

DIE OPLEIDING VAN ONS EERSTE MILITÊRE VLIËNIERS

Inleiding

Onder die titel South African Aviation Corps is, in die resente publikasie Per aspera ad astra 1920-1970. S.A. Lugmag-Goue Jubileumgedenkboek 1920-1970 S.A. Air Force Golden Jubilee Souvenir Book, (Johannesburg, 1970) op p. 10 o.m. meegedeel dat ing. John Weston 'n opleidingsinrigting vir vlieëniers op Brandfort beplan het en in dieselfde jaar (1911), in Londen die African Aviation Syndicate in die lewe geroep is om, sowel teoreties as prakties, die militêre vliegkuns in die Unie van Suid-Afrika te bevorder.

Kapt. Guy Livingston, van 3 Bat. City of London Regiment (Royal Fusiliers) was besturende direkteur van laasgenoemde maatskappy, terwyl C. Compton Paterson en E. F. Driver as mededirekteurs opgetree het¹.

Teen die einde van 1911 het genoemde drietal in Kaapstad aangekom en, na verloop van tyd tot vestiging op Alexanderfontein, Kimberley, oorgegaan. In 1912, aldus die skrywer van bogenoemde bydrae, is die maatskappy ontbind. Compton Paterson was in staat om voldoende steun van 'n groep plaaslike geesdriftiges te verkry om die bates van die maatskappy oor te neem en 'n vliegskool op Alexanderfontein te begin.

Dan vervolg die skrywer:

It was to this school of Compton Paterson that the South African Government turned when it acted on the recommendations of the Beyers' report, giving Paterson a contract to provide initial pilot training to military pupils. Thus it was at Kimberley, which had sparked off the economic development of South Africa, also became the birthplace of the country's military aviation².

Aan die hand van dokumentasie wat in die Militêr-Historiese en Argivale Dienste in 'n lêer Training of S.A. Military Aviators berus, word in hierdie bydrae geskets wat, sowel voor as na die totstandkoming van die militêre vliegskool op Kimberley, in bogenoemde verband gebeur het.

1 *Kapt. G. Livingston, Minister Sir David de Villiers Graaff en Genl. J. C. Smuts i.v.m. die daarstelling van 'n eie Lugmag en 'n Vliegskool*

Op 25 Januarie 1912 het kapt. Livingston, ooreenkomstig 'n vroeëre be-
lofte, 'n beknopte verslag aangaande die ontwikkeling van die militêre lugvaart in
1911 en 'n uiteensetting van sy gedagtes m.b.t. die organisasie van 'n *Air Corps*
vir die Unie van Suid-Afrika aan minister sir David de Villiers Graaff gestuur en
aan die slot van sy skrywe **aangebied** dat hy, indien sir David en genl. Smuts bo-
genoemde aangeleenthede van voldoende belang sou beskou, bereid sou wees om
van Johannesburg na Kaapstad oor te kom.

Gegewens m.b.t. 'n bespreking tussen die minister en kapt. Livingston
ontbreek en die vermoede kan bygevolg slegs uitgespreek word dat eersgenoemde
die kaptein versoek het om die reeds genoemde gegewens aan hom te verstrek.

a *Kapt. Livingston se verslag oor die militêre lugvaart in 1911*

Uit 'n militêr-historiese oogpunt beskou is, veral in die lig van latere ontwikkelings op die gebied van die militêre lugvaart, die volgende verslag van belang.

Kapt. Livingston rapporteer allereers-dat die militêre lugvaart, ook m.b.t. die toenemende bedreewenheid van die vlieëniers, belangrike vordering in 1911 gemaak het.

In September 1911 is, tydens Franse mancuwers, uiters geslaagde verkenningvlugte onder omstandighede onderneem wat in 1910 as onmoontlik beskou is. Tydens hierdie en ongeveer gelyktydige Duitse maneuvres is, deur die verkenningvlugte te onderneem, die hele veldtogplan van die „vyand” ontvou. Berigte is oor lang afstande vervoer en langafstand artillerievuur is deur vliegtuie gereël. Aan hierdie oefeninge het ongeveer 50 Franse vliegtuie deelgeneem, terwyl hierdie land — aldus kapt. Livingston — meer as 200 militêre vliegtuie en 18 militêre lugvaartbassisse besit. Frankryk sal in 1914 minstens 1 000 vliegtuie besit aangesien Michelin sterk steun verkry het t.o.v. sy strewende dat elke dorp 'n militêre vliegtuig aan die regering sal skenk. Verder is R1 160 000 vir die aankoop van vliegtuie en m.b.t. die opleiding van militêre vlieëniers aangevra. Omtrent Duitsland berig kapt. Livingston soos volg: Die regering het sy groot lugskepe-program feitlik vaarwel gesê en koop inderhaas militêre vliegtuie. Vlieëniers word opgelei en die sterkte van die Duitse militêre lugvloot bedra ongeveer 100 vliegtuie.

Die Russe het voldoende geld vir die aankoop van vliegtuie beskikbaar gestel, terwyl die V.S.A., Oostenryk, Italië, Spanje en Japan hul militêre lugmag opbou en vlieëniers en waarnemers oplei.

Vir die jaar wat op 1 April 1912 ten einde loop, het Engeland 'n bedrag van R226 000 vir militêre lugvaart goedgekeur, maar feitlik alles aan lugskepe uitgegee en die aankoop van vliegtuie verwaarloos. In September 1911 was daar slegs 16 militêre vliegtuie tot beskikking van die Britse *Air Battalion*. Hierdie vliegtuie is, aldus kapt. Livingston, grotendeels verouder of onklaar. Onlangs is ewenwel aangekondig dat 100 militêre vlieëniers en waarnemers opgelei sal word.

Verder deel kapt. Livingston mee dat proefnemings met draadlose telegrafie onlangs in Frankryk geneem is en dat 'n Franse offisier, in 'n vliegtuig, op dié wyse daarin geslaag het om 'n berig oor 'n afstand van 35 myl uit te stuur. In Oktober 1911 het 'n drietal Franse vliegtuie daarin geslaag om in 15 minute tot 'n hoogte van 1 640 vt. op te styg en sonder tussenlanding 'n afstand van 187 myl af te lê. Die spoed van 'n Franse militêre vliegtuig, met passasiers en brandstof aan boord, is 40 myl per uur en Frankryk besef die ontsaglike waarde van vliegtuie vir militêre doeleindes terdeë.

Aan die slot van sy verslag verklaar kapt. Livingston dat elke land wat Frankryk se wonderlike voorbeeld wil volg, net soos die Franse daaraan moet dink om die militêre vliegtuig in die lig van plaaslike omstandighede te ontwikkel.

b *Die daarstelling van 'n lugkorps vir die Unie van Suid-Afrika*

Na bostaande interessante uiteensetting, waarin hy veral die waarde van die vliegtuig m.b.t. verkenningwerk beklemtoon en ons 'n beeld van die ontwik-

kelingsgang van die militêre lugvaart in 1911, die omvang van die toenmalige lugvlotte en Frankryk se toonaangewende rol in die verband geskets het, kom kapt. Livingston vervolgens met sy skema *Formation of an Air Corps for the Union of South Africa*, waarvan die vernaamste punte soos volg saamgevat kan word:

