

DIE „ZUIDAFRIKAANSE VLIENIERS KORPS" : VLIEGTUIE EN PERSONEEL VIR EN IN SUIDWES, 1914-1915

INLEIDING

In „Per aspera ad astra" kom, in die gedeelte oor die Zuidafrikaanse Vlieëniers Korps" (Z.A.V.K./S.A.A.C.), sekere mededelings voor m.b.t. die moeilikhede wat deur die Unieregering ondervind is om 'n aantal vliegtuie te verkry, wat deur lede van die jong Z.A.V.K. tydens die krygsoperasies in Duits Suidwes-Afrika (1914-1915) beman en gebruik sou kan word.

Na heelwat moeite is, so lui die mededeling vërder, 'n aantal Henri Farman-vliegtuie, met Canton-Unne enjins, verkry; die Royal Naval Air Service (R.N.A.S.) het 2C-vliegtuie en 3 vlieëniers aan die Unieregering geleen en onder bevel van maj. G. P. Wallace het die Z.A.V.K., met Karibib as basis, aan die operasies begin deelneem.

Hierdie hydrae is bedoel om, aan die hand van dokumente in die Argief-bewaarplek van die Militêr-Historiese en Argivale Dienste, bostaande verder toe te lig, terwyl in gedagte gehou moet word dat, temidde van al die bedrywighede, die Z.A.V.K. op 5 Februarie 1915 kragtens G.K. no. 130 opgerig is om op 30 November 1921, kragtens G.O. no. 6226, gedateer 16 November 1921, ontbind te word.

1 AMERIKAANSE VLIEGTUIE EN PERSONEEL?

a Sir Abe Bailey, Hayes Hammond en sekretaris Bourne

Dit is Oktober 1914. Op 18 September het kol. P. S. Beves met sy troepe by Luderitz geland, van Port Nolloth ruk brig.-genl. T. H. Lukin noordwaarts in die rigting van die Oranjerivier op. Ongeveer 1 000 Z.A.B.S. is onder lt.-kol. S. F. Maritz op Upington saamgetrek. Op 26 September volg die geveg op Sandfontein.

Op 8 Oktober 1914, 'n dag nadat die Sekretaris van Verdediging hom geskakel het, stuur sir Abe Bailey, K.C.M.G., van Johannesburg, afskrifte van 'n tweetal telegramme aan Ondersekretaris Bourne.

Een van hulle is die weergawe van 'n telegram wat deur hom op 30 September 1914 aan sir Starr Jameson, Londen, gestuur is en waarin sir Abe vra of hy mnr. Hayes Hammond kan vra om 4 vliegtuie met ervare vlieëniers te bekom en die koste te vermeld. Op 7 Oktober 1914 het sir Starr Jameson soos volg geantwoord:

Hammond wires can ship December three 75 horse power tractor bi-planes 3 500 dollars each if equipped with used motor good condition 5 800 if equipped with new motor aviators 174 dollars per month endeavouring to get other offers.

Vir watter doel was hierdie vliegtuie en vlieëniers benodig? In sy skrywe van 9 Oktober 1914 aan sir Abe Bailey verstrekk die Sekretaris van Verdediging

namens die minister die antwoord op hierdie vraag wanneer hy skrywe dat dit nutteloos is om 3 of 4 dubbeldekkers te koop en 'n paar vlieëniers te huur met die gedagte om hulle in Suidwes aan te wend.

Indien ons, so gaan Sekretaris Bourne verder, resultate met vliegtuie wil behaal, dan sal 'n volledige vlug van minstens 4 dubbeldekkers met opgeleide militêre vlieëniers en waarnemers, 'n reserwe, 'n behoorlike staf van werktuigkundiges, 'n transportafdeling met voertuie vir gereedskap en masjinerie vir herstelwerk, vliegtuigskure e.d.m. benodig wees.

In Junie en Julie jl. is deur hom verskeie deskundiges m.b.t. die regte tipe eenheid as 'n begin vir die beoogde Z.A.V.K. geraadpleeg en ons moet, veral n.b.t. 'n land soos Suidwes, behoorlik toegerus begin.

