteindelik gedeeltes van ses plase in Malmesburydistrik ingesluit het: Muishondfontein, Langeberg, Springfontein, Kersbosch, Driehoeksfontein en Klipfontein.

Onder toesig van Kusfortifikasies het die Kaapprovinsie se Nasionale Paaieraad op 5 Desember 1942 begin met die bou van aanloopbane vir aflewering voor 31 Mei 1943.

Aanvanklik was die bedoeling om 'n Vlug op die terrein te stasioneer en die Direkteur-generaal Lugmag het gevolglik die Kwartiermeester-generaal in Januarie 1943 versoek om tente, standaard tipe kombuise en toiletgeriewe op die perseel aan te bring.

Teen Februarie 1943 was werksaamhede by Langebaanweg in volle swang om hierdie Vestingvliegveld vir die gebruik van 'n bomwerpeskader, vir kusverdediging, so spoedig moontlik te voltooi. Intussen het beplanning in 'n ander Lugmag Direktoraat reeds ver gevorder om die toekoms van die lugmagstasie by Langebaanweg geheel en al te verander.

Lugopleidingsprogram vir Suid-Afrika 1939 tot 1944

As gevolg van genl J. C. Smuts se aanbod in Desember 1939 om vliegopleidingfasiliteite aan Brittanje te verskaf, het lugmaarskalk sir Robert Brooke-Popham in April 1940 aan die hoof van 'n Britse afvaardiging na Suid-Afrika gestaan waarna oor genoemde aangeleentheid onderhandel is. Dit het tot die sogenaamde Brooke-Popham-Van Ryneveldooreenkoms gelei wat op 1 Junie 1940 onderteken is en as gevolg waarvan talle vliegskole in die daaropvolgende maande in die Unie gebou is .Lugkommodoor M. B. Frew (KCB, DSO, MC, AFC (RAF) was met die implementering van die skema behulpsaam. Die oprigting van skole aan die kus is in die hande van kol Craig, kusfortifikasiewerke, gelaat.

Die Direkteur-generaal Lugmag se oorlogsbeplanning van 25 November 1939 het nie voorsiening gemaak vir opleiding met bomwerpers nie en in die Joint Air Training Administration Scheme (JATA) wat met Brittanje aangegaan is, is ook nie daarvoor beplan nie. Suid-Afrika sou egter wel 'n bydrae lewer tot die oprigting van drie Operasionele Opleidingseenhede in Noord- en Oos-Afrika.

Teen April 1942 was daar beplan vir vier-en-twintig vliegskole en dertien opleidingsentra

Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies, Vol 5, Nr 4, 1975. http://scientiamilitaria.journals.ac.za

vir grondpersoneel. Vliegskole het onderrig behels in inisiële opleiding, elementêre vliegkuns, diensvlug, gekombineerde lugobservasie-, navigasie- bombardering- en artillerieskole. Die Lugministerie in Brittanje se beleid ten opsigte van Operasionele Opleidingskole was om dit so na moontlik aan die front te hou, want — so het hul gereken — 'OTUs form a valuable operational reserve.' Die Suid-Afrikaanse Hoof van die Generale Staf het hom aanvanklik hiermee vereenselwig. Vanaf Britse kant is dit egter beklemtoon dat die SA Lugmag nie verhinder is om, op eie koste en in die voorsiening van eie behoeftes, 'n operasionele opleidingseenheid binne die grense van die Unie, op te rig nie. Hierdie aangeleentheid het 'n stappie verder gevorder as gevolg van Japan se toetrede tot die oorlog en die toenmalige probleem om doeltreffende vliegtuie vir operasionele opleiding aan skole in die Midde-Ooste te voorsien. Op 23 November het die Britse kabinet hul posisie in 'n lang telegram geskets:

> 'Broadly our policy is that those aircrews trained in South Africa . . . who are at our disposal should receive OTU training in Middle East . . . but meanwhile considerable delay in the operational training of pilots and crews is I regret unavoidable. It would be of great assistance in reducing the delay in the training of South African Air Force personnel and in easing the present congestion at OTUs if the maximum possible number of the South African Air Force pilots and crews destined for service in light bomber and fighter squadrons in the Middle East could be given operational training in corresponding South African Air Force squadrons in the Union possessing up to date types of aircraft.'

Feit is, slegs 'n beperkte aantal SA Lugmag personeel is gekeur om operasionele opleiding in die Midde-Ooste se OTU-skole te ontvang. Dit was dus in belang van die Lugmag dat soveel moontlik van hierdie opleiding plaaslik verskaf moes word. Op 15 Desember moes die Direkteur-generaal Lugmag egter aan die HGS rapporteer dat dit onmoontlik was om operasionele opleiding in te sluit by bestaande bomwerpopleidingsprogramme. Fasiliteite vir nag bombardering, die bombardering van hoë en lae vlakke, die identifisering van teikens deur middel van kaarte, verkenning van stede, fabrieke en spoorweë, die hantering van masjiengewere in samewerking met vegvliegtuie en kameras, en lug-tot-lug teikenskiet, kon nie by bestaande opleidingskemas aangepas word nie. Beskikbare vliegure by opleidingseenhede kon ook nie in die behoefte voorsien nie.

In sy antwoord aan die Britse kabinet stel die HGS dit duidelik dat hierdie addisionele verpligting slegs oorweeg kan word indien dit by die programme van bestaande kuseskaders ingelyf kan word. Om die opleidingsaspek tot sy reg te laat kom, is daar gevoel dat dit die beste sal wees indien een of twee kuseskaders onttrek word om onder die vleuels van opleidingbeheer, spesifiek operasionele bomwerpopleiding te verskaf. 'This resolves itself into question of priority between local anti-submarine operations and Mideast operational requirements and therefore guidance of Chiefs of Staff requested on this point.'

Vroeg in die nuwe jaar het die antwoord gekom: 'We could no longer press for the extent of training assistance envisaged . . . though we would welcome any operational training which you found possible to include . . . 'So het dit dan gekom dat in die Unie, soos in Oos- en Noord-Afrika, operasionele opleiding met gevegseenhede geïndentifiseer is en nie in die eerste plek met opleidingseenhede nie. So het die JATA-skema ook sy deeltjie bygedra om die ontwikkeling van operasionele opleiding in die Unie, langs bepaalde weë te stuur. Op 20 Januarie 1943 het die HGS 'n inligtingstuk opgestel waarin die toekomstige beleid verduidelik is: 'The GR and Fighter OTUs although included in the training organisation, will be extremely valuable for supplementing the straightforward operational squadrons . . .' Die Britse regering was op daardie stadium nie bereid om hulle verpligtinge onder die JATA-skema uit te brei nie maar nadat hulle andersins nie voldoende opleidingsfasiliteite kon skep nie is hul beleid van geen operasionele opleiding in die Unie vir RAF nie, gewysig en is uitbreiding van fasiliteite in die Unie amptelik versoek.

Die Unieregering moes hul noodgedwonge skik na die beskikbaarheid al dan nie van geskikte vliegtuie. Nadat verhoogde vyandelike aktiwiteite om die Suid-Afrikaanse kus wel die beskikbaarstelling van Beauforts en later ook Venturas moontlik gemaak het gedurende 1942, kon daar prakties uitvoering

gegee word aan die versoek om Suid-Afrikaanse vlieëniers operasionele opleiding te gee alvorens hulle as reserwes na die Midde-Ooste vertrek.

Aanvanklik is beplan om die lug-tot-grond teikenskiet opleidingseenheid by Eersterivier te stasioneer: 'n posisie uit taktiese oogpunt beskou, doeltreffend geleë vir sy dubbelrol van opleiding en kusverdediging. Die eenheid sou met Venturas toegerus word wat ook geskik is vir torpedo maneuvers. Belangrik is die feit dat die eenheid bestem was, om soos verduidelik is aan die Britse kabinet, te '. . . assist in meeting very heavy demands by C-in-C South Atlantic for air cover in Cape focal area not only for convoys but for majority independently routed ships.'

Brittanje het hierdie nuwe bron van opgeleide vlieëniers in berekening gebring en wil op 11 Maart weet hoeveel manskappe deur hierdie skema beskikbaar gestel sal word vir diens in die Noorde. Hulle visualiseer duidelik selfstandige opleidingsentra. Die Unieregering was egter op daardie stadium nie bereid om hulself te kompromitteer nie en wou hierdie nie-gesubsidieerde skema van hulle, slegs vir plaaslike behoeftes ontwikkel. Aan die Britse-regering word derhalwe getelegrafeer, '. . . we cannot undertake Bomber OTU Training.'