- i Inleidend verklaar hy dat, in bogenoemde verband, die eerste en belangrikste stap die opleiding van 'n aantal militêre vlieëniers en waarnemers moet wees.
- ii Vir dié doel moet 'n vliegskool gevestig word op 'n plek waar die heersende geografiese omstandighede gunstig vir opleidingsdoel-eindes is.
- iii Dit is belangrik om vertroue by die leerling te skep en om die instandhoudings- en herstelwerk van die skool se vliegtuie tot die minimum te beperk.
- iv Op grond van hierdie gedagtegang beveel kapt. Livingston Bloemfontein aan aangesien die landskap in dié kontrei vlak en die windsterkte reëlmatig is.
- v M.b.t. die opleiding is hy van mening dat militêre en siviele leerlinge nie aan dieselfde skool onderrig moet word nie en dat die militêre vlieënier nie alleen 'n bekwame vlieënier moet wees nie, maar ook 'n grondige kennis van die bou van sy eie vliegtuig en vliegtuigmotor moet besit en herstelwerk moet kan verrig.
- vi Dit is ook van belang dat alle opgeleide militêre waarnemers vlieënierssertifikate besit.
- vii Die opleidingsduur van 'n militêre vlieënier is een jaar. Hy moet leer om met of sonder kompas te kan vlieg, om op moeilike terreine te kan land, om met ander weermagslede te werk en om verkenningswerk te kan verrig.
- viii 'n Militêre waarnemer kan in 3 maande opgelei word en moet 'n stafoffisier wees wat voor die tyd spesiale opleiding ontvang het.
- ix Die beoogde skool moet aan die staat behoort, of reëlins moet met 'n betroubare firma getref word wat die skool uitsluitend vir die opleiding van militêre leerlinge daarstel. Kapt. Livingston het hom, indien daar deskundige instrukteurs gevind kan word, sterk ten gunste van eersgenoemde tipe opleidingsinrigting uitgelaat. Die instrukteurs sal siviele persone moet wees wat, in vaste diens werk en oor 'n U.V.M.-kommissierang moet beskik. Hulle sal die grondslae moet lê, aangesien personeelvoorsiening uit Britse militêre bronne onmoontlik is. Aanvanklik sal eersgenoemde tipe skool groot uitgawes verg, maar na verloop van tyd sal dit, indien dit behoorlik georganiseer is, goedkoper uitwerk.
- x Die volgende opleidingsvliegtuie sal benodig wees: Minstens 3 enkel- en 2 dubbeldekkers waarvan 2 enkeldekkers vir beginners en 1 vir gevorderde opleidingsdoel-eindes.
- xi In die loop van die eerste jaar sal 50 vlieëniers en 25 waarnemers opgelei moet word, terwyl die regering aan die einde van dié jaar oor 50 vliegtuie sal moet beskik. Die eerste 6 maande sal gebruik moet word om oor die doeltreffendste vliegtuie, sowel enkel- as dubbeldekkers, te besluit. Dan kan, op grond van waarneminge, 'n vliegtuig ontwikkel en plaaslik vervaardig word wat aan Suid-

Afrikaanse omstandighede en vereistes voldoen. Weliswaar sal materiaal en enjins ingevoer moet word, maar die vliegtuie kan in die Unie vervaardig word.

- xii Organisatories gesien, beskou kapt. Livingston vir die lugkorps die lugkompanie, bestaande uit 4 seksies, as die mees bevredigende lugeenheid. Die kompanies moet een- of tweedekkerkompanies en elke seksie 'n volledige taktiese eenheid met een vliegtuig wees.

Daarna volg die volgende uiteensetting:

THE AIR COMPANY PERSONNEL

STAFF:

- 1 Captain.*
- 1 Captain.*
- 1 Adjutant.*
- 1 Sgt.-Maj. (1st Class Mechanic).*
- 1 Q.M.S.*
- 4 Mounted Orderlies.*

4 SECTIONS

EACH SECTION:

- 1 Lieutenant.*
- 1 Sergeant (1st Class Mechanic).*
- 2 Corporals (2nd Class Mechanics).*
- 8 Privates (3rd Class Mechanics).*

AEROPLANES, TRANSPORT, ETC.:

- 1 Aeroplane (Monoplane or bi-plane).*
- 3 Mule Wagons or Motor Lorries.*
- 1 Tent (for housing machine).*
- Spares, tools and equipment.*

Opmerkings:

Die tweedekker-kompanies moet uit 4 dubbeldekker-passasierdraende vliegtuie bestaan, terwyl aan diens een waarnemer-vlieënier aan elke seksie toegevoeg moet word.

Die enkeldekker-kompanies moet uit 2 seksies enkel-sitplekvliegtuie vir die berigtediens en 2 seksies vliegtuie met 2 sitplekke vir dieselfde doel en verkenningwerk bestaan. Aan diens sal 1 waarnemer-vlieënier aan elke seksie toegevoeg word.

Die taktiese opleiding en organisasie maak voorsiening daarvoor dat 'n lugkompanie of een of meer seksies aan 'n mag aan diens toegevoeg word en dat elke seksie 'n taktiese eenheid op sy eie is.

Daar is gebiedend dat geen pogings aangewend word om 'n saamgestelde korps van vliegtuie en bestuurbare lugskepe in die lewe te roep nie en dat — indien die gebruik van laasgenoemdes oorweeg word — die personeel, staf, organisasie, opleidingsbasis en beheer van die organisasie m.b.t. vliegtuie geskei moet wees.

Met hierdie opmerking sluit kapt. Livingston sy aanbevelings af wat kort daarna deur genl. Smuts bestudeer is.

Op 31 Januarie 1912 deel die generaal aan sir David mee dat hy van mening is dat eers alles in die werk gestel moet word om 'n deeglike wetsontwerp op te stel. Voordat dit gedoen is, moet daar nie op die daarstelling van 'n korps ingegaan word nie. In die slotparagraaf van sy antwoord verklaar genl. Smuts dan ook onomwonde:

I know that aviation is an important subject but until I have organized the Department and have got matters well in hand, I am not in a position to say what the Government will be advised to do in the matter of the establishment of a Corps of Aeronauts.

2 Pietermaritzburg. Kapt. Livingston kom weer met voorstelle

a Pietermaritzburg 'n militêre lugvaartsentrum?

Voorlopig was daar geen nuwe verwickelings nie, behalwe dat die stads-klerk van Pietermaritzburg, na aanleiding van die feit dat hy verneem het dat daar volgens hom in die Verdedigingswetontwerp voorsiening gemaak is vir die oprigting van 'n lugvaatskool, op 11 Mei 1912 op versoek van die stadsraad vra dat die oprigting van 'n skool op Pietermaritzburg oorweeg word.

Na aanleiding hiervan het die waarn. Ondersekretaris van Binnelandse Sake (Verdediging) op 18 Mei 1912 geantwoord dat die minister nog geen aandag aan dié aangeleentheid geskenk het nie, maar meen dat die topografiese en atmosferiese toestande in die omgewing van Pietermaritzburg nie bepaald gunstig vir die lugvaart is nie.

b Kapt. Livingston: Vlughte onderneem. Vliegtuigtipes

'n Paar dae nadat hierdie versoek aan genl. Smuts gerig is, het kapt. Guy Livingston, nou vanuit Kaapstad en in sy hoedanigheid as besturende direkteur van die *African Aviation Syndicate, Ltd.*, met as geregistreerde kantoor *Stanley Works, Cricklewood, London, N.W.*, en as mede-direkteure mnre. C. Compton Paterson (vlieënier) en E. F. Driver (vlieënier), na aanleiding van 'n resente onderhoud in die Moederstad, 'n aantal besonderhede m.b.t. vliegtuie aan genl. Smuts gestuur. Hierdie vliegtuie sou, aldus kapt. Livingston, as die kern van 'n toekomstige lugkorps en 'n opleidingsinrigting vir militêre vlieëniers in Suid-Afrika kan dien. Voordat meer besonderhede in bogenoemde verband verstrekkend word, staan ons 'n oomblik by die volgende, belangrike mededeling stil. Dit blyk uit die betrokke brief dat C. Compton Paterson reeds herhaaldelik vlughte onderneem het, om spesifiek Suid-Afrikaanse omstandighede m.b.t. die vliegkuns te bestudeer en in dié verband skrywe kapt. Livingston:

There is no doubt that the conditions here are very different to those in Europe. The greater part of South Africa is at a considerable altitude above sea level, and the air itself possesses many characteristics which are not common in Europe. We have already proved that with our present types of machines successful Flying could be carried out here.

Mr Paterson recently flew from Kimberley to Klerksdorp under distinctly bad weather conditions. He landed and started again in some of the worst veldt on the route to prove the efficiency of his Machine and to obtain data for future use. He covered about 500 miles in his flight without even damaging a wire of his machine.

Op grond van hierdie bevindings en in die veronderstelling dat militêre vliegtuie benodig sou wees vir verkenningswerk, om te belet dat vyandelike verkenning plaasvind, vir interkommunikasie, waarneming van artillerievuur en die aanrig van skade t.o.v. die vyand het Compton Paterson, aldus kapt. Livingston, 'n drietal vliegtuigtipes vir gebruik in Suid-Afrika ontwerp.

Hier volg die beskrywing van die *Paterson Type "A,"* die *Paterson Type "B"* en die *Paterson Type "C,"* soos deur kapt. Livingston aan genl. Smuts voorgelê is, saam met 'n aantal gemeenskaplike kenmerke e.a. besonderhede m.b.t. hierdie 3 vliegtuigtipes:

PATERSON TYPE "A." SINGLE SEATER

General: Constructed throughout with best materials and workmanship specially adapted to South African climate and exposure weather.

Seating Capacity: One Pilot seat so arranged as to afford unobstructed observation and facility for bomb dropping.

Motor: 50 Horse Power 7 Cylinder, Gnome Aeroplane Engine.

Propeller: Chauviere "Integrale," laminated two bladed direct coupled turning from 900 to 1100 r.p.m.