Kan sir Starr, so vra Sekretaris Bourne, met die Unie se Hoë Kommissaris en deskundiges van die *War Office* in verbinding tree? Dan kan hy Hayes Hammond laat weet wat benodig is en vasstel of hy dié benodigdhede kan verstrek. Die Unieregering sal weliswaar nie bereid wees om 'n groot bedrag uit te gee nie, maar dalk is sir Abe en ander ryk Suid-Afrikaners bereid om die Unieregering volledige toerusting aan te bied wat by die vyand se poorte, bv. op Swakopmund, ontskep kan word.

b *Versoek aan die Hoë Kommissaris gerig*

Op 9 Oktober 1914 lig die Sekretaris van Verdediging die Unie se Hoë Kommissaris in Londen telegrafies in dat sir Starr Jameson dalk 4 vliegtuie vir diens in Suidwes uit die V.S.A. kan bekom. Aangesien die beoogde eenheid in alle opsigte volledig moet wees, m.a.w. met insluiting van personeel, transport, onderdele, toebehore, bomme e.d.m., word die Hoë Kommissaris versoek dat die *War Office* (Afd. Militêre Lugvaart) al die vereiste besonderhede aan sir Starr Jameson verstrek. Hy kan dit dan aan Hayes Hammond meedeel.

Versigtigheidshalwe voeg Sekretaris Bourne aan die gestelde versoek toe dat die gesogte informasie halfamptelik benodig is. Indien hierdie aangeleentheid op 'n amptelike vlak aangepak word, kan dit met die oog op die neutraliteit van die V.S.A. tot moeilikhede lei wat op hul beurt weer alles kan laat misluk.

Die volgende dag antwoord die Hoë Kommissaris dat hy sir Starr Jameson ontmoet en met die *War Office* in verbinding getree het. Alles kan, volgens hom, gereël word.

'n Week later verneem genl. Smuts van die Hoë Kommissaris dat deur bemiddeling van sir Starr Jameson 'n aantal Wright-dubbeldekkers uit die V.S.A. bekom kan word, dat die jongste Amerikaanse militêre vliegtuig (standaardtipe) vir 2 persone gebou is en oor 'n 6-silinder enjin beskik, ongeveer 100 m. per minuut kan styg en ongeveer 95-110 km. per uur kan aflê. Sonder onderdele, vragkoste e.d.m. sal so 'n vliegtuig 600 dollar kos.

Op 24 Oktober berig die Hoë Kommissaris, nadat Sekretaris Bourne op 20 Oktober getelegrafeer het: *We want an aviation unit complete or nothing*, dat 4 vliegtuie uit die V.S.A. verkry kan word. Met insluiting van assuransie en vrag sal hulle ongeveer R20 000 kos. Die personeelvraagstuk is ewenwel nog nie opgelos nie en die *War Office* het meegedeel dat die gebruik van bomme deur vliegtuie nog nie 'n uitgemaakte saak is nie.

'n Dag later antwoord Pretoria: Moenie vliegtuie koop nie, tensy reëlings m.b.t. betroubare personeel getref is.

Kort daarna volg die mededeling uit Londen dat die vliegtuie 10-12 weke na bestelling in Kaapstad afgelewer kan word. Daar is 50 man personeel vir 4 vliegtuie benodig, 'n paar van hulle kan dalk as werktuigkundiges in Engeland verkry word, terwyl die vlieëniers en die res van die personeel vermoedelik Amerikaners sal wees. Vlieëniers verdien R120-R160 per maand. Dan volg die vraag of die Duitsers vliegtuie in Suidwes besit. Vir verkenningwerk is 'n spoed van omtrent 96 km. per uur voldoende, maar indien Duitse vliegtuie of Duitse versterkte posisies aangeval moet word, is 'n vliegsnelheid van meer as 100 m. per minuut by opstyging gebiedend. Met die vermelding dat die *War Office* met bomme sal help en die vraag of hy moet voortgaan, sluit die Hoë Kommissaris sy telegram af.