Om hierdie skynbare misverstand oor opleiding uit die weg te ruim, is kol Gordon Ross afgevaardig om die hele JATA-skema in samewerking met Britse afgevaardigdes, te hersien. Volgens die Ross-Memorandum is sy voorstel amptelik aanvaar om die operasionele opleidingseenheid vir Suid-Afrika, ook by die JATA-skema te betrek en teen Oktober 1943 is daar derhalwe vanaf Britse kant ernstig en regmatig aangedring op die spoedige lewering van opgeleide personeel vanaf die Unie GR OTU.

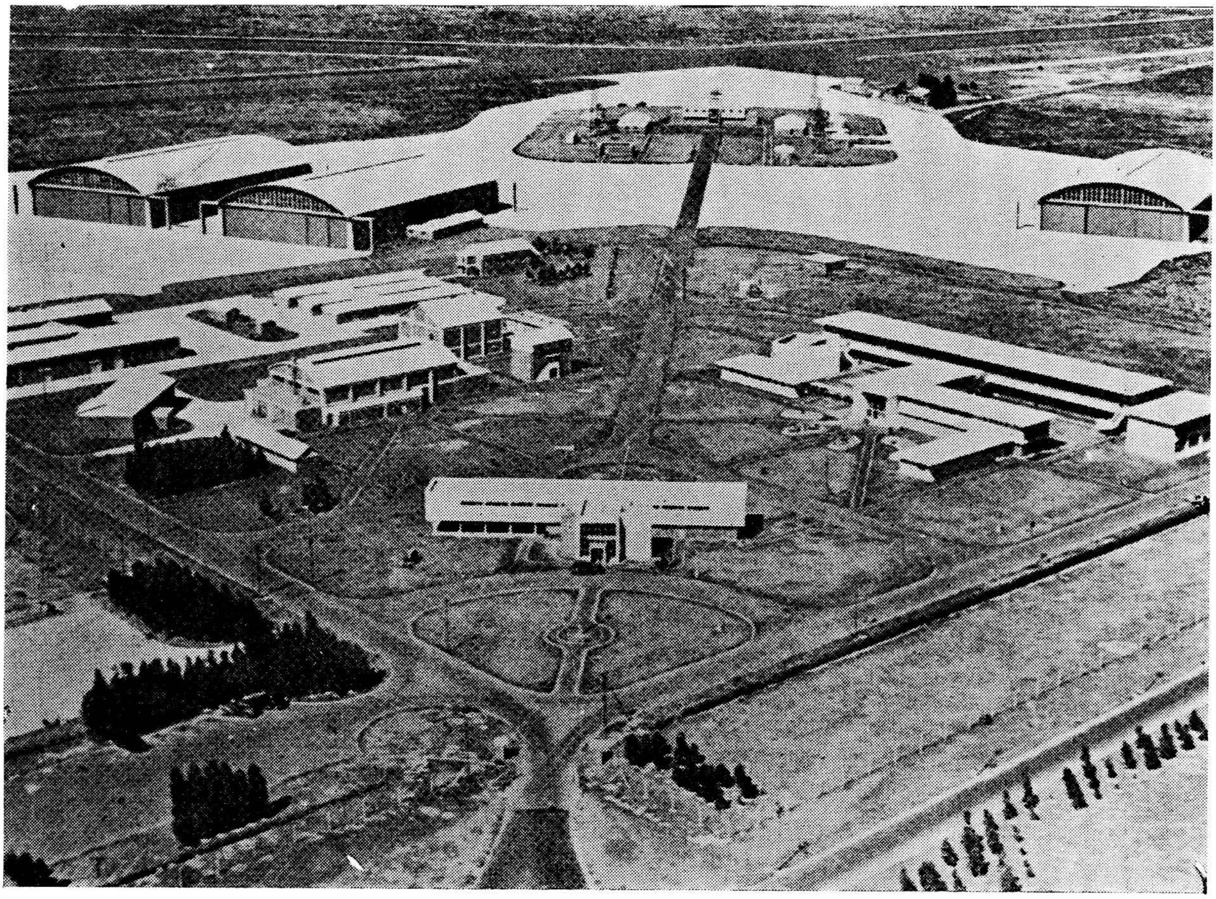
Langebaanweg word GR OTU

Gedurende 1942 het die Kwartiermeester-generaal sy hande vol gehad met die beplanning en uitvoering van opdragte uitgereik as gevolg van die groot aantal vliegvelde, wat gedurende die jaar bestel is vir kusverdediging. Sy probleme is nie verminder nie aangesien — soos die Direkteur Lugmag dit gestel het 'The whole scheme of Coastal Air Defence is in a state of flux . . . 'met die gevolg dat hy voordurend met nuwe prioriteite opgesaal is. So is vorige programme weer gekanselleer in September 1942 toe prioriteite vir kusverdedigingswerke aan die Kaap, neergelê is as a. 'n fortifikasie vliegveld vir 'n vegeskader by Phesantekraal (Durbanville), b. 'n fortifikasie vliegveld vir 'n bomwerpeskader — terrein nog nie gekies nie en c. elf fortifikasie vliegvelde vir gebruik as vooruitgeskuifde basisse ingeval van 'n aanval op 'n Suid-Afrikaanse hawe.

Namate beplanning vir 'n operasionele opleidingseenheid gedurende die laaste kwartaal van 1942 gestalte aangeneem het, is daar — soos hierbo beskryf — op bestuursvlak besluit om die behoefte aan opleiding en kusverdediging te kombineer sodat beplanning vir die vliegveld onder b. hierbo genoem, uiteindelike beplanning vir 'n opleidingskool behels het. Teen Februarie het die planne gestalte begin kry en is daar beslis dat die skool in Saldanhabaai-omgewing opgerig moet word. Op 19 Februarie 1943 het die Direkteur Vliegvelde en Werke dus opdrag ontvang om onmiddellik met beplanning vir die skool te begin. Dit moes 188 offisiere, 182 onderoffisiere en 517 ander range huisves. Akkommodasie moes ook voorsien word vir 8 Oxfords, 24 Venturas en 6 Fairy Battles, terwyl vier skietbane benodig is.

Binne die bestek van een maand was voorlopige inspeksie van Eersterivier Lugmagstasie, die Kaapse Vlakte, Saldanhabaai-omgewing, St Helenabaai, Bokpunt, Phesantekraal- en Langebaanwegvliegvelde, afgehandel en het lt kol Makepeace 'n volledige verslag oor sy bevindings uitgebring. Dit blyk dat aanloopbane by St Albans en Bredasdorp ook ondersoek is met die oog op die oprigting van die OTU. Op daardie stadium was die voor-oorlogse opleidingskool by Youngsfield, 'n lugobservasieskool onder die JATA-skema. Die ander voor-oorlogse skool by Eersterivier en waarna in lt kol Makepeace se inisiële opdrag verwys is, was na sy mening ongeskik vir die doel, veral vanweë die feit dat daar nie geskikte skietbane naby te vinde was nie.

Na sy mening was Langebaanweg te afgeleë vir na-oorlogse gebruik. Bowendien was die beplande sintel aanloopbane by Langebaanweg in sanderige grond, nie geskik vir bomwerpers nie ofskoon die inisiële koste ver-



(Foto: The South African Air Force Journal, **Vol. 1, No. I, Julie 1948)**
Vliegopleidingskool Langebaanweg

bonde aan die oprigting van die skool aansienlik laer kon wees as by ander terreine deur hom besoek. St Albans was eintlik in Port Elizabeth-distrik geleë en Bredasdorp kon nie voldoende water voorsien nie. Sy eerste keuse is dus Phesantekraal met Langebaanweg tweede en laastens Eersterivier. Teen sy verwagting in besluit die HGS op 17 Maart 1943 dat Bredasdorp ontwikkel moet word. Dieselfde middag is die beslissing gewysig en het lt kol Makepeace opdrag ontvang om reëlings te tref vir die oprigting van 'n GR OTU by Langebaanweg en hierdie besluit het van krag gebly.