Span: Upper plane 31 feet, Lower plane 24 feet.

Chord: 5'6". 4 feet at centre Celule.

Overall Length: 28 feet.

Height: 8 feet 6 inches.

Total Supporting Surface: 275 Square Feet.

Area Occupied with Wings Folded: 10 feet 6 inches x 28 feet.

N.B.: The Wings can be folded back and the Machine made ready for towing behind vehicle in 15 minutes and made ready for Flight again in the same space of time.

Weight: Weight of Machine complete without Pilot, not fuel, or oil, . . . 625 lbs.

Speed: 55 miles per hour fully loaded.

Range of Flight: Sufficient for 200 miles.

Altitude: Attainable in 9 minutes, 1000 Feet.

Weight Carrying Capacity: 300 lbs.

PATERSON TYPE "B." TWO SEATER

General: Same as Type "A."

Seating Capacity: Two, including Pilot, so arranged as to afford unobstructed observation. Controls duplicated, enabling passenger to have complete control of machine without changing seats. Special attachments provided for making maps and bomb-dropping.

Motor: Same as Type "A."

Propeller: Same as Type "A."

Span: Upper plane 35'6", Lower plane 26 Feet.

Chord: Top plane 7 Feet, Bottom plane 6 Feet.

Overall Length: 30 Feet.

Height: 10 Feet 3 Inches.

Total Supporting Surface: 371 Square Feet.

Area Occupied with Wings Folded: 10 Feet 6 Inches x 30 Feet.

N.B.: The Wings can be folded back and the Machine made ready for towing behind vehicle in 15 minutes and made ready for Flight again in the same space of time.

Weight: Weight of Machine, complete without Pilot, Passenger, fuel, or oil . . . 780 lbs.

Speed: 50 miles per hour fully loaded.

Range of Flight: Sufficient for 200 Miles.

Altitude: Attainable in 15 minutes, fully loaded, 1000 feet.

Weight Carrying Capacity: 450 lbs.

PATERSON TYPE "C." THREE SEATER

General: Same as Type "A" and "B."

Seating Capacity: Three including Pilot, so arranged as to give unobstructed observation; controls duplicated as in Type "B.". Passengers sitting side by side, having attachments for map-making and bomb-dropping.

Span: Upper plane 45 Feet, Lower plane 30 Feet.

Chord: 6 Feet; Chassis 5 Feet.

Overall Length: 30 Feet.

Height: 10 Feet 3 Inches.

Total Supporting Surface: 455 Square Feet.

Motor: 70 Horse Power, 7 Cylinder, Gnome Aero-motor.

Propeller: Chauviere.

Area Occupied with Wings Folded: 10 Feet 6 Inches x 30 Feet.

N.B.: The Wings can be removed and machine made ready for towing in 30 minutes and re-erected ready for flight in 40 minutes.

Weight: 1000 lbs. without Pilot, Passenger, fuel and oil.

Speed: 50 miles per hour, fully loaded.

Range of Flight: 200 miles fully loaded.

Altitude: Attainable in 20 minutes, fully loaded, 1 000 Feet.

Weight Carrying Capacity: 600 lbs.

SPECIAL FEATURES APPLYING TO ALL PATERSON MACHINES FOR USE IN S.A.

Landing Chassis: So designed as to enable successful risings off, and landings on very rough Country, and to land sideways without causing any drag on the wheels and Body of the machine. With this landing gear the machines can be manoeuvred on the ground in exactly the same way as a motor car.

Each Machine: Will be supplied with, Spare Wheel complete with tyre; complete set of Gnome special spanners; spare inlet and exhaust valves; spare wires and strainers to suit gauges use, fitted with Magnetic Engine revolution counters, aneroids, compass and revolving chart holders.

Guarantee: Strictly in accordance with Specification. Complete trials before Government observers before delivery.

c 'n Kernmag voorgestel

Op grond van hierdie gegewens en met 'n Aviation Corps en 'n vliegskool vir die Unie van Suid-Afrika in gedagte het kapt. Livingston die volgende kernmag voorgestel:

Aantal vliegtuie benodig	10
Vliegtuie met 1 sitplek. Vir interkommunikasie en afgooi van bomme	2
Vliegtuie met 2 sitplekke. Vir verkenning, die voorkoming van vyandelike verkenning en waarneming van artillerievuur	6
Vliegtuie met 3 sitplekke. Vir opleiding, verkenning en die vervoer van klein hoeveelhede ammunisie e.d.m.	2
	—
	10
	—

Aantal opgeleide loodse vir bogenoemde vliegtuie	10
Opleidingsduur	6 maande

Opleidingsprogram:

Opleiding in die vliegkuns tot die *superior brevet*, opleiding in die algemene beginsels van die werktuigkunde en die konstruksie van vliegtuie en vliegtuigenjins, studie van weertoestande, waarneming uit die lug, vlieg op die kompas, opleiding in vlugte oor die lengte en breedte van die Unie en die afgooi van bomme.

M.b.t. die pryse van vliegtuie, herstelwerk, die opleiding van vlieëniers en waarnemers, die oprigting van vliegtuigloodse e.d.m. het kapt. Livingston die volgende opgawes verstrek:

2 Paterson-vliegtuie (1 sitplek)	R 2 980
6 Paterson-vliegtuie (2 sitplekke)	R 9 420
2 Paterson-vliegtuie (3 sitplekke)	R 3 900
Herstelwerk (12 maande) teen R100 per vliegtuig	R 1 000
Die opleiding van 10 vlieëniers, waarby die maatskappy alle risiko behalwe m.b.t. vlieëniers aanvaar	R 2 500
Die opleiding van 10 vlieëniers-waarnemers (soos bo)	R 1 500
Die oprigting van vliegtuigskure vir genoemde vliegtuie	R 2 000
Die oprigting en instandhouding van 'n herstelwerkswinkel vir 'n tydperk van 12 maande ³	R 1 000

R24 300

3 *Advies van Londen gevra*

Na ontvangs van hierdie besonderhede, het die waarnemende Ondersekretaris (H. R. M. Bourne) op 14 Mei 1912 'n memorandum vir genl Smuts opgestel, waarin hy o.m. nadruk gelê het op die feit dat kapt. Livingston se aanbod nie vir 'n onbepaalde tyd geld nie en dat laasgenoemde weet dat die regering niks binne die eersvolgende 12 maande kan onderneem nie.

Kapt. Livingstone begeer, op grond van laasgenoemde omstandigheid, dan ook slegs 'n aanduiding dat die regering wel sal voortgaan met die planne en van die dienste van die maatskappy gebruik sal maak, aldus Ondersekretaris Bourne.

Drie dae later volg, in opdrag van genl. Smuts, 'n telegram aan die Unie se Hoë Kommissaris in Londen, waarin laasgenoemde ingelig word aangaande die jongste aanbod van kapt. Livingston. Tewens word die Hoë Kommissaris versoek om by die Britse Departement van Verdediging vas te stel of die 3 direkteure betroubaar is en of die Britse Departement van Verdediging die Unieregering, gelei deur 'n deskundige wat deur die Britse Departement van Verdediging op koste van die Unieregering uitgestuur word, bogenoemde aanbod te kan oorweeg.

Die laaste sin van hierdie telegram is belangrik omdat hieruit blyk dat die Unieregering nou vasbeslote is om 'n militêre vlieënierskorps op die been te bring. Dit lui soos volg:

Government of Union of South Africa anxious to make a beginning establish small South African military aviation corps and if Syndicate reliable no better opportunity to occur.

Gelei deur die advies van die Britse Departement van Verdediging, die antwoord is op 10 Junie 1912 opgestel, is kapt. Livingston se planne en aanbevelings deur die Minister van Verdediging verwerp.

Volgens die Britse Departement van Verdediging was siviele persone onbevoeg om die moeilikhede wat met die organisasie van 'n vlieënierskorps gepaard gaan, te hanteer en verder is die voorwaardes, soos deur kapt. Livingston en sy mede-direkteure voorgelê, nie as gunstig beskou nie.

Van Britse amptelike kant is verklaar dat die daarstelling van so 'n korps deur in Engeland opgeleide lugmagoffisiere ekonomieser sal wees, of dat Suid-

Afrikaanse offisiere na Engeland gestuur moet word om daar hul opleiding te ontvang. Vliegtuie sal goedkoper op advies van R.F.C.-offisiere as siviele persone aangekoop word. Voordat hierdie antwoord op Pretoria aangekom het, het Kapt. Livingston op 6 Junie 1912 aan kapt. Bourne vanuit Kimberley gevra of hy, in samewerking met die De Beers-maatskappy, kan voortgaan om 'n terrein op Kimberley te verkry, maar op 13 Junie is namens die Minister van Verdediging aan hom meegedeel dat daar, op grond van advies soos deur die Britse Departement van Verdediging verstrekk, voorlopig nie verder op die maatskappy se aanbod ingegaan kan word nie.