Op 30 Oktober 1914 versoek genl. Smuts nadat hy verklaar het dat die Hoë Kommissaris moet voortgaan, dat die *War Office* 'n ervare offisier moet leen om vliegtuie in die V.S.A. te koop en personeel uit te soek. Indien 2 of 3 Suid-Afrikaanse offisiere reeds voldoende vliegopleiding in Engeland ontvang het, moet die *War Office* hulle na die Unie terugstuur. Interessant is die mededeling dat die Duitsers een vliegtuig in Suidwes besit wat nie besonder doeltreffend is nie en dat 2 sodanig beskadig is dat hulle nie herstel kan word nie.

c Die keerpunt

Op 6 November verneem genl. Smuts dat daar geen Britse offisier afgegaan kan word nie. Ook is daar geen vliegtuie in Engeland beskikbaar nie. Tewens is dit nutteloos om 4 vliegtuie aan te skaf aangesien 12 die vereiste minimum is om 4 in die lug te hou.

Die Britse admiraliteit beveel Wright-dubbeldekkers aan. Twaalf vliegtuie met onderdele, maar sonder vragkoste, sal R60 000 kos, oor 3-4 maande lewerbaar wees en 100 man personeel benodig. Van hulle kan 62 in Engeland of in die V.S.A. verkry word, terwyl die res in die Unie gewerf moet word. Honderd man se personeel se soldy sal R2 000 per maand kos. Dan is daar 7 vlieëniers benodig, terwyl daar 4 of 5 Suid-Afrikaners beskikbaar is. Een van hulle is kapt. G. P. Wallace wat oor 2 maande ervaring in Frankryk beskik. Hy word as vlugbevelvoerder aanbeveel en die *War Office* is van mening dat hy na die V.S.A. gestuur moet word.

Nog op dieselfde dag telegrafeer genl. Smuts dat die 12 vliegtuie ten spoedigste gekoop moet word, terwyl soveel moontlik advies en hulp van die *War Office* of die Britse admiraliteit ingewin moet word.

Kapt. Wallace het ewenwel nie na die V.S.A. vertrek nie. Een van die beoogde Amerikaanse militêre vliegtuie is, aldus 'n mededeling van die Hoë Kommissaris van 11 November 1914, deur Britse deskundiges op Farnborough getoets en as verouderd bevind. Ook is vasgestel dat die onderstel swak is en dat die vliegtuig onbeheerbaar is wanneer die wind waai. Waar dit terselfdertyd ook as ondoeltreffend vir waarnemingsdoeleindes beskou word, is in hierdie vliegtuig nie as beantwoordend aan die beoogde doel beskou nie. Dalk kan daar, aldus die Hoë Kommissaris, vliegtuie in Italië gekoop word.

Hierdie mededelings het, soos dit wil voorkom, heeltemal onverwags die einde van die pogings beteken om Amerikaanse vliegtuie en Amerikaanse vlieëniers te verkry.

BRITSE EN FRANSE HULP

a Die posisie t.o.v. vliegtuie en personeel

Terwyl die Hoë Kommissaris op 11 November reeds die moontlikheid van die aankoop van militêre vliegtuie in Italië onder die aandag van genl. Smuts gebring het, het hy kort daarna die moontlikhede t.o.v. verkryging van vliegtuie

in Engeland ondersoek en aan kapt. Wallace opgedra om sy gedagtes oor moontlike werwingskanse vir die beoogde Z.A.V.K. te laat gaan.

Reeds op 20 November is aan genl. Smuts berig dat, aangesien daar in Brittanje 150 nuwe eskaders deur die Leër en die Vloot opgerig sal word, daar geen hoop bestaan om vliegtuie in Engeland aan te koop nie.

Kapt. Wallace was, t.o.v. personeelwering in Engeland, optimistieser. Vliegtuigbouers en passers, bestem vir die toekomstige Z.A.V.K., kan in Engeland opgelei word en in die Unie moet die volgende personeel gewerf word: 1 skilder, 1 tekenaar, 1 instrumentmaker, 3 metaaldraaiers, 1 smid, 3 kopersmede, 2 sweisers, 1 draaier (hout), 2 klerke, 2 stoormanne, 18 persone m.b.t. transport, 25 bediendes, 3 vlugsersante, 4 sersante en 7 korporaaals.