Die rede vir die keuse van Langebaanweg op bestuursvlak, is nie uitgespel nie. Dit is egter duidelik dat oorweging van diverse faktore by die seleksie, wel 'n rol gespeel het. 'n Belangrike aspek was die inligting wat reeds tydens die besoek van die Verenigde State van Amerika se maj Carey, aan die lig gekom het in Julie 1942, naamlik dat die Lugmag se aanloopbane in Suid-Afrika te klein is om die nuwe medium en swaar bomwerpers te akkommodeer. Die voor-oorlogse bomwerp- en artillerieskole by Youngsfied en Eersterivier sou gevolglik òf verander, òf vervang moes word.

By Langebaanweg was daar haas onbeperkte moontlikhede vir uitbreiding en skietbane kon geredelik maklik bekom word. Verder was bouprogramme by Langebaanweg en Phesantekraal reeds aan die gang. By Phesantekraal is drie aanloopbane van 1 400 meter en een van 1 600 meter beplan. Om die bane te verleng sou addisionele grond gekoop en 'n openbare pad verlê moes word. Dit is dus begryplik waarom topbestuur hierdie veld meer geskik geag het vir 'n vegeskader en besluit het om liewer die moontlikhede by Langebaanweg te eksploiteer en om die beplande twee 1 600 meter en een 1 800 meter aanloopbane te vergroot.

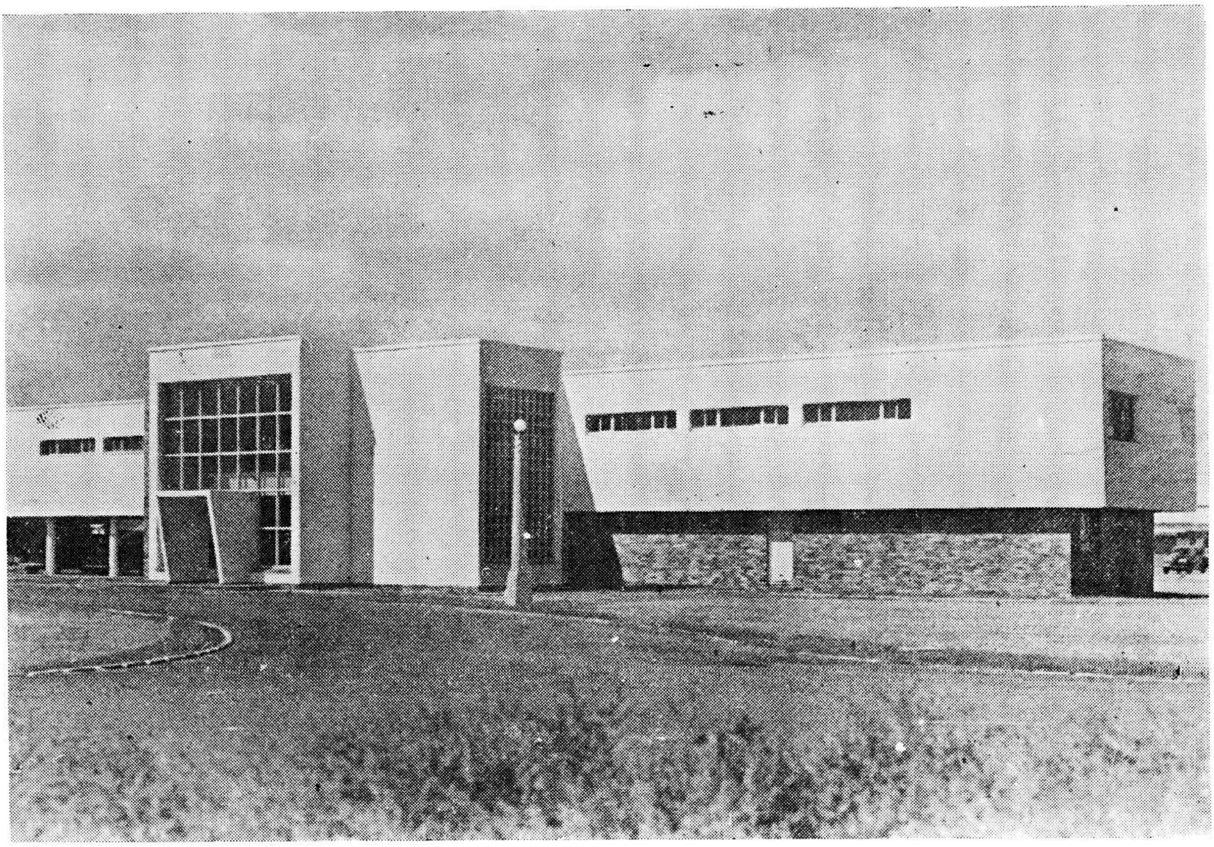
Inligting oor weerstoestande by Langebaanweg het ook seleksie van die terrein begunstig want, so is gerapporteer, Langebaanweg lê buite die misgordel! So het dit meer as 'n jaar

geduur vanaf die datum dat inisiële beplanning vir 'n vliegveld in Saldanhabaai-omgewing van stapel gestuur is, totdat die behoefte aan 'n OTU in Suid-Afrika uitgekristalliseer het, die nodige toestemming en vliegtuie daarvoor bekom is en beplanning 'n aanvang kon neem.

In teenstelling met ander oorlogtydse vliegvelde en opleidingsentra van die Lugmag, is Langebaanweg dus na Maart 1943 op 'n permanente grondslag beplan. Op hierdie stadium was een sintel aanloopbaan reeds voltooi en 75% van 'n tweede.

Lt kol Makepeace se eerste taak was om die samewerking te verkry van dr Von Bonde die Direkteur van Vissery. Hy het geredelik toegestem dat die gebied tussen die suidelike punt van Saldanhabaai en Ysterfonteinpunt afgesonder word vir lug-tot-lug teikenskiet. Verder is ook onderhandel oor die belange van die Guano-eilande en gedurende die laaste dae van Maart 1943 is die oprigting van tydelike geboue by Langebaanweg gekanselleer. Die moontlikheid is ondersoek om die water van 'n nabygeleë put te gebruik, reëlings is getref vir die aankope van kragopwekkers, W/C Theed van 25 Groep het opdrag ontvang om tegniese spesifikasies op te stel en aan kol Craig, in bevel van kuswerke, is opdrag gegee om die geboue te ontwerp. Verder is vasgestel dat dit moontlik is om twee aanloopbane 3 000 meter elk en een 2 000 meter lank te bou deur die bestaande pad effens te verlê. Mnr Reynolds, ingenieur van die Departement Nasionale Paaie, is gevra om 'n verslag uit te bring oor die moontlikheid om reënvaste, hardeblad aanloopbane daar te bou terwyl kapt Righthouse van Youngsfield skietbane geselekteer het. Langebaanweg is aanvanklik aangelê met die oog op grootskaalse uitbreiding later. So is daar beplan vir ag aanloopbane ofskoon net drie aanvanklik gebou is.

Vyf Bellman vliegtuigloodse is bestel maar daar is spoedig besef dat nuwer vliegtuie met 'n wyer vlerkspan, nie in die loodse geberg kan word nie. Gevolglik is die Kwartiermeester-generaal versoek dat konkreet vliegtuigloodse, soortgelyk aan 'n bestaande loods wat deur 'n privaat instansie by Waterkloof-lughawe opgerig is, by Langebaanweg opgerig word.



(**Foto:** The South African Air Force Journal, **Vol. 1, No. I, Julie 1948**)

Op 8 Junie 1943 is 'n bestelling geplaas by die Kwartiermeester-generaal vir onder andere huisvesting van personeel, store, sportgeriewe, menasies vir offisiere, onder-offisiere en ander range, straatligte, omheining en 'n siekeboeg. 'n Maand later het 'n verdere bestelling gevolg vir bomstore en spesifieke opleidingslokale, werkwinkels, ens.

Dit was die verantwoordelikheid van Kusfortifikasiebevelvoerders om kusbouprogramme te behartig. Kol Craig aan wie se adres die opdrag gepos is, se aandag is gevestig op die naam van 'n dienspligtige lt E. Greenblo wat toe pas 'n graad in argitektuur aan die Universiteit van Kaapstad ontvang het. Aan lt Greenblo en andere is opdrag gegee om die gebouekompleks vir Langebaanweg te ontwerp. Die jong student, sterk onder die invloed van 'n indertyd befaamde Franse argitek, het die planne opgetrek wat aan 'n konsortium bouaannemers oorhandig is vir oprigting. Op 'n vergadering van die Authorities Committee gehou op 8 Mei 1944, het kapt. W. H. Manning en lt E. Greenblo planne voorgelê vir kampgeboue op Langebaanweg teen 'n beraamde koste van £303 156. Die planne is goedgekeur behalwe dié van woonhuise, aanvanklik beraam op £74 000, wat teen 'n laer koste opgerig moes word.