Terwyl genl. Smuts enersyds van mening was om voorlopig nie alle bande met kapt. Livingston te verbreek nie, is andersyds deur die Unie se kabinet besluit om die volgende vrae aan die Britse Leërraad te stel:

- a Wat is, m.b.t. die opleiding van 'n aantal U.V.M.-offisiere in Engeland, die minimum aantal wat benodig word om die kern van 'n vlieënierskorps in die Unie te vorm?
- b Wat is die minimum vereistes m.b.t. leeftyd, liggaamlike fiksheid, tegniese kennis e.d.m. waarvoor hulle moet beskik?
- c Wat sal die opleidingsduur wees?
- d Op watter voorwaardes sal die *Royal Flying Corps* onderneem om hulle op te lei?
- e Watter soldy en toelaes sal aan hierdie offisiere aangebied moet word terwyl hulle opgelei word sodat hulle gelykstaan met ander offisiere wat kragtens soortgelyke voorwaardes in Engeland opgelei word?
- f Op watter wyse kan vliegtuie aangekoop en die nodige toerusting en personeel m.b.t. die beoogde vlieënierskorps verkry word?

In die slotparagraaf van hierdie amptelike skrywe, wat van 16 Julie 1912 dateer, is verklaar dat die kabinet tans slegs die oprigting van 'n lugvaartskool in die Unie oorweeg:

for training of volunteer aviators as would furnish the personnel of a corps small in members, but of sufficient strength to be of some practical military value in the near future.

Was dit nie as gevolg van die feit dat die militêre lugvaart op die punt staan om in aangrensende gebiede ingevoer en beoefen sou word nie, dan sou die regering liewers verdere ontwikkeling op dié gebied afwag as om onverwyld met die daarstelling van 'n militêre vlieënierskorps te begin, aldus Eerste Minister genl. Louis Botha in die slotparagraaf van sy skrywe van 16 Julie 1912.

4 *Verdere korrespondensie met kapt. Livingston. C. Compton Paterson*

Terwyl bogenoemde versoeke op pad was na Engeland, het die Departement van Verdediging 'n Britse blouboek, waarin die Britse Leërraad se skema vir die daarstelling van die *Royal Flying Corps*, opleidings- en diensvoorwaardes uiteengesit is, vir studiedoeleindes aangevra.

Sonder dat gedurende Augustus 1912 iets van belang in bogenoemde verband gebeur het, het kapt. Livingston op 2 September van Kimberley berig dat besluit is om die bates van die *African Aviation Syndicate* te verkoop en die maatskappy te ontbind. Kapt. Livingston het sy dienste m.b.t. die toekomstige vlieënierskorps en die militêre lugvaartskool aangebied en van Ondersekretaris Bourne die volgende antwoord, gedateer 5 September 1912, ontvang:

I don't think the prospects of the Union Government offering you employment on their own initiative in an advisory capacity are anything but exceedingly remote and though I personally shall miss the ever present chance of being cheered by a chat with a breezy enthusiast — a chance which is always going while you and Paterson are in South Africa, — yet I should strongly advise you not to remain in South Africa if your sole reason for doing so is to help us with our aviation corps. Metaphorically that corps is a great aviation success because it is very much in the air and is likely to remain there a long time — moreover no expense incurred thereby.

Kapt. Livingston het mettertyd na Engeland teruggekeer en sy vennoot, C. Compton Paterson het op 7 September 1912 aan genl. Smuts meegedeel dat die aanstaande ontbinding van die maatskappy op saaklike meningsverskille gebaseer is.

Die bedoeling was, aldus Compton Paterson om die 2 vliegtuie te verkoop, dat Driver weer sy mynbelange op Kimberley gaan behartig en dat kapt. Livingston weer na Engeland teruggaan. Persoonlik wil hyself nog 'n tydjie in die Unie bly om sy lugvaartkundige proefnemings voort te sit. Sy werkswinkels is toegerus vir vliegtuigbou en hy sal in staat wees om wetenskaplik vervaardigde vliegtuie te lewer. In dié verband en met die besondere ontwerp wysigings wat as gevolg van die hoogte aangebring moet word, sal hy graag verneem wat die Leër se toekomstige behoeftes sal wees, aangesien hy van plan is om vliegtuie te vervaardig en 'n vliegveld vir opleiding van vlieëniers in die Unie aan te lê.

Aan C. Compton Paterson kon genl. Smuts nie meer versekerings as aan sy mede-vennoot gee nie. Die Britse Departement van Verdediging het nog nie geantwoord nie en beslissings kon gevolglik nie geneem word nie.

In November 1912 verneem ons, langs 'n ompad, weer van C. Compton Paterson. Nou is dit maj. A. M. Rogers, voorsitter van die *Aero Society of South Africa*, p.a. die Kasteel, Kaapstad, wat op 1 November vra wanneer brig.-genl. C. F. Beyers terug verwag word van Europa.

C. Compton Paterson, aldus die skrywer, is begerig om 'n vliegvertoning in die aanwesigheid van die generaal, lede van die Verdedigingsraad en belangstellende U.V.M.-lede te reël wat o.m. lugfotografie sal insluit.

Op hierdie vrae is op 8 November 1912 aan maj. Rogers geantwoord dat die brig.-genl. op 16 November van Southampton sal vertrek en op 3 Desember in Kaapstad verag word. Of brig.-genl. Beyers die vertoning bygewoon het of nie, is onbekend.

5 *Brig.-genl. C. F. Beyers se mening oor die toekomstige korps. Genl. J. C. Smuts se antwoord*

Op 22 Januarie 1913 het die kommandant-generaal A.B.M., nadat die langverwagte antwoord van die Britse Leërraad aan hom voorgelê is, sy mening aangaande die raadsaamheid om 'n klein vlieënierskorps in die lewe te roep soos volg geformuleer:

When recently in England and on the Continent, I made many enquiries into this subject and had several conversations with General Henderson and other officers who have specialised in it.

In view of the high cost of aerial plant, and the rapid improvements which are being made in the type and construction of aeroplanes, it is advisable to start on a very modest scale and I think it would suffice if a beginning were made with one flight of two monoplanes and two bi-planes, with an extra machine of each type for instructional and training purposes. It is I consider, essential to have machines of both types — the one has the speed and altitude, — and the other at present, the greater capacity.

As regards the personnel of the Corps, Non-Commissioned Officers and Mechanics who are already fully trained and will be of the greatest assistance, should be obtained from Europe.

As a preliminary measure to the initiation of the scheme I fully endorse the suggestion to send six carefully selected officers to undergo a course of training at the Central Flying School in England, or to any other school of Aviation of the Continent, and subsequent attachment to the Royal Flying Corps if necessary.

Genl. Beyers skrywe m.b.t. bogenoemde kursus verder:

Strong reasons in favour of such course exist in the fact that our men will be on the spot at which continual improvements in aerial machinery are being introduced; in close touch with the latest developments in aerial navigation; and will be in the most favourable position possible to note progress in the military use of aircraft.

Op grond van bostaande sluit brig.-genl. Beyers sy skrywe met die volgende versoek af:

I consider it very desirable that a start be made without delay, and I trust the Minister will see his way clear to allow me, as far as expenditure is concerned, to select and to send six Officers to Europe this year.

Op 31 Januarie 1913 het die Ondersekretaris van Verdediging namens genl. Smuts en met verwysing na brig.-genl. Beyers se skrywe en 'n daarop volgende bespreking tussen laasgenoemde en die Minister van Verdediging, in Kaapstad bevestig dat daar in die loop van 1913 geen daadwerklike stappe gedoen sal word m.b.t. die stigting van 'n *South African Aviation Corps* (S.A.A.C.) en die uitstuur van 6 offisiere vir 'n opleidingskursus van 6 maande na Europa nie.

Die Ondersekretaris het vervolg:

The Minister considers that as all officers who are received for training at the Central Flying School on Salisbury Plain are required to hold the Fédération Aéronautique Internationale Flying Certificate or its equivalent, it is well worth considering whether private effort might not be assisted in South Africa to start an aerodrome at which officers could learn sufficient flying to obtain such a certificate.

Moontlik kan, aldus die Ondersekretaris, reëlings getref word dat die regering R150 of R200 aan dié offisiere kan betaal wat so 'n sertifikaat besit, ten einde die onkoste wat met die verkryging hiervan gepaard gaan, te vergoed.