In Engeland moet, gesien die spesiale vereistes, 10 vliegtuigbouers, 4 seilmakers, 4 skrynwerkers en 8 passers gewerf word. Ten slotte beveel hy aan dat lt. E. C. Emmett in bevel van die opleidingsgroepe en werwing in Engeland geplaas word.

Op hierdie stadium het dit reeds duidelik geword dat die Z.A.V.K. in die toekoms geheel en al op die buiteland aangewys was t.o.v. militêre vliegtuie, terwyl die personeelvoorsiening van die te stigte eenheid ook in 'n sterk mate van buitelandse, in dié geval Britse, hulpbronne afgehang het.

In die toekoms sou dit duidelik word dat hierdie faktore die totstandkoming van die Z.A.V.K. as 'n operasionele eenheid aanmerklik sou vertraag. Van belang is ook om aandag te skenk aan nog 'n belangriker faktor, t.w. die algehele afhanklikheid van die Unieregering van die Hoë Kommissaris, die *War Office* en die Britse admiraliteit t.o.v. die verkryging van vliegtuie. Gedeeltelik was dit ook die geval m.b.t. verkryging van personeel en die voorgestelde organisasie van die Z.A.V.K.

Op 30 November 1914 deel die Hoë Kommissaris aan die Minister van Verdediging mee dat daar hoop bestaan dat 'n dosyn uitstekende vliegtuie in Februarie 1915 sal aankom en dat die benodigde personeel in Maart diens sal kan aanvaar.

Genl. Smuts het telegrafies geantwoord dat ten spoedigste voortgegaan moet word, aangesien dit wenslik is dat 'n volslae eenheid op Walvisbaai of Swakopmund gestasioneer word om onmiddellik na aankoms operasioneel op te tree. Terselfdertyd is die Hoë Kommissaris in kennis gestel van die besluit dat kapt. F. R. G. Hoare die Z.A.V.K. as meganiese ingenieur moet vergesel en dat reëlings getref moet word dat hy voor sy vertrek na Engeland aan die Koninklike Britse Vliegtuigfabriek opgelei moet word¹.

'n Maand later is deur Pretoria die vraag gestel watter personeel in die Unie gewerf moet word en terselfdertyd gevra dat 'n offisier wat oor lugvaartkundige kennis beskik, na die Unie gestuur moet word om rekrute op te lei om hulle daarna na Walvisbaai te neem om daar by die kontingent uit Brittanje aan te sluit. Voorgestel word om die benodigde personeel (72) van die S.A. Spoorweë te trek. Tewens is berig dat 'n tweetal Duitse vliegtuie, wat deur die Britse troepe gebuit is, van Duala na Suid-Afrika gestuur sal word om na Luderitz oorgebring te word waar 'n vlug van 4 nuwe vliegtuie benodig sal wees*.

Besonderhede aangaande personeel wat in die Unie gewerf en deur kapt. Wallace in 'n verslag genoem is, volg 4 dae later uit Londen, sy dit dan in 'n gewysigde vorm. Onmiddellik benodig is 10 bestuurders (motortransport), 1 vlugsersant (rang: sers.-maj.), 2 sersante, 3 korporaaals, 6 passers en 10 rekrute m.b.t.

* (Sien bls. 95 in hierdie aflewering).

algemene vervoer. Die veranderinge t.o.v. die oorspronklike opgaaf is soos volg gemotiveer: Manskappe moet geleentheid kry om bevorder te word, vandaar die wysigings t.o.v. onderoffisiere; hier en daar kan waens i.p.v. motorvoertuie gebruik gemaak word. Die grootste deel van die benodigde personeel, met inbegrip van stoormanne, sal volgens die Hoë Kommissaris uit die geleedere van die spoorweg-personeel in die Unie verkry word, aangesien hulle gebruik sal word t.o.v. vliegtuie, enjins, toerusting en klerasie. 'n Instrumentmaker is benodig t.o.v. vliegtuig-instrumente en die klerk om die korrespondensie by die Korps se Hoofkwartier te behartig. Dan moet daar voorsiening vir die volgende bediendes gemaak word: Nege vir offisiere, 2 vir die offisersmenasie, 2 kokke, 2 vir die vliegveld, 1 nagwag, 1 vir die ketelhuis en 1 vir instandhoudingsdoeleindes. Indien moontlik moet almal na 'n depot gestuur om onder 3 sersant-majors en 3 korporaaals van die Staande Mag opgelei te word.