Uitvoering van die bouprogram het egter gesloer. Die HGS was angstig dat opleiding soos beplan vir 12 kandidate per maand, 'n aanvang moes neem maar volgens 'n inspeksieverslag van lt kol Mostert van 25 Groep was daar teen die einde van November 1943 min gedoen om die aanloopbane soos versoek te verander en nog geen teken van bouwerk nie. Toe die Kwartiermeester-generaal in Januarie 1944 rapporteer dat Langebaanweg nie voor November in gebruik geneem kan word nie, is daar besluit dat in lig van 'n dringende opleidingsprogram, opleiding voorlopig by Darling onderneem sal word.

Gedurende die eerste dekade van sy bestaan het VOS Langebaanweg telkens van naam verander. So was hy aanvanklik bekend as Fortress Aerodrome, 203 Langebaanweg. Vroeg in 1943 is na die vliegveld verwys as Langebaanweg OTU en na 16 April 1943 is gepraat van Ground Range Operational Training Unit (GR OTU), Langebaanweg. 29 OTU is in die lewe geroep en was bestem om Langebaanweg te beset waarna daar ook verwys is na 29 OTU Langebaanweg. Nadat die groep ontbind is, het die skool vir 'n kort tydjie bekendgestaan as 3 Lugdepot Afdeling totdat dit op 12 Desember 1945 Lugmagstasie Saldanha genoem is. Toe die skool uiteindelik in 1946 met opleiding begin het, is die naam met ingang vanaf 1 Augustus verander na Bombing Gunnery and Navigation School (BGAN School) onder welke naam dit bekendgestaan het tot 1 Desember 1949 toe dit herdoop is na Air Operational and Training School; 'n naam wat gou daarna — op 1 Maart 1950 — verander is na Operational School (Gevegvliegskool) Langebaanweg. Vanaf 1 Februarie 1968 het dit amptelik Vliegopleidingskool Langebaanweg geword.

Die eerste onderneming wat aangepak was om die uiteindelike totstandkoming van die skool moontlik te maak, is nog nie bespreek nie. Dit gaan om die permanente drinkwatervoorsiening aan Langebaanweg en Saldanhabaai. Reeds op 28 Julie 1942 het 15 veldkompanjie SAGK opdrag ontvang om vanaf Zonderwater na Saldanhabaai te verskuif. Onder bevel van kapt Stracey is op 5 Augustus kamp opgeslaan in die baai. In die daaropvolgende dae is die omgewing verken en op 9 Augustus het no 2 en no 3 seksies met aanvoorwerk vir pompinstallasies in die Bergrivier begin. Twee weke later is no 3 seksie onder lt Maxwell na Langebaanweg waar hulle begin het met die bou van 'n reservoir. Die groep het die werk voltooi, waarna hulle ontbind is. Sodoende is voorsien in die behoeftes van drinkwater. Verder is daar ruimskoots gebruik gemaak van 'n put met sterk — maar brak — water wat op die terrein geleë was, om die grasperke te versorg.

Operational Training Unit 29

Hand aan hand met die beplanning van geboue vir die nuwe opleidingskool by Langebaanweg het ook die eenheid ontwikkel wat uiteindelik die stasie moes beman. Nommers 56 en 57 Vlugte is ontbind met ingang 6 Julie 1943 en vervang met no 'A' Vlug GR OTU wat voorlopig, onder bevel van 24 Groep, op Germiston gestasioneer is. Weens toenemende vyandelike bedrywighede aan die Ooskus, is aan Lugmaghoofkwartier noodreëlings getref om die gevaar die hoof te bied. 'n Tydelike eskader is op Lombazi gestasioneer: die 'nucleus of 29 GR OTU pressed into service to assist anti-submarine effort'.

Soos hierbo reeds bespreek, het die bouprogram by Langebaanweg stadig sy loop gekry. Terwyl hoofkantoor dus op 4 November 1943 besluit dat 29 Eskader, tydelik gestasioneer op Lombazi, op 15 November Langebaanweg moet betrek, was daar volgens waarnemers op daardie stadium nog niks gedaan op Langebaanweg nie. Genoemde hoofkantoorbesluit is derhalwe herroep en is Darling as 29 OTU se voorlopige bestemming aangewys.
Terwyl 29 OTU by Darling aanvanklik beskou is as 'n kuseskader totdat hul opleidingsprogram — beplan vir 27 Maart 1944 — 'n aanvang kon neem, het reëlings vir bouwerk by Langebaanweg so stadig gevorder dat daar op 14 Januarie besluit is om voorlopig met opleiding by Darling te begin. Aangesien die beskikbare aanloopbane nie aan nagvlugopleidingsdoeleindes voldoen het nie, is daar besluit om van Langebaanweg se aanloopbane vir die doel gebruik te maak. 'n Mediese ordonnans sou tydens sodanige oefeninge die vlieëniers vergesel.

Opleidingsprogramme is gevolglik deur die groep aangebied in bomwerp met medium bomwerpers en ook torpedo-opleiding is verskaf met behulp van 'n meganiese Mahe Torpedo Attack Teacher onder bevel van maj Raubenheimer waarmee baie sukses behaal is.

Teen 21 April die daaropvolgende jaar was dit nog onmoontlik om te bepaal wanneer die bouprogram by Langebaanweg voltooi sal wees. So het dit dan gebeur dat 29 OTU onder die herorganisasie van die JATA-skema op 21 Junie 1944 ontbind is, opleiding gestaak het en weer eens die nukleus gevorm het van no 29 Eskader — lank voordat die aanleg by Langebaanweg, wat spesiaal vir hul gebou is, voltooi was. Die aanloopbane was egter gereed vir gebruik en het 29 OTU darem tydens hul kort bestaan met Venturas daar kon land.

Die eerste skool

Dit was oorlog en gevolglik het persone belas met die uitvoering van die bouprogram te kampe gehad met materiaal tekorte, gebrek aan geskoolde arbeid en les bes ook 'n opstand onder die swart werknemers. Gaandeweg het die terrein by Langebaanweg tog voltooiing genader. 15 Veldkomp SAGK (SA) het die resevoir voltooi, die Nasionale Paaieraad die nodige wysigings aan die aanloopbane aangebring en toe was die terrein gelaat in die hande van die bouers. Daar was onder andere Murray en Stewart, Christiaan en Nielsen, R. H. Morris, ens.

Op 1 Januarie 1945 kon kusverdediging rapporteer dat die bomskietbaan op Schiereiland, bedoel vir gebruik deur 29 OTU Langebaanweg, voltooi was. Dit is voorlopig in ontvangs geneem deur 262 Eskader, by Saldanhabaai gestasioneer. Teen Junie was die aanbou van vyf 27 by 63 meter vliegtuigloodse goed onderweg en mettertyd is die tegniese geboue, siekeboeg en ses-en-dertig woonkwartiere vir offisiere en onder-offisiere, voltooi.