Genl. Smuts is van mening dat dit moontlik sal wees en sal, in die verband, verder ondersoek instel^f.

6 Genl. Smuts vra informasie

Voordat die Minister van Verdediging geleentheid gekry het om sy voornemens, soos bo vermeld, ten uitvoer te kan bring, het die komitee van *The Aeronautical Society of South Africa*, geaffilieer met die *Royal Aero Club*, op 19 Februarie in Kaapstad die volgende besluite geneem en genl. Smuts skriftelik hiervan in kennis gestel. Daar is besluit:

- a Dat die komitee van mening is dat alle U.V.M.-offisiere wat vir die sertifikaat van die *Royal Aero Club* kwalifiseer, hul voorbereidende opleiding in die Unie ontvang.
- b Dit die komitee die regering se aandag wil vestig op die noodsaaklikheid om meteorologiese toestande in Suid-Afrika m.b.t. die lugvaart deeglik te ondersoek.

Na aanleiding van hierdie skrywe stel die Ondersekretaris van Verdediging, namens sy minister, in sy antwoord aan die Sekretaris van die *Aeronautical Society of South Africa*, mnr. J. Hodgson Hartley, op 24 Februarie 1913 die vraag of die genootskap die elementêre opleiding van vlieëniers kan reël m.b.t. dié burgers wat as kandidate vir uitsending na Europa kwalifiseer om daar militêre lugvaartkursusse te volg.

Hy verklaar tewens dat die Unie-regering bereid sal wees om 'n bedrag aan dié uitgesoekte burgers te betaal om hulle geldelik tegemoet te kom m.b.t. die verkryging van 'n sertifikaat soos deur die *Fédération Aéronautique Internationale* uitgereik word. Die Unieregering is bereid om, waar in Engeland so 'n geval R150 per sertifikaat betaal word, 'n bedrag van R200 te betaal vir elke sertifikaat wat deur 'n landsburger in die Unie verkry word.

Dan oorweeg die Unieregering om moontlik na 1 April 1914 6 offisiere na Europa te stuur. In dié verband moet hulle o.m. in besit van bogenoemde sertifikaat wees, terwyl hulle tewens die kommandant-generaal (brig.-genl. C. F. Beyers) moet bevredig dat hulle in alle opsigte bruikbare offisiere in die U.V.M. is. Die regering sal bereid wees om genoemde R200 aan 10 offisiere te betaal, ofskoon slegs 6 uitgesoek sal word vir uitsending na Europa.

7 Dr. John L. Weston. Compton Paterson

Die inhoud van bogenoemde skrywe het ter ore van M. J. L. Weston, D.Sc., F.R.G.S., F.R.S.A., A.I.E.E., 'n raadgewende ingenieur en een van die staatsmakers op die gebied van die lugvaart en vervaardiging van vliegtuie in Suid-Afrika, gekom. Hy het probeer vasstel watter moontlikhede daar vir hom bestaan om, namens die reeds genoemde genootskap, die reg te verkry om in die loop van 1913 'n aantal vlieëniers op te lei.

Op 17 Maart 1913 skrywe dr. Weston van Brandfort dat al sy vliegtuie en sy fabriek deur brand verwoes is en dat hy binnekort na Europa sal gaan om enjins uit te soek vir nuwe vliegtuie wat hy plaaslik wil vervaardig en om masjinerie aan te koop.

Hy sal, voor sy vertrek, graag wil weet of die hoogte waarop die beoogde kandidate vir die *Aerial Corps* opgelei sal word, deur die regering bepaal is of nie. Persoonlik is hy van mening dat, aangesien die grootste deel van die Unie hoog geleë is, alle militêre vlieëniers op 'n groot hoogte opgelei moet word. In so 'n geval sal dit sterker enjins en duurder vliegtuie meebring. Dit is ook die rede hoekom hy, nadat hy navrae van *The Aeronautical Society of South Africa* ontvang het, besluit om sy honorarium per leerling van R200 na R300 te verhoog.

Op 20 Maart is dr. Weston deur die Ondersekretaris van Verdediging oor die planne van die regering ingelig.

Tewens is aan hom verduidelik dat die vergoeding wat die regering vir opleidingsdoeleindes beskikbaar stel, sowel vir seespieël- as vir Hoëveldhoogte geld en dat die regering op grond hiervan nie bereid is om meer as R200 per kandidaat te betaal nie.

Op 18 Maart 1913, m.a.w. terwyl die onderhandelings met dr. Weston nog aan die gang was, het C. Compton Paterson hom bereid verklaar om die aanbod van R200 per leerling te oorweeg. Voordat verder op die reaksie op hierdie aanbod ingegaan word, is dit interessant om na te gaan wat dr. Weston, op 20 Maart 1913, op Ondersekretaris Bourne se verduideliking aangaande die vlieghoogte geantwoord het.

As 'n Suid-Afrikaner, 'n lugvaartkundige ingenieur en 'n vlieënier met 'n langdurige ervaring, aldus dr. Weston, meen hy dat die argumente t.o.v. die opleidingshoogte en die dienooreenkomstige honorarium, soos deur die Ondersekretaris aangehaal is, nie steekhoudend is nie.

Dr. Weston se sienwyse lui soos volg:

The altitude at which a military aerial pilot must maintain himself depends upon the nature of the information he has been instructed to obtain, but experience shows that during journeys to and from the scene of operations, and to keep out of dangerous range of gun and rifle fire, he must frequently maintain an altitude of 5 000 to 6 000 feet above the ground during lengthy periods; in England the altitude above the ground differs but little from the altitude above sea-level, but in this country the same altitude above the ground will often be equivalent to 11 000 to 12 000 feet above sea-level; it follows therefore, that officers trained in England; although highly efficient as far as English requirements are concerned, may prove quite unfitted for the work they will have to perform here, for apart from the greater skill required for handling a given aeroplane at high and then at low altitude, a man who may feel no inconvenience at 5 000 to 6 000 feet above sea level, may be absolutely incapable, owing to the deficiency of oxygen, low pressure, etc., to fly for any length of time at 11 000 to 12 000 feet, and, as you state, it will obviously be better to ascertain the fitness, physical, as well as mental, of the candidates, before sending them to England for more advanced training.

Op grond hiervan raai dr. Weston die Ondersekretaris dan ook aan dat al die kandidate spesiale hoogtetoetse sal moet aflê, voordat hulle vir diens aanvaar word.

Tewens is hy van mening dat slegs volwasse, ryp offisiere met aansienlike militêre ervaring in aanmerking moet kom, terwyl hy dit as nutteloos beskou om slegs 6 offisiere na Engeland te stuur, aangesien, in geval van mobilisasie, 4 vlieëniers vir elke vliegtuig benodig sal wees, selfs indien hulle as *aerial scouts* opgelei word.

8 Brig.-genl. C. F. Beyers en Ondersekretaris H. R. M. Bourne se bespreking van 3 April 1913 en die gevolge daarvan

Op 3 April 1913 het Ondersekretaris Bourne en brig.-genl. C. F. Beyers, kommandant-generaal Aktiewe Burgermag (A.B.M.) lugvaartaangeleenthede op Pretoria bespreek en op grond hiervan het genl. Smuts die volgende informasie aan die brig.-genl. vir oorweging en m.b.t. verdere voorstelle voorgelê:

- a Daar is 2 vlieëniers in Suid-Afrika, t.w. Paterson en Weston. Paterson is besonder prakties ingestel en het sy bekwaamheid bewys deur oor lang afstande oor die Hoëveld te vlieg. Hy geniet finansiële steun van die De Beers-maatskappy om 'n private vliegveld op Kimberley te begin. Weston is 'n ten volle gekwalifiseerde siviele ingenieur en ongetwyfeld 'n beter teoretikus as Paterson, maar sy lugvaarkundige optrede in Suid-Afrika het tot geen belangrike gevolge gelei nie. Sy finansiële posisie en vermoë om met 'n vliegveld te begin en leerlinge in die elementêre en praktiese stadiums van die vliegekuns op te lei, is onbekend. Dit mag teen Weston tel, maar tot op hede het sy houding en optrede nie aanleiding tot vertroue in sy finansiële stabiliteit of m.b.t. sy professionele bedrewendheid as 'n praktiese persoon gegee nie.
- b Die minister het gehoop dat Paterson en Weston bereid sou wees om met mekaar saam te werk om 'n private vliegveld in Suid-Afrika daar te stel, om beginners in die vliegekuns te onderrig. Vir ons sou dit voordelig wees om offisiere op 'n langdurige opleidingskursus na Europa te stuur, wie se bekwaamhede as beginner-vlieëniers voor die tyd in Suid-Afrika getoets sou gewees het. In dié verband het die minister gehoop dat sy aanbod vir Paterson en Weston die nodige aansporing sou beteken het om met 'n vliegveld te begin. Nou blyk dit ewenwel dat Paterson en Weston nie wil saamwerk nie, nadat eersgenoemde ons meegedeel het dat hy nie met Weston wil saamwerk of kompeteer nie.