b *Soldy. Offisiere. Werwing*

Die soldyskale vir offisiere, so word verder deur die Hoë Kommissaris meegedeel, is dieselfde as in G.K. no. 764/1913 neergelê is. Onderoffisiere en manskappe sal volgens die volgende R.F.C.-skale dailiks soos volg besoldig word: Onderoffisiere — 90 sent, vlugsersante — 70 sent, sersante — 60 sent — korporaaals — 50 sent, lugwerktuigkundiges kl. I en II onderskeidelik 40 en 20 sent.

Tewens is besonderhede aangaande die tydperk van diens in Engeland (2 jaar) verstrekk.

Om die werwing in die Unie te bespoedig, stel die Hoë Kommissaris voor dat Lt. Basil Hobson Turner in Januarie 1915 na die Unie terugkeer. Terselfdertyd behoort lte. Edwin Cheere Emmett en Marthinus Steyn Williams ook te gaan². Die eersgenoemde moet, na sy terugkeer, na Swakopmund gestuur word om daar as raadgewer m.b.t. plaaslike werksaamhede op te tree. Lte. Kenneth Reid van der Spuy en Gordon Shergold Creed³, wat saam met Lt. B. H. Turner van Frankryk teruggekeer het, sal in Londen benodig wees.

Verder beveel die Hoë Kommissaris aan dat, behalwe 'n lugmagoffisier, 4 ervare S.M.-offisiere, t.w. een as 'n adjudant en 3 as waarnemers, na die toekomstige Z.A.V.K. gestuur word. Hulle sal, met hul kennis van strategie, deeglike waarnemers kan word.

Dan bestaan daar hoop dat die Britse admiraliteit nog 'n tweetal ervare lugmagoffisiere sal leen. Personeel word nou in Engeland gewerf, uniforms en toerusting sal daar aangekoop en ten spoedigste gestuur word, maar as gevolg van prysverhogings sal die aanvanklik beraamde R60 000 met R20 000 tot R24,000 verhoog moet word.

c *Meer besonderhede oor vliegtuie*

Die moeilikhede om vliegtuie te bekom is, aldus die Hoë Kommissaris, danksy die hulp en bystand van die kant van die *War Office* en die Britse admiraliteit te bowe gekom. Firma's wat deeglike vliegtuie vervaardig, is as gevolg van die heersende aanvraag besonder bedrywig, maar die admiraliteit en die *War Office* kan nou reëlings t.o.v. kontrakte vir 12 vliegtuie tref. Vier van hulle sal teen 28 Februarie 1915 verskeep kan word en die ander sal omstreeks 21 Maart kan volg. Kapt. Wallace is bereid om met die eerste besending te vertrek en sal na die tweede helfte van Maart met operasies kan begin.

Verder deel die Hoë Kommissaris mee dat die Maurice Farman-vliegtuig met 'n Renault-enjin vermoedelik ietwat goedkoper sal wees as die Henri Farman wat met 'n Canton-Unne-enjin toegerus is, maar die laasgenoemde vliegtuig die beste is en in Suidwes aan die beoogde doel beantwoord.

Vervolgens vra hy gegewens t.o.v. die afmetings van waens w at as rydende werkwinkels moet dien, om ten slotte op te merk dat 'n vlug uit 12 vliegtuie bestaan, oor 'n gemeenskaplike basis moet beskik en nie gesplits kan word nie sonder dat meer personeel benodig sal wees.

d *Die Henri Farman-vliegtuie bestel*

Genl. Smuts het op 24 Desember 1914 aan die Hoë Kommissaris opgedra om 'n kontrak t.o.v. 12 Farman-vliegtuie te sluit en op 26 Desember is kapt. Wallace na Parys met die doel om vas te stel of die vliegtuie daar bekombaar is. Ook het hy met 'n sekere Levi-Arturo in aanraking gekom wat Maurice Farman-vliegtuie aan die *War Office* gelewer het en aan die Savoia-maatskappy, Bovisio-Monbello, Milaan, Italië, verbind was. Op Oujaarsdag is in Londen 'n bespreking met besturende direkteur Santoni gevoer, maar aangesien laasgenoemde betaling by aflewering in Italië as voorwaarde gestel het, het die onderhandelings skipbreuk gely.