Dit was 'n ultra moderne maar verlate eenheid waar AO II M.H.C. Greeff en sers J. Harmse hul op 2 Januarie 1945 gevestig het. Hul tydelik geïsoleerde bestaan op die stasie is in die gemoedere van die bewoners beklemtoon deur sterk winde en sandstorms wat die eerste jaar op Langebaanweg gekenmerk het. Die stasie was onder die vleuels van 24 Groep ingeskakel en die eerste vliegtuig, Anson 2H, is in Februarie afgelewer. Gedurende Septembermaand en met die koms

Eerste bevelvoerder, lt kol J. P. M. Faure

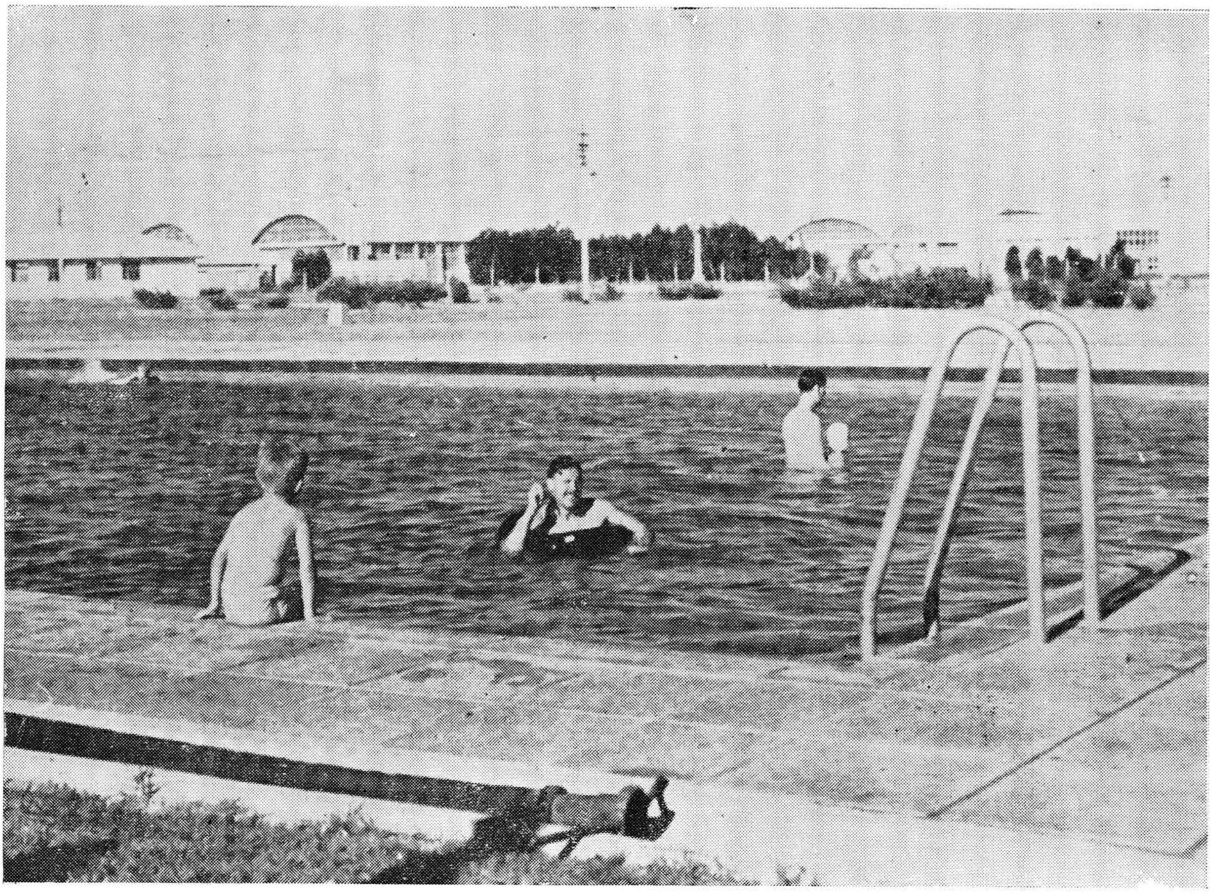
van die eerste bevelvoerder, lt kol J. P. M. Faure (DSO, DFC en Balkie), is nog 10 Ansons in ontvangs geneem

Implementering van opleidingsfasiliteite

Op 5 April 1946 is die gebied amptelik in die Staatskoerant as militêre gebied geproklameer, net voordat die eerste kursus op 1 Mei 'n aanvang geneem het. Veertien kandidate is ingeskryf vir die vliegobservasiekursus. Na afloop van die kursus het instrukteurs dadelik kapsie aangeteken teen 'n ietwat swak geselekteerde groep kandidate. Hul grootste probleem het ontstaan as gevolg van die feit dat kandidate nie almal na wense geskool was in wiskunde nie sodat heelwat opleidingstyd verlore gegaan het met die verduideliking van wiskundige beginsels wat andersins nie deel van so 'n leerplan behoort te vorm nie. So is daar begin skaaf aan opleidingsprogramme wat met verloop van jare steeds verbeter is om die beste skoling vir vlieëniers moontlik te maak.

Op 7 Desember 1946 het die kursus vir sestien offisiere wat opleiding onderskeidelik in radiotelegrafie en as boordskutters ondergaan het, ten einde geloop. Dit was die eerste van talle studente aan die Lugmagskool wat hierdie opleiding by Langebaanweg ontvang het. Vanaf Januarie tot Maart 1947 het 'n verdere agtien kandidate vir die vliegobservasiekursus aangemeld waarvan drie die paal nie gehaal het nie. In die daaropvolgende jaar het nog nege-en-twintig kandidate in hierdie kursus gekwalifiseer. Die gekombineerde boordskutter/radiotelegrafiekursus is weer aangebied vanaf Junie tot September 1947, 1 Desember 1947 tot 9 Maart 1948 en 19 Julie tot 22 Oktober dieselfde jaar. Hierna het die stasie direk onder bevel van Lugdirektoraat geval.

Aanvanklik is besluit om grond tussen Saldanhabaai en Yzerfontein aan te koop vir bomwerp en sleepteiken skietoefeninge maar die gebied was te duur. Gevolglik is 'n rots in die see vir die doel afgesonder en gedurende 1947 is gedeeltes van die plase Oudepost en



(Foto: The South African Air Force Journal, **Vol. 1, No. I, Julie 1948)**
'n Swembad vir speel en werk.

Kreeftebaai bekom. Die terrein by Hopefield, reeds gedurende die oorlog aangeskaf vir skietoefeninge, was op 8 Junie 1949 nog in gebruik, ofskoon daar reeds 'n jaar te vore besluit is dat die terrein nie aan vereistes voldoen nie. Die beskikbare terrein by Tooth Rock was op daardie stadium nog nie omhein nie en dus onbruikbaar.

Tooth Rock is 'n klein, ronde en duidelik waarneembare rots sowat 30 km vanaf die lugmagskool. Verdere grond is aangekoop by Jacobsbaai van die weduwee A. C. M. Baard en H. Q. Baard en die terrein by Kreeftebaai is omskep in 'n masjiengeweerskietbaan.

Plaaslike ondernemingsgees het baie gehelp om opleidingsprobleme te oorbrug. Aanvanklik was die tou van die lugsleepteiken agter die Harvards, baie kort. Later is daar met ligter kabels geëksperimenteer om die probleem op te los. So is ook van die plaaslike swembad op vernuftige wyse gebruik gemaak vir dinghie-oefeninge: 'n onaangename ondervinding vir enige persoon as die Swartland se wind die dag waai!

Van 9 tot 15 Maart 1948 het die Sentrale Vliegskool op Langebaanweg 'n kort kursus aangebied wat daarop gemik was om met nuwer tendense tred te hou. Daar is onder andere aandag geskenk aan die ontwikkeling van bomwerpers en gepaardgaande taktiese verwikkelinge, nuwe navigasie metodes, bewapening en bombardering, die fisiologiese probleme verbonde aan toekomstige bomwerpers, langafstand daglig aanvalle en die ondersteuning van landmagte deur bomwerpers.

Hierna is opleidingsprogramme gereeld hersien om te verseker dat daar tred gehou word met die jongste verwikkelinge. Tydens 'n byeenkoms op 3 Februarie 1949 is reëlings getref vir spesifieke opleiding met Harvards en B 34's wat in Maart 1947 die aanvanklike Ansoneskader vervang het. In 1948 is twaalf Spitfires aan hulle toegesê en in Oktober van dieselfde jaar, ook Sunderlands vir opleidingsdoeleindes. Twee Dakotas is aan die basis toegeken vir vervoerdiens.

'n Algemene reorganisasieprogram vir Lugmag funksionele kontrole is in 1950 van sta-

(**Foto:** The South African Air Force Journal, **Vol. 1, No. I, Julie 1948**)
Voorbereiding vir 'n navigasie opleidingsvlug

pel gestuur: Groep 1 was vir vliegopleiding verantwoordelik; Groep 2 (waarby Langebaanweg ingesluit) verantwoordelik vir kusverdediging; Groep 3 moes instandhouding behartig en Groep 4 taktiese opleiding onderneem.