Paterson het ook verklaar dat dit nie lonend vir hom sal wees om die opleiding van ons kandidate ter hand te neem nie, tensy hy R300 vir elke van die 10 kandidate ontvang wat die F.A.I.-sertifikaat verwerf.

Op grond hiervan is dit vir die minister duidelik dat die regering nie alleen op Weston moet staatmaak of hom moet probeer oorreed op sy eie wyse die opleiding van ons 10 kandidate aan te pak nie. Met bogenoemde in gedagte stel die minister voor dat bygevoegde ontwerp aan Weston en Paterson gestuur word. Kan hulle nie tot 'n ooreenkoms geraak nie, dan moet 'n definitiewe reëling met Paterson getref word om die 10 kandidate teen 'n individuele honorarium van R300 vir die F.A.I.-sertifikaat op te lei.

- c Uitgaande van die veronderstelling dat Paterson en Weston wil saamwerk, of dat Paterson op sy eie die opleiding, wat van 15 Februarie 1914 sal moet begin, wil onderneem, sal die minister dit waardeer indien onverwyld 10 kandidate met die grootste sorg uitgesoek word en dat brig.-genl. Beyers vervolgens sy aanbevelings aan hom sal voorlê.

Genl. Smuts het, in die vorm van voorstelle, die volgende vereistes aan brig.-genl. Beyers voorgelê; voorstelle wat, as gevolg van hul belangrikheid m.b.t. die toekomstige ontwikkeling van die militêre lugvaart in ons land, letterlik weer-gegee word:

- i *It is obviously necessary to choose men who are young and active, and who have all the mental and physical qualities which a good aviator must possess, together with a good aptitude for — and if possible, a good knowledge and experience of — practical mechanics. If to this can be added military experience and special aptitude and experience in military reconnaissance, so much the better.*

- ii *Obviously we cannot offer continuous employment as aviators. From the time the six selected candidates sail for Europe, we should not count on employing them as aviators for more than five years, and they would not be appointed as officers of the South African Aviation Corps until they had completed the full course in Europe, and been duly certified to have the necessary qualifications to fit them in all respects as officers of that corps.
Thus it is clear that we must either take men now in Government employ and get their Departments to consent to their being seconded for that five years, or if men are chosen from outside the Government service to make it clear that in no case can we guarantee employment for more than five years.*

- iii *In order to get their F.A.I. certificate locally, we pay no expenses, though Government servants should secure that their Departments will give them either ordinary or special leave (without pay) while they are learning. From the date that the selected six embark, until they return to South Africa, and are appointed officers of the South African Aviation Corps, we should pay them a subsistence allowance of 17/6d a day, together with free passages and necessary rail expenses.*

- iv *On appointment they would receive pay at the following rates:—*

1 Squadron Commander (Major) .....	.....	.....	550 x 30 —	640
2 Flight Commanders (Captains) .....	.....	.....	425 x 25 —	500
3 Flying Officers (Lieutenants) .....	.....	.....	375 x 20 —	435

- v *Flying pay will be allowed at the rate of 5/- a day for all days during which officers are actually under instruction in Europe, and at the rate of 10/- a day after appointment to the South African Aviation Corps for all days during which they are on duty with the Corps, and are fit for flying duties.*

- vi *The continuance of officers' appointment to the South African Aviation Corps, will depend entirely on their remaining fit and efficient for flying duties. The Minister may at any time cancel an appointment if an officer ceases to be fit and efficient for flying duties or is unable to carry out such periodical ascents and flights as the Minister may cause to be prescribed.*

- vii *The officers who, having duly qualified in Europe, are appointed to the S.A. Aviation Corps, will be regarded as members of the Permanent Force (Staff) while holding those appointments, and their duties will be not only to form the nucleus of the officers of an air squadron of 2 flights (each of four aeroplanes) for service in the field, but also to instruct and train other citizens who are attached or appointed to the corps for instruction or duty.*

viii *Married men will not be eligible as candidates for instruction in Europe, or for appointment as officers to the South African Aviation Corps. Full time officers of the corps who wish to marry, will be required to relinquish their appointments in the Corps.*

ix *The Minister reserves the right to return any candidate under instruction to South Africa, or to require any officer appointed to this South African Aviation Corps to relinquish his appointment at any time without reason assigned.*

Genl. Smuts het gevra dat brig.-genl. Beyers, indien hy geen beswaar m.b.t. die voorgestelde vereistes het nie, onmiddellik in die voege te berig, 'n versoek waaraan laasgenoemde telegrafies op 14 April 1913 voldoen het deur mee te deel dat hy geen besware het nie.

Oor die ander aspekte kan die brig.-genl. skriftelik rapporteer. Indien moontlike uiteenlopende sienswyses uitgestryk sou wees, sou publikasie van die voorwaardes in die Staatskoerant kan volg. Indien reëlins met Paterson en dr. Weston of Paterson, getref sou kan word, kon die kandidate, nie later as 31 Julie 1913 nie, uitgesoek word.

Paterson, dr. Weston en die sekretaris van die *Aeronautical Society of South Africa* is afsonderlik oor die hoofsaake van die ministeriële voorstelle ingelig voordat brig.-genl. Beyers se moontlike besware m.b.t. die voorstelle van genl. Smuts beantwoord is.

Op 26 April 1913 het brig.-genl. Beyers, in sy hoedanigheid as Kommandant-generaal, Aktiewe Burgermag, aan die Ondersekretaris van Verdediging o.m. soos volg geskrywe:

I do not consider that it is necessary to arbitrarily limit the term of employment of Aviators to five years. In that period an individual does not, in my opinion, deteriorate physically to such an extent as to render him unfit for further service as an Aviator. If such period be fixed I certainly consider that provision should be made for its extension if the individual be fit for further service. Experienced men have told me that the driving of a motor car, where one has continually to be on the alert for stones, ruts, traffic, etc., is as great, if not a greater, strain than that undergone by an Aviator in his flights, and in this connection I do not think the Minister anticipates that in five years he will have so physically deteriorated as to be unable to drive his own car.

If I may quote my modest experiences in the few flights I have had, there was nothing approaching the vibration and jolting which a motor car passenger experienced. Of course in flying, the fact of being at such an altitude, and the realizations that a fall means total destruction, will undoubtedly affect the nerves of some people, but this is all a matter of degree varying with the temperament of the individual.

Brig.-genl. Beyers het verder meegedeel dat hy in elk geval dink dat dit noodsaaklik is om oor die dienste van 2 offisiere te bly beskik m.b.t. die onderhoud van die beoogde vliegveld en die opleiding van die lugkorps.

Aangaande genl. Smuts se voorstel dat voltydse offisiere in geval van huwelik na aanstelling, hul bedanking sal moet indien, het brig.-genl. Beyers verklaar dat die gevare, wat aan die lugvaart verbind is, nie so groot is as gewoonlik veronderstel word nie. Op grond hiervan en met dien verstande dat so 'n offisier sy vak behoorlik ken, het hy hom teen genl. Smuts se voorstel verklaar en verdere opdragte van die minister m.b.t. die plasing van die oproep om kandidate vir opleidingsdoeleindes te verkry, afgewag.

Genl. Smuts het die brig.-genl. se besware op 30 April 1913 onder oë gehad en op 7 Mei o.m. die volgende antwoorde t.o.v. laasgenoemde se kommentaar verstrek, wat uitsluitend te doen gehad het met die besware t.o.v. gehude offisiere.

Die minister het saamgestem dat so 'n drastiese voorwaarde onnodig is, maar het gevoel dat die regering die mag moet besit om toestemming om te trou aan voltydse offisiere van die *Suid-Afrikaanse Vliegeniers Korps (South African Aviation Corps)* te kan weier.

Die beoogde Goewermentskennisgewing, soos deur die Minister van Verdediging goedgekeur, is by hierdie skrywe aangeheg met die vermelding dat dit vir die eerste maal in die uitgawe van 10 Mei 1913 van die Staatskoerant en daarna weekliks tot 17 Junie en elke 2 weke in die pers gepubliseer sal word'.

Daarna sal goedgekeurde aansoeke onverwyld aan die kantoor van die K.G., A.B.M., gestuur word en moet laasgenoemde reëlins vir onderhoude tref en, in volgorde van verdienste, voor 21 Julie 1913 'n lys met aanbevelings aan die minister voorlê.