In Parys het kapt. Wallace vasgestel dat die firma Henri Farman metaalvliegtuie met 139 pk. Canton-Unne-enjins vervaardig. Die beskrywing van die vliegtuig was volgens sy smaak. Daarna het hy van die houer van die regte t.o.v. hierdie vliegtuig in Engeland, mnr. Holt Thomas, die volgende gegewens verkry: Die spoed van die vliegtuig is ruim 100 km. per uur, die opstygingshoogte in 15 minute is ongeveer 1 000 m. en 2 000 m. in 30 minute. Verder kan die vliegtuig, met passasiers en brandstof, 4 uur in die lug bly. T.o.v. die onderstel berig kapt. Wallace dat dit dieselfde as van die Voisin-dubbeldekker is. Die Henri Farman het verder in alle toetse vir die *War Office* (Afd. Lugvaartinspeksie) geslaag.

Verdere reëlings wat binnekort getref sal word is, aldus die telegram, die volgende: Nadat amptelike Britse toestemming verkry is, sal die reeds genoemde Holt Thomas reël dat die vliegtuie op Hendon in mekaar gesit word. 'n Kontrak sal, nadat Holt Thomas bevestiging van Henri Farman m.b.t. die lewering ontvang het, opgestel word.

Op 14 Desember 1914 het die Hoë Kommissaris aan die sekretaris van die Britse admiraliteit geskrywe, dat hy verneem het dat reëlings tussen kapt. Murray Sueter, R.N. (direkteur v.d. Afd. Lugvaart, Br. admiraliteit) en kapt. Wallace getref is dat die bestelling van die Canton-Unne-enjins (130 of 150 pk.) by die vervaardigers se verteenwoordiger in Brittanje, mnr. Monckton, geplaas kan word. Monckton het verklaar dat, indien die bestelling nou geplaas word, hy teen die einde van Januarie 1915 8 van die 12 enjins kan aflewer en dat die ander in Februarie sal volg.

Aanmerklike vordering is dus, ookal deur die optrede van kapt. Wallace, t.o.v. die verkryging van vliegtuie gemaak. Die vraag word nou beantwoord wat, omstreeks die jaarwisseling, die personeelposisie t.o.v. die toekomstige Z.A.V.K. in Engeland was.

e *Personeel en beoogde organisasie te velde van die Z.A.V.K.*

Op 14 Desember 1914 het die Hoë Kommissaris 'n aantal gegewens m.b.t. personeel en organisasie van die beoogde Z.A.V.K., soos deur kapt. Wallace opgestel, na Pretoria gestuur. Die volgende, interessante dokument, wat deur die Britse admiraliteit gebruik is as 'n grondslag t.o.v. die 26 personeellede wat gewerf moes word vir die toekomstige Z.A.V.K., word hieronder in sy geheel weergegegee. Dit bevat nie alleen 'n groot hoeveelheid wetenswaardighede t.o.v. toenmalige vereistes wat gestel is nie, maar kan gelyktydig vir vergelykende studiedoel-eindes dien.

Hier volg dan die teks van kapt. Wallace se bepalings e.d.m.:

SOUTH AFRICAN AVIATION CORPS.

Enlistment in, and Transfer to, the South African Aviation Corps.

1. *Men enlisting in, or transferring to, the South African Aviation Corps, will be required to undergo such instruction as may be necessary, and to perform any duties that may be required of them in connection with the care, management, and navigation of all forms of military aircraft in the air, or on land or water.*

2. **STANDARDS:** *Age 18 to 30 years.*

Height 5 feet 2 inches and upwards.