Kol N. G. Niblock-Stuart was gedurende die moeilike periode wat hierna gevolg het, bevelvoerder van Groep 2. Die Suid-Afrikaanse Weermag het naamlik 'n eskader afgesonder om 'n bydrae te lewer teen kommunistiese aggressie in Korea en Langebaanweg se opleidingsverpligtinge het skielik vinnig toegeneem. Lt kol J. D. Pretorius (AFC) het pas voor die krisis bevel oorgegee in die bekwame hande van kmdt D. A. du Toit (DFC) totdat hy op 6 September 1952 self na die Verre Ooste vertrek het. Na sy vertrek het t/lt kol R. Clifton (SM) tot 4 Maart 1953 waargeneem totdat t/lt kol J. A. Clayton bevel tot 3 Januarie 1957 oorgeneem het. Hy is vir 'n klein rukkie opgevolg deur kmdt J. G. Willers (SM) wat op 23 Junie 1958 deur kmdt A. Q. de Wet (SM, DFC, AFC) opgevolg is.

Intussen is by Langebaanweg tussen Julie en die einde September 1950, nege-en-veertig offisiere opgelei vir diens op die Mustang F51 wat aan die front gebruik is. Waar Langebaanweg tussen 1946 en 1949 gemiddeld 30 kandidate per jaar opgelei het, het gemiddeld 100 kandidate per jaar in wapen- en offisierskursusse, opleiding ontvang gedurende die oorlog. Die poging is moontlik gemaak deur die onvermoeide ywer van manne soos A/m Niemand, Botha, Völkmar, L. A. M. Rossouw, sers Greeff, A. M. Welch, E. Bullard, Rolfe, kpt Biggs en A/m Elsom. Daarby is ook 'n lywige opleidingsprogram aangebied vir wapensmede en wapenmonteurs, lugobservasie en navigasiekursusse. Laasgenoemde verpligting is egter na April 1953 aan Ysterplaat opgedra.

Ter nagedagtenis aan die drie Langebaanweg vlieëniers wat gedurende die oorlog gesneuwel het, pryk daar vandag voor no 2 loods drie bome: Wilson, Doveton en Montenari.

Woningnood

Die inwonertal het na die aankoms van die eerste permanente bewoners — AO II Greeff en sers Harmse — gaandeweg gegroei en kol B. G. Viljoen (SSA, OBE) wat op 1 Augustus 1946 bevel op Langebaanweg oorgeneem het, het met 'n toenemende akkommodasieprobleem vir sy permanente personeel te kampe gehad. Inisiële beplanning het voorsiening gemaak vir agtien huise vir offisiere en agtien vir onder-offisiere. Op 2 Oktober 1948, toe die Minister van Verdediging, minister F. C. Erasmus Langebaanweg besoek het, was daar reeds een-en-twintig stafoffisiere, agtien offisiere op kursus en ongeveer eenhonderd ander range. Daarby moet getel word een mediese offisier — die eerste dokter was kapt M. Smit — van die SA Mediese Korps, 'n suster en vier ander range. Op Langebaanweg was daar ook nog 'n seinoffisier van die SA Seinkorps, sewe lede van die Kleurling Korps en honderd-en-vyftig Swartes. Desondanks het die skool nog met personeel tekorte gesukkel sodat kol Viljoen geen reserwes gehad het om tydelike vakatures as gevolg van verlof, siekverlof of kursusse, te vul nie.

Om in die woningnood te voorsien, is allerlei noodmaatreëls getref: die bouaannemers se tydelike hoofgebou is in woonhuise omskep en steen wooneenhede, voorheen deur die Kleurling Korps beset, is deur die Departement Openbare werke in 1951 in woonstelle verander. AO II A. de Villiers en sy gesin het in 'n ou plaashuis op die perseel gewoon. Intussen is behuising op die terrein van 'n pletterbooteskader — wat gedurende Wêreldoorlog II by Langebaan aan die kus gestasioneer was — ook vir personeel van Langebaanweg gebruik. Pletterbooteskaders is gedurende 1944 onder die vleuels van die Lugmag geplaas sodat toestemming om die terrein vir lugmagdoeleindes te gebruik, geen probleem opgelewer het nie. Die BGANS se eie (no 3) pletterbooteskader wat bystand moes verleen tydens lugoefeninge oor die see, is later by Robbeneiland gevestig.

Mettertyd is van owerheidsweë fondse beskikbaar gestel vir die bou van meer huise. Tydens 'n vergadering van Groep 2 bevelvoerders, het kol Niblock-Stuart op 15 Januarie 1952 aangekondig dat planne goedgekeur is vir die bou van nog twintig huise by Langebaanweg. Dit het jare geduur voordat die bouprogram voltooi was, maar uiteindelik vir behoorlike huisvesting vir families by Langebaanweg gesorg.

Lugmanne word boere

Ten einde die Regimentsfonds aan te vul, het kol B. Viljoen in Junie 1946 besluit om die

groot lap onbeboude grond te benut en AO I Burger het opdrag ontvang om die eerste van vele ooie na Langebaanweg te bring. Hierdie veertig skape was almal afkomstig van Olifantskop, die plaas van mnr Jimmy Blankenberg. Onder die waaksame oog van die voormalige boer, vlugsers A. de Villiers — later bygestaan deur kpt K. Rossouw — het die trop vinnig vermeerder en het een na die ander welkome woltjekkie sy weg na die Regimentsfonds se skatkis gevind.

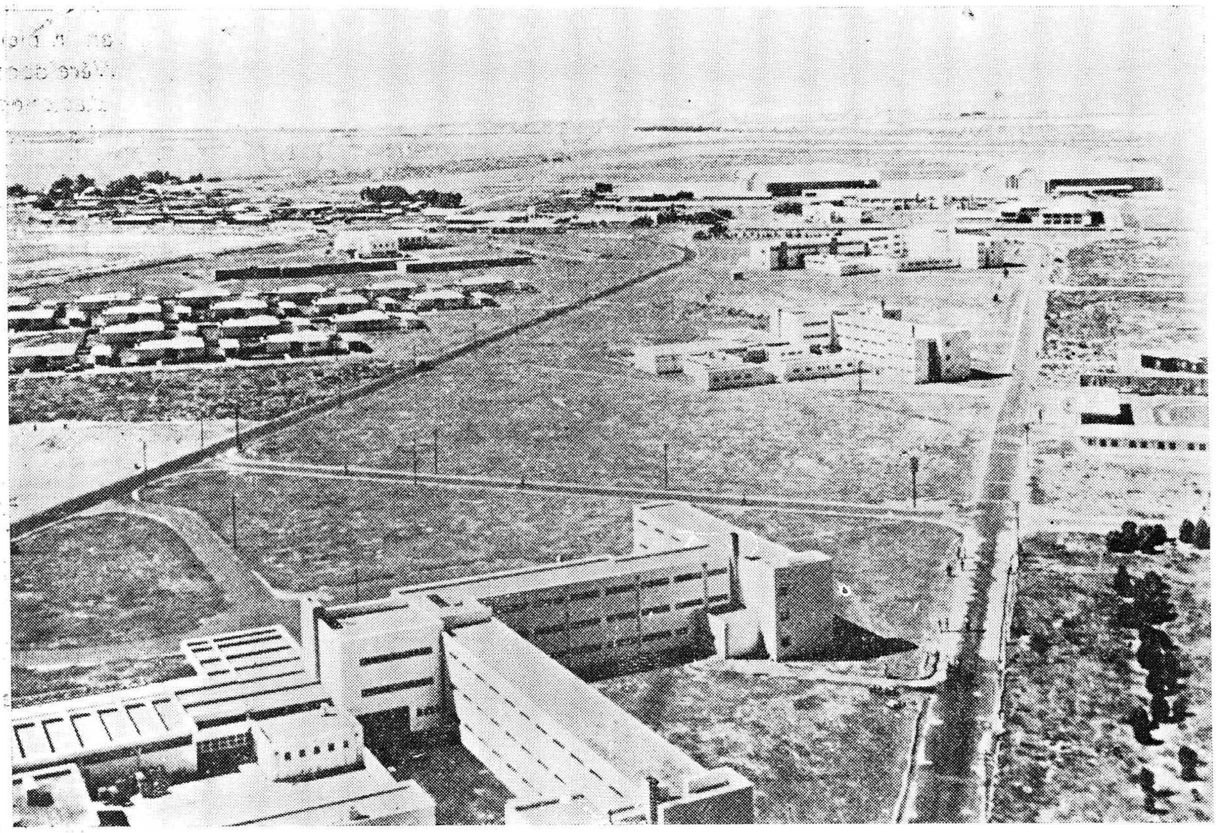
Op die terrein waar tans waghonde gehuisves word, het na 1947 hoenderhokke verrys. Hul geledere is later aangevul met 'n paar honderd eende wat spesifiek aangehou is om 'n slakplaag die hoof te bied. Op 'n stadium was die boerdery ruim tweeduisend stuks pluimvee sterk. Selfs met varke is ook vir 'n klein tydjie geëksperimenteer. As gevolg van ander verpligtinge was die bevelvoerder later verplig om die boerdery-aktiwiteite in te kort en is alles behalwe die skape van die hand gesit.