Hierdie skrywe eindig met die volgende mededeling:

The Minister has approved of arrangements made with Mr. C. C. Paterson as the instructor of the candidates selected by the Government.

9 Die opleiding op Alexanderfontein

Met verwysing na *Per aspera ad astra 1920-1970* (p. 11) word hier slegs vermeld dat die volgende 10 kandidate vir die opleiding as militêre vlieëniers op Alexanderfontein aangewys is: J. Clisdal, G. S. Creed, E. C. Emmett, Hopkins, Solomon, B. H. Turner, M. van Coller, K. R. van der Spuy, G. P. Wallace en M. S. Williams.

Aangaande John Clisdal is o.m. bekend dat hy op 1 Maart 1883 in Indië gebore is, op 18 Februarie 1905 by die *Cape Mounted Riflemen* aangesluit en op 1 April 1913 by die *Zuid-Afrikaanse Bereden Schutters (Z.A.B.S./S.A.M.R.)* aangesluit het. Op 16 Augustus 1913 volg sy bevordering tot korporaal en op 1 Oktober 1913 word hy 'n sersant, om op 23 Maart 1915 sy bevordering tot luitenant (Z.A.B.S.) te ontvang. Hy word op 23 Maart 1915 na die *Suid-Afrikaanse Vliegeniers Korps* gesekondeer, op 25 Oktober 1916 tot tydelike kaptein (R.F.C.) bevorder en keer op 4 Augustus 1918 na sy vroeëre eenheid terug om op 1 Februarie 1922 na die *Permanent Garrison Artillery (Cape)* oorgeplaas en op 15 Desember 1922 tot kaptein bevorder te word. Kapt. J. Clisdal, M.C., tree op 1 Maart 1933 af en is op 9 Junie 1938 op Johannesburg oorlede.

Gerard Percy Wallace is op 29 Maart 1885 op Southeigh, Oxfordshire, Engeland, gebore, het in 1904 as 'n manskap by die *E. G. Mounted Rifles* aangesluit (1904-1908) en was van 19-12-1914 'n lid van die *Transkei Mounted Rifles*. Ten tye van sy aansoek om vir opleiding as militêre vlieënier in aanmerking te kom (22 Mei 1913), was hy woonagtig op Willowvale. Sy aanstelling as luitenant (Z.A.V.K.) volg op 25 April 1914. Van hierdie datum tot 31 Oktober van dieselfde jaar is hy, gesekondeer by die R.F.C., in bevel van die Suid-Afrikaanse Z.A.V.K.-kontingent. As majoor neem hy aan die veldtog in Duits Suidwes-Afrika deel (Z.A.V.K.) en as 'n lid van die R.F.C., en later van die R.A.F., tree hy agtereenvolgens in Duits Oos-Afrika (1915-1917) en Engeland (1918) op en voer van 1918 tot 1920 bevel or 29 Vleuel R.A.F. Op 19 Augustus 1920 rapporteer maj. G. P. Wallace, D.S.O., vir diens op Pretoria en verlaat die U.V.M. op 30 November van dieselfde jaar.

Van *Edwin Cheere Emmett* is bekend dat hy op 5 Oktober 1890 gebore is, op 25 April 1914 tot die U.V.M. toegetree en op 21 Desember 1914 by die Z.A.V.K. aangesluit het. Nadat hy aan die veldtog in Duits Suidwes-Afrika deelgeneem het en op 31 Julie 1915 na die S.A. Imperiale kontingent gesecondeer is, is hy op dieselfde dag in die rang van luitenant S.A. Esk R.F.C. aangestel om sy militêre diens, nou by die R.A.F., as Lt. E. C. Emmett, M.C., op 31 Desember 1919 te beëindig.

Van 'n ander kandidaat wat vir opleidingsdoeleindes op Alexanderfontein aangeneem is, die latere gen.-maj. K. R. van der Spuy, C.B.E., M.C., is o.m. bekend dat hy, wat toentertyd by die Uniesterweg, Johannesburg, werksaam was op 12 Junie 1913 aansoek i.s. plasing ooreenkomstig G.K. no. 764 gedoen het. Op 8 Augustus 1913 het C. Compton Paterson aan hom geskrywe dat sy kursus op 18 Augustus sal begin en hieraan toegevoeg dat die vliegveld 'n paar honderd tree van die Alexanderfontein-hotel verwyder is. Later is die begin van die kursus op 1 September 1913 bepaal. Lt. van der Spuy het aan die operasies in Duits Suidwes-Afrika (1915) en Duits Oos-Afrika (1916) deelgeneem. Tydens laasgenoemde veldtog is aan tydelike kapt. K. R. van der Spuy, R.F.C., die M.C. toegeken. In die rang van luitenant-kolonel was hy van Augustus 1918 tot die datum van sy gevangeneeming (27 April 1919) bevelvoerder R.A.F. *North Russian Expeditionary Force and Slavo-British Aviation Corps*.

Laat ons, ter afsluiting van 'n aantal besonderhede aangaande 'n paar van hulle wat as die eerste Suid-Afrikaanse militêre vlieëniers met hul opleiding op Alexanderfontein begin het, die volgende besonderhede uit 'n brief aanhaal wat op 24 Mei 1919 deur Lt.-kol. K. R. van der Spuy in Moskou geskrywe is.

On 24th April last whilst leading a formation over the lines my engine let me down. After three days and nights of walking thro' dense forest and swamp I was caught. I had then to walk to Vologda (200 miles) which took nine days and from there was brought by train to this ancient city, where since arrival I have enjoyed (?) solitary confinement in the Kremlin (the reasons thereof I wot not). To say that I am not appreciating life is putting it as mildly as one can; being of an active temperament close confinement, not being allowed to see anyone and having no books to read — is somewhat jarring. I am however thankful that I am alive and well and shall have to grin and bear it until somewhat better turns up. It may interest you to know that my daily rations consist of seven ounces of black bread, some little crushed corn ("Casha") and fish soup — not over-sustaining but sufficient in the eyes of the authorities to keep body and soul together.

Na hierdie uitstappie na Moskou dan terug na Alexanderfontein en na 'n skrywe wat op 17 September 1913 deur Ondersekretaris Bourne aan die sekretaris van die Kaapse tak van die *Aeronautical Society of South Africa* geskrywe is met die vermelding dat die regering reëlings getref het met C. Compton Paterson om 10 kandidate op te lei en dat die opleiding reeds begin het.

Ongelukkig is die beskikbare teks van die ooreenkoms ongedateer, maar daar is redes om te vermoed dat dit op die allerlaaste van Augustus 1913 dateer.

Nadat verklaar is dat die Unieregering 10 kandidate sal aanwys wat opgelei moet word om vir die aanstelling as offisier-vlieëniers in die Z.A.V.K. te kwalifiseer, onderneem die regering om kontraktant Cecil Compton Paterson uiterlik op 31 Julie 1913 die name van die genoemde kandidate te verstrek. Die kandidate sal onderworpe wees aan die voorwaardes wat in G.K. no. 764, gedateer 10 Mei 1913, neergelê is en Compton Paterson sal nie later as 31 Augustus 1913 nie met die

opleiding van genoemde kandidate *in the art, science and practice of aviation* op die Kimberleyse vliegveld begin. Die kandidate sal, aan die slot van die opleidingskursus, 'n reeks toetse moet ondergaan soos deur die *Fédération Aéronautique Internationale* voorgeskryf is en moet daarin slaag om 'n sertifikaat as vlieënier te kan ontvang.

Terwyl die kandidate reëlings met C. Compton Paterson i.s. bywoning ven die kursus moet tref, onderneem laasgenoemde om bevoegde instruksie te verskaf.

M.b.t. toetse is ooreengekom dat die aflê onder toesig van die *Aeronautical Society of South Africa*, en nie later as 28 Februarie 1914 nie, sal geskied. Hierdie toetse sal in vliegtuie, deur Compton Paterson verstrekk, afgelê word en hy sal alle moontlike risiko aanvaar.

Op 14 Oktober 1913 het, onder die opskrif „Vliegekunst in Zuid-Afrika” 'n verslag in „De Volkstem” verskyn wat opgestel is na aanleiding van 'n besoek aan die vliegveld op Alexanderfontein deur Ondersekretaris Bourne, kol. Skinner (Mil. Skool, Bloemfontein) en dr. F. V. Engelenburg, hoofredakteur van „De Volkstem” en bestuurlid van die „Luchtvaart Vereniging van Suid-Afrika.”