Chest measurement varies according to height and age. The following shows the standard required at the age of 18 years:

<i>Height</i>	<i>Chest Girth when fully expanded</i> <i>Inches</i>	<i>Range of Expansion not less than</i> <i>Inches</i>
<i>62 and under 65</i>	<i>34½</i>	<i>2</i>
<i>65 and under 68</i>	<i>35</i>	<i>2</i>
<i>68 and under 72</i>	<i>35½</i>	<i>2</i>
<i>72 and upwards</i>	<i>36</i>	<i>2½</i>

Candidates not in all respects eligible as to physical standard, but otherwise qualified, may be specially considered for enlistment.

3. *Transfers from other arms will be accepted. Non-commissioned officers of the rank of sergeant and upwards may be transferred in the rank of sergeant or upwards. Except in very exceptional cases all other transfers will be made in the rank of private.*

4. **EXTENSION OF SERVICE:** *Applications for extension of service will be dealt with on their merits when recommended by the Commanding Officer.*

5. *The following classes are required:*

(a) Men who have served as an apprentice or improver in a general mechanical engineer's workshop, and, in addition, have served on full rate in a petrol motor engineering works and have had experience in the engine test shop. They should have a good knowledge of general motor engineering, a thorough knowledge of the principles of magneto and coil ignition and be able to make intelligible sketches of machinery details, and rough calculations connected therewith.

(b) Men of the following trades:

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| <i>Acetylene welder.</i> | <i>Rigger.</i> |
| <i>Aeroplane mechanic.</i> | <i>Sailmaker.</i> |
| <i>Blacksmith.</i> | <i>Tinsmith.</i> |
| <i>Carpenter and joiner.</i> | <i>Turner.</i> |
| <i>Chauffeur.</i> | <i>Wheelwright.</i> |
| <i>Clerk.</i> | <i>Whitesmith.</i> |
| <i>Coppersmith.</i> | <i>Wireless operator.</i> |
| <i>Fitter.</i> | <i>Wood turner.</i> |
| <i>Instrument repairer.</i> | |
| <i>Metal turner.</i> | |

(c) *Men above average intelligence, with a certain amount of education equivalent to the 6th standard at school.*

Men of Class (a) when specially selected by the Officer Commanding, South African Aviation Corps, may after passing recruit training, be promoted corporals or sergeants to fill existing vacancies on the establishment. It must be understood that men so promoted will be on probation for one year, and will be liable to discharge at any time should they not prove fitted for the duties of the rank in the Corps.

Those of Class (b) will be enlisted and graded as 2nd Class Air Mechanics.

6. **PROMOTION:** *Subject to the exigencies of the Service, which must in all cases govern, promotion will proceed by merit as follows:*

(a) *Vacancies in the rank of Warrant Officer will be filled by the promotion of selected flight sergeants or sergeants.*

(b) *Vacancies in the appointment of flight sergeant and the rank of sergeant will be filled by the promotion from the ranks below.*

(c) *Vacancies in the rank of corporal will be filled by promotion of 1st Class Air Mechanics.*

(d) *Vacancies in the appointment of 1st Class Air Mechanic will be filled by selected 2nd Class Air Mechanics.*

All promotions and appointments to higher grade are contingent on the passing of examinations, which are held quarterly.

(f) *Special promotion may be given for skill in flying.*

7. **PAY, & C.:** *The daily rates of pay for men enlisted or transferred to serve in the South African Aviation Corps, are as follows:*

	<i>s. d.</i>
<i>Warrant Officer</i>	<i>9. 0.</i>
<i>Flight Sergeant</i>	<i>7. 0.</i>
<i>Sergeant</i>	<i>6. 0.</i>
<i>Corporal</i>	<i>5. 0.</i>
<i>1st Class Air Mechanic</i>	<i>4. 0.</i>
<i>2nd Class Air Mechanic</i>	<i>2. 0.</i>

ALLOWANCES: *The following allowances according to rates of pay will be made in addition to pay:*