Sosiale lewe ontdooi

Soos verwag kan word, was daar aanvanklik geen sportfasiliteite beskikbaar by Langebaanweg nie. Rugbyspelers het op Vredenburg en Hopefield gaan speel totdat 'n tydelike baan — waar die pieringskietbaan tans geleë is — tot hul beskikking gestel is. In 1947 is hul klub tot die Bolandse Rugby-Voetbalunie toegelaat en onder presidentskap van kol B. G. Viljoen met kapt A. B. Stofberg as voorsitter, het dit voorspoedig met hulle gegaan. Op 12 April 1947 het hulle vir die eerste keer meegeding in die Junior Boland Kompetisie in 'n wedstryd teen Vredenburg en hul het ook reeds vroeg in die klub se bestaan begin meeding om die gesogte Bokkombeker.

Permanente velde is aangelê met 'n tydelike houtpaviljoen wat in 1952 met die huidige steenpaviljoen vervang is.

Intussen het die ouers van skoolgaande kinders voor die netelige probleem te staan gekom dat hul kinders kilometers ver met 'n diensbus na Hopefield moes ry — die naaste



(**Foto:** The South African Air Force Journal, **Vol. 1, No. I, Julie 1948)**
Menasie, enkelkwartiere en woonhuise in die agtergrond

skool. Saam met die kinders, agter in die bus, het 'n staandemaglid daagliks gery om te sorg dat die kinders nie uit die ouderwetse drieton voertuig val nie!

Grootliks te danke aan privaat inisiatief staan mev Babs Saayman, eggenote van die destydse eenheidshaarkapper, op 20 Augustus 1949 aan die hoof van 'n privaatskool op Langebaanweg. In 'n tydelike houtgebou het 'n twintigtal kinders skoolgegaan totdat die Departement van Onderwys in antwoord op vertoë 'n departementele skool onder die prinsipaalskap van mnr H. van Zyl daar tot stand bring. Kinders tot en met standerd VI kon nou plaaslik skoolgaan.

Toe die hout skoolgebou te klein word, is vier kamers in die Opleidingsblok tot beskikking van die skoolhoof gestel wat ruim sewe en 'n halwe jaar daarvan gebruik moes maak. Op 18 Junie 1959 het Sy Edele, dr O. J. du Plessis, administrateur van Kaapland, die nuwe skoolgebou geopen.

So is ook lidmate van die N.G. Kerk vir etlike jare geakkommodeer in 'n leë houtgebou op die terrein geleë aan die huidige 9de Straat. Nadat lidmate eers dienste op Hopefield bygewoon het, het hulle gaandeweg besluit om plaaslik eredienste te reël. Gedurende 1951 is 'n lesingkamer aan hul toegesê vir die doel. Dit is as kerk ingerig wat die gemeente nege jaar gebruik het.

Op 18 Desember 1957 het die gemeente Saldanha/Langebaanweg van Hopefield afgestig en ds A. H. Malan, wat op 19 Januarie 1958 beroep is, is op 22 Februarie in die gemeente bevestig. Nadat daar 'n verdere dertien jaar lank diens gehou is in die vakante middelmenasie, is hul eie kerk onder die onvermoeide ywer van ds P. Viser gebou en op 15 September 1973 ingewy.

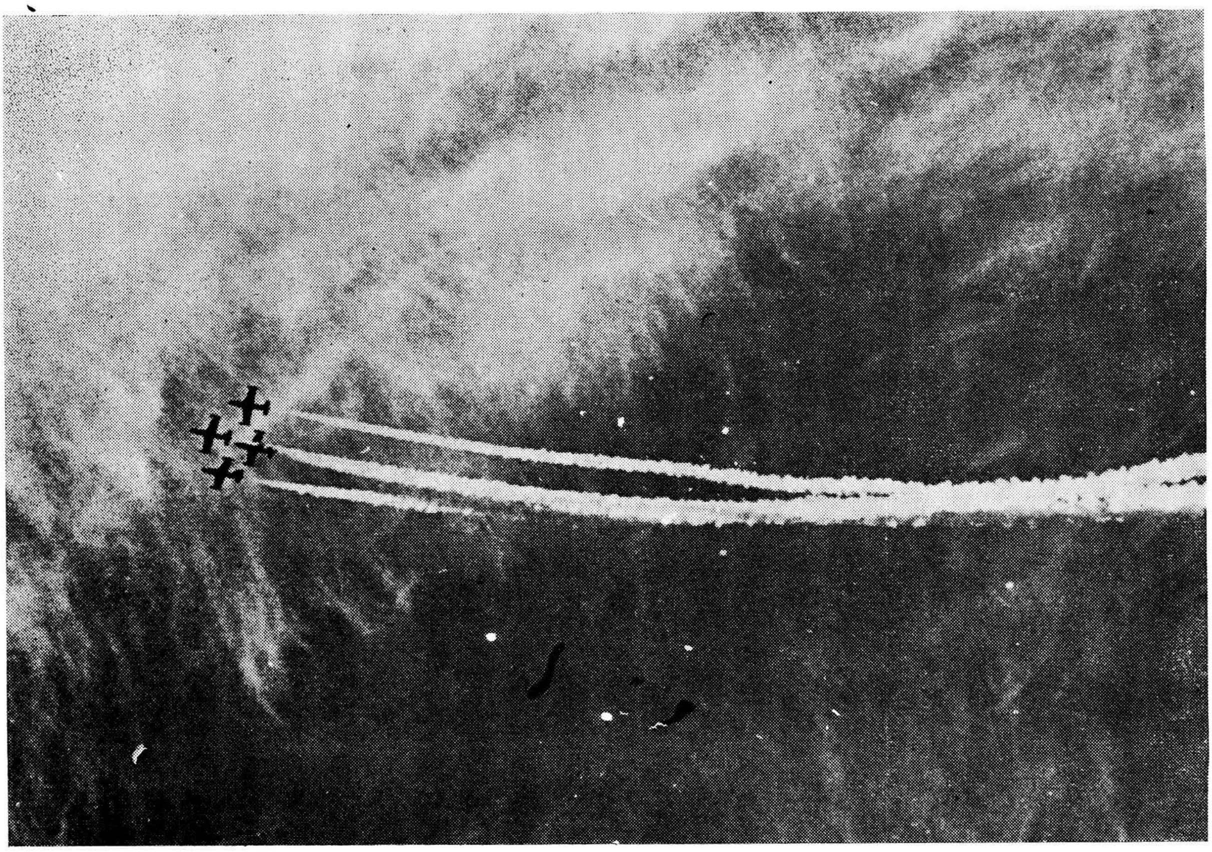
Vir baie van hierdie manne was vliegtuigry plig en plesier. Reeds op 2 Julie 1948 het Langebaanweg se eie Vliegklub die lig gesien. Die eerste instrukteurs was lt Don Holliday, kapt Harold Kirby en lt Farrall wat vliegopleiding verskaf het aan grondpersoneel in twee Aeroncas en aanvanklik twee (later vier) Tiger Moths. So het talle persone wat later belangrike poste in burgerlike lugvaart beklee het, hul opleiding ontvang. Vlieëniers wat tot die privaat sektor toegetree het, is onder andere Andries Visser, vliegtuigmonteerder en later bestuurder van Boland Spuitdienste. Dan is daar Moutt Biggs — voormalige SA sweeftuigkampioen — wat bestuderende direkteur van 'n vlieg- en instandhoudingsonderneming geword het. Terrence Hartvanger (vliegtuigmonteerder) het saam met die baas Lugmag vlieënier, kapt Pikkie Rautenbach, 'n spuitdiensonderneming begin.