Op die vliegveld is die volgende leerlinge aangetref: M. van Coller (van Pretoria), G. S. Creed (van Port Elizabeth), E. C. Emmett (van Pretoria), B. H. Turner (van Benoni), M. S. Williams (van Bloemfontein), J. Clisdale (Z.A.B.S.), K. R. van der Spuy (van Johannesburg), Solomon (van Pretoria) en Dunlop (van Barkley-Wes³).

Onmiddellik na aankoms van die besoekers, aldus die verslag, het instruksie E. W. Cheeseman met 'n tweedekker van 1 000 pond gewig, voorsien van 'n houtskroef en 'n enjin van 50 perdekrags opgestyg.

Hierdie vliegtuig, so lees ons verder, kon 'n spoed van ongeveer 65-80 km. per uur behaal. Dan word die volgende interessante besonderhede verstrekk:

De staart der vliegmaschine is beweegbaar en wordt met draden door de voeten van die vliegenier bestuurd . . . De draden welke de beide vlakken en de staart der machine vasthouden, zijn vervaardigd van biezonder sterk staal, . . . 'n Voor één persoon bestemde machine is tans ter Vliëgschool in aanmaak en kan over enkele weken gereed zijn.

Alles het nie voorspoedig by die opleidingskool verloop nie want op die Saterdag wat aan hierdie besoek voorafgegaan het, het as gevolg van „'n oneffenheid in de lucht,” die opleidingsvliegtuig van 'n hoogte van omtrent 30 m. neergestort. Instruksie Cheeseman het 'n been gebreek, leerling Dunlop het skok opgedoen en die vliegtuig was 'n wrak.

Van Coller en Creed was sedert die midde van Augustus op Alexanderfontein, maar aangesien die opleidingsvliegtuig verongeluk het, is hul opleiding vertraag, aldus die berig.

Op grond van versterkte gegewens in *Par aspera ad astra* (p. 11) kan afgelei word dat die verongelukte vliegtuig 'n *Paterson 36 Mark Two* was en weet ons dat bogenoemde ongeluk nie alleen die dood van instruksie Cheeseman nie, maar ook die sluiting van die vliegskool beteken het.

Op hierdie tydstip was amptelike onderhandelings betreffende verdere opleiding van 6 suksesvolle kandidate by die *Central Flying School*, Upavon, reeds in 'n vergevorderde stadium en op 22 November 1913 het die Leërraad, in antwoord op 'n telegrafiese versoek van Pretoria, meegedeel dat offisiere wat nie oor 'n vlieëniersertifikaat beskik nie, by die *Central Flying School* kan aansluit. Reëlings sal getref word dat hulle die *Royal Aero Club*-sertifikaat by die skool verwerf.

On 22 Desember 1913 is hierdie mededeling aan genl. J. C. Smuts in sy hoedanigheid as Minister van Verdediging voorgelê en met hierdie gerusstelling sluit die inhoud van die lêer *Aviation Training of S.A. Military Aviators* af.

Slot

Daar is, op die vliegveld op Alexanderfontein, geskiedenis m.b.t. die begin van die militêre lugvaart in Suid-Afrika gemaak. Wat, in hierdie geval en met die verwysing na die laaste gedeelte van hierdie bydrae die leser besonder moet tref, is die feit dat die voortbestaan van die vliegskool, na al die moeite wat belanghebbendes en belangstellendes in die militêre lugvaart — hetsy amptelik of nie-amptelik — hulleself getroos het, afhanklik was van 'n tweetal opleidingsvliegtuie.

In *Per aspera ad astra* is beskrywe op watter wyse, met Compton Paterson as vlieënier en leerling K. R. van der Spuy as passasier, die Paterson-tweedekker no. 36 verongeluk het.

In Oktober 1913 het die tweede vliegtuigongeluk gevolg en dit het die einde van die geskiedenis van die pionierstydperk in die geskiedenis van ons militêre lugvaart op eie bodem beteken.

In sy besielende boodskap, soos gepubliseer in *Per aspera ad astra*, het die Hoof van die S.A.L.M., lt.-genl. J. P. Verster, S.M., o.m. verwys na:

Die moeisame arbeid, vasberadenheid en heldemoed getoon deur die jeug van vorige Suid-Afrikaanse geslagte . . . '.

Ook voor 1920 is, soos in hierdie bydrae geskets is, moeisame arbeid ver- rig, vasberadenheid aan die dag gelê en ongetwyfeld — wanneer daar op die, in ons oë, primitiewe vliegtuie gelet word — heldemoed betoon.

Ten spyte van die teenslae wat op die vliegveld op Alexanderfontein ondervind is, sou — al was dit dan ook jare later — die spreekwoordelike wondervoël Feniks — maar nou in die gedaante van die Goue Arend — weer uit die as herrys.



SUMMARY

The founding of a South African Air Force and a training establishment for military pilots was officially discussed in January, 1912. Captain Guy Livingston submitted a report on the development of military aviation in Britain and the United States to the Minister of Defence at that time Genl. J. C. Smuts, and simultaneously laid before the general his plans regarding training of military pilots and observers.

Genl. Smuts studied the plan, but was of the opinion that the proper legal foundation had first of all to be created in a proper Bill. Hereafter the establishment of an air corps could be considered.

Shortly afterwards Captain Livingston had an interview with Genl. Smuts and submitted particulars to him relating to the aircraft which could serve as a nucleus for a future Air Corps and a training establishment for military pilots in the Union. His statement that his co-director in the African Aviation Syndicate, C. Compton Paterson, had successfully undertaken flights in South Africa, is important. This also holds good in respect of three specifications for aircraft drawn up by C. Compton Paterson.

Genl. Smuts initiated an investigation into the reliability of Captain Livingston and his co-directors in England and at the same time voiced his intention to go over to the establishment of an Air Corps in South Africa.

The British Department of Defence rejected Captain Livingston's suggestion. While the Union decided to obtain information on the training of a number of officers in England from the British Army Council, the company of Capt. Livingston, Compton Paterson and Driver was dissolved in December, 1912.

In January, 1913. Genl. Smuts submitted a reply, which was eventually received from the British Army Council, to Brigadier-General C. F. Beyers.

The letter insisted that six officers be selected without delay and sent to England for training. General Smuts then approached Dr. Weston and C. Compton Paterson with the intention of making arrangements with one or both of these gentlemen in respect of local training for the Certificate of the Fédération Aéronautique Internationale.

C. Compton Paterson was appointed instructor by the Government and a beginning was made with the training of a number of candidates under his leadership at Alexanderfontein, Kimberley. In October, 1913, instructor Cheeseman was involved in an aircraft accident and his death means the end of the local training. This also meant the relegation to history of the first phase of military aviation in our country.



AANTEKENINGE:

- 1 Die geregistreerde kantoor is as *Stanley Works, Chicklewood, London, N.W.*, aangegee.
- 2 *Per aspera ad astra . . .*, p. 11.
- 3 Vir die verskaffing van 'n vliegveld en instruktors is geen bedrag genoem nie. Dieselfde geld t.o.v. olie en petrol aangesien veronderstel is dat die regering dit goedkoper sal kan verstrek as die maatskappy.
- 4 Hierdie dokument is op 27 Desember 1912 deur Ondersekretaris Bourne aan brig.-genl. C. F. Beyers gestuur en bevat besonderhede aangaande 'n klein lugmag vir die Unie. I.v.m. die onderhawige artikel is die inhoud van ondergeskikte belang.
- 5 Kort hierna het genl. Smuts 'n skrywe van 12 Januarie 1912 van sy ou strydmaakker, graaf R. de Kerkauson de Pennendreef, Rue de Boulainvilliers 22, Parys, ontvang in antwoord op 'n persoonlike skrywe van 19 Desember 1912. In dié skrywe bepleit die graaf o.m. die noodsaaklikheid van 'n vlieënierskorps vir defensiewe en offensiewe doeleindes en in vrede tyd. Hy sal graag, sonder verpligtings van die kant van die Unie-regering, 'n paar vliegtuie na die Unie oorbring. In sy antwoord van 17 Februarie 1913 vra genl. Smuts o.m. of die graaf oor sertifikate van die F.A.I. beskik.
- 6 M.b.t. die tweede besluit het genl. Smuts versoek dat 'n memorandum en 'n kostebereaming wat die beoogde meteorologiese ondersoek dek deur die komitee opgestel word. Dit sal deur die Onderminister van Lande aan die weerkundige afdeling van die Departement van Besproeiing voorgelê word.
- 7 Eerste publikasie: G.K. no. 764 in genoemde uitgawe.
- 8 Vgl. *Per aspera ad astra*, p. 11.
- 9 *Ibid.*, p. 6.