Die klub het daarin geslaag om hul eie sweeftuig te bou wat op 11 Julie 1953 met 'n Tiger Moth — Thys Greeff aan die stuur — die lug ingesleep is. Moutt Biggs het die sweeftuig geloods.

Die klub is later onder die vleuels van die Weermag Vliegklub ingeskakel. Hulle het amptelik toestemming verkry en vrugbaar saamgewerk met die Wes Kaaplandse Vereniging van Vliegklubs wat op 11 Junie 1954 gestig is.

In November 1954 was die klub negentien lede sterk waarvan vyf manne op 26 Februarie 1955 meegedoen het aan 'n lugvertoning by Nieuwoudtville. Dit het oënskynlik 'n modegier geword om uitnodigings om lugvertonings, aan die Lugmag te rig. Hierdie eerste vertonings was ongekompliseerd vergeleke by latere standaarde. So het Langebaanweg sy deeltjie bygedra tot Durban se 'Air Week' in Julie 1954 en ook op 26 November dieselfde jaar 'n vertoning op Merweville gehou. Hul span, die sogenaamde 'Bumbling Bees', het met 'n Vampire in kunsvlug verby gevlieg, gevolg deur vier Harvards in formasievlug. Daarna het 'n Harvard 'n solo kunsvlug uitgevoer. Tydens prins Bernard van Nederland se besoek aan Suid-Afrika in 1954 het drie Sunderlands vanaf Langebaanweg meegedoen aan die offisiële verwelkoming van sy skip **Vanguard** in Tafelbaai.

Vir die eeufees van Prince Alfred's Guard het Langebaanweg 'n uitgebreide kunsvlugvertoning op 22 September 1956 in Port Elizabeth aangebied. Drie Vampires in formasievlug het onder andere twee lusse uitgevoer, 'n spiraalrol, die klawer en afgesluit met 'n skyn bomaanval. In solovlug het 'n Harvard rugvlug, syfer ag, die lus, spiraalrol, huiweringsrol, lus met halfrol, vertikale rol en zoemklim uitgevoer — op die keper beskou, 'n besondere vertoningprestasie vir enige vliegskool. Tydens 'Operasie Oranje' in Mei 1956 in Bloemfontein het Langebaanweg ook 'n belangrike bydrae gelewer toe Lugmag vliegtuie



Die 'Silwer Valke' — Impala kunsvlugspan

vanaf Kimberley geopereer het om 'n bom- en vuurpylaanval in samewerking met grondmagte te loods. Op 2 Maart 1964 het kmdt R. Clifton (SM) bevel oorgeneem van die stasie totdat hy 'n paar maande later weer vir 'n kort tydjie opgevolg is deur maj A. P. Rich. Uiteindelik het kmdt B. A. A. Wiggett (SM) op 12 Januarie 1965 beheer oorgeneem. Hy was dan ook verantwoordelik vir die inisiëring van die opleiding met Impala straalvliegtuie waarmee die stasie vanaf Mei 1966 toegerus is. Die eerste Impala (460) is by Lugmagbasis Ysterplaat deur 'n span onder maj Ben Laas monteer en daarna deur kmdt Chris Prins na Langebaanweg gevlieg. Daarna het majs Carstens en Steenkamp die eerste instrukteurskursus op die Impala gevolg en sedertdien talle vlieëniers opgelei.

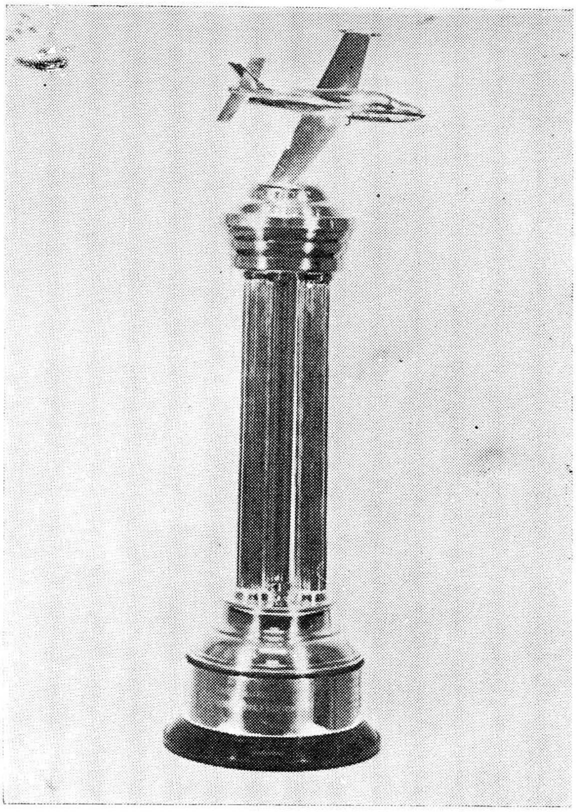
Gedurende die laaste helfte van 1966 het 'n Impala kunsvlugspan onder die naam van hul voorgangers — die 'Bumbling Bees' — landswyd bekend geraak. Onder die bekwame leiding van kmdt C. A. J. Prins het die span hul debuut gemaak tydens die Vaandelparade van 5 Eskader in Durban. Ander lede van die span was kapt Du Toit, lt Hickson en kapt Hattingh. Hul naam is in November 1957 verander waarna hulle as die 'Silwer Valke' opgetree het tydens die opening van die Atlas Vliegtuigfabriek, vliegvelde soos die by Phesantekraal en lands-, stads- en dorpsfeesvieringe. Nuwe spanlede het hul debuut gemaak namate ouer lede verplaas is en maj 'Blondie' Cilliers, lank leier van die groep. Hy was verantwoordelik vir die landswye vertonings wat die 'Silwer Valke' gelewer het tydens die herdenking van die vyftigjarige bestaan van die Lugmag.

Vanaf 17 Januarie 1968 het kol P. S. Letley (SM) oor Langebaanweg bevel gevoer vir twee jaar. Gedurende die tyd is 'n kompetisie onder basispersoneel uitgeskryf vir 'n eenheidswapen en verskeie voorstelle en ontwerpe ontvang. Hierdie pogings is aan dr Pama van die heraldiese vereniging voorgelê wat 'n ontwerp saamgestel het waarmee die Hoof van die Lugmag egter nie tevrede was nie. 'n Nuwe wapen is ontwerp en afgerond deur 2 lt Carolin en Ray Holling wat aanvaar is. Die simboliek van die wapen toon presies

Kmdt. B. A. A. Wiggett wat Impala vliegopleiding by Langebaanweg begin het

wat op Langebaanweg gedoen word: vliegopleiding op Impala vliegtuie by 'n eenheid digby die see; en hul leuse, **Tenax proposito vinco** — deur volharding kom sukses.

Kol P. J. van Schalkwyk (SM) was vir 'n kort jaar gedurende 1970 in bevel op Langebaanweg toe hy opgevolg is deur kol C. J. A. Prins van 'Silwer Valk'- faam. Aan hom was dit beskore om die installasie van 'n splinternuwe radarstelsel by Langebaanweg in gebruik te neem. Een brokkie foutiewe inligting — naamlik dat Langebaanweg buite die misgordel lê — het dit vroeg in die geskiedenis van die stasie nodig gemaak om van 'n radarstelsel gebruik te maak. Sodoende het hierdie vir sy tyd moderne toerusting, dit moontlik gemaak dat vliegtuie wat nie op D. F. Malan of elders as gevolg van swak weersomstandighede kon land nie, wel op Langebaanweg kon neerstryk. Die ou Gilfillan Radarstelsel het diens gedoen tot in Augustus 1973 en 49 410 aanlope is met hom uitgevoer.



Die Atlas trofee wat jaarliks toegeken word aan die beste student in Impala vliegopleiding

Beter toerusting was egter noodsaaklik want werksaamhede het steeds met die jare toegeneem. Waar daar vir 1968 846 GGN aanlope met Impala's genoteer is, was daar 'n jaar later 1 059. Danksy behoorlike toerusting en toegewyde opleiding kan Langebaanweg, ondanks toenemende lugverkeer, spog met talle vliegure sonder ernstige ongelukke. Langebaanweg het gegroei vanaf 'n sateliet aanloopbaan tot 'n model vliegopleidingskool.