<i>Pay per diem.</i>		<i>Allowance per diem.</i>
<i>s. d.</i>	<i>s. d.</i>	<i>s. d.</i>
<i>2. 0. to 4. 6.</i>		<i>2. 6.</i>
<i>5. 0. to 5. 6.</i>		<i>3. 0.</i>
<i>3. 0. to 6. 6.</i>		<i>3. 6.</i>
<i>7. 0. to 9. 0.</i>		<i>4. 0.</i>

8. *In addition to pay, warrant officers, N.C.Os. and men will be provided with rations and quarters or suitable allowances in lieu of both or either.*

9. *As soon as possible after enlistment, a free outfit of clothing and necessaries will be supplied, which will subsequently be kept up*

by the men out of a quarterly clothing and kit allowance, the first issue of which will become due on the fourth clothing quarter day following enlistment.

10. When in hospital on account of wounds or sickness contracted on field service, or injuries on military duty, free medical treatment is provided.

11. Warrant officers, non-commissioned officers and men of the South African Aviation Corps discharged on account of injuries received on flying duty, will be eligible for pensions under the conditions, and at the rate laid down for their respective ranks, in the Regulations for the South African Defence Force in the case of men discharged for wounds received in action.

12. A free 2nd Class passage to and from South Africa will be provided.

Nog 'n belangrike dokument wat deur kapt. Wallace opgestel en na Pretoria gestuur is, waar die organisasie te velde van die Z.A.V.K. waarvan 'n letterlike weergawe hier volg.

SOUTH AFRICAN AVIATION CORPS

Organization in the Field

Divided into:

HEADQUARTER SECTION:

FLIGHT SECTION: In charge of Corps Commander with 3 Flying Officers and 3 Observing Officers.

WORKSHOP SECTION: In charge of officer of Flight Commander rank, and incorporated in it

Transport Section: In charge of Flying Officer from Flight Section.

At Headquarters:

Four Aeroplanes.

Transport.

Travelling Workshops.

Some spares for Aeroplanes and Engines.

At Base:

WORKSHOPS.

Two Aeroplanes erected and ready to be flown to Headquarters at moment's notice.

Six Aeroplanes.

Six Engines.

Spares for Aeroplanes and Engines.

Workshops for larger repairs than can be effected at Headquarters.

PERSONNEL:

At Headquarters.

HEADQUARTER SECTION:

Corps Commander	1
Adjutant	1
Warrant Officer	1
Clerks	2
Servants	20

FLIGHT SECTION:

<i>Flying Officers</i>	6
<i>(To be increased to 8 if 2 Flying Officers can be obtained from Admiralty)</i>	
<i>Riggers, with fabric men</i>	12
<i>Fitters</i>	8
<i>Flight Sergeant</i>	1
<i>Sergeant</i>	1
<i>Corporal</i>	1

STORES: In charge of Officer from Flight Section.

<i>Corporal</i>	1
<i>Air Mechanic</i>	1

WORKSHOP SECTION:

<i>Officer</i>	1
<i>Riggers</i>	7
<i>Fitters</i>	4
<i>Flight Sergeant</i>	1
<i>Corporals</i>	2

TRANSPORT: In charge of Officer from Flight Section.

<i>Sergeant</i>	1
<i>Corporals</i>	2
<i>Air Mechanics</i>	10
<i>Other Transport</i>	10

At Base:

<i>Officer</i>	1
----------------------	---

WORKSHOPS:

<i>Flight Sergeant</i>	1
<i>Corporals</i>	2
<i>Riggers</i>	5
<i>Fitters</i>	5

STORES:

<i>Sergeant</i>	1
<i>Stores</i>	2

f *Verdere verwikkelinge tot die aankoms van die eerste vliegtuie op Walvisbaai*

Ooreenkomstig reëlings wat voor die einde van 1914 tussen Londen en Pretoria getref is, het lte. Turner en Emmett in Januarie 1915 met die posboot in Tafelbaai aangekom en op die 21ste van dieselfde maand na Pretoria deurgereis, terwyl stafsersant Williams 'n week later sou volg⁵.

Lt. Emmett is, toegevoeg aan die S.A. Genie, van Kaapstad na Walvisbaai om daar 'n geskikte terrein vir die oprigting van vliegtuigloodse en masjinerie met die oog op aanwending deur die Z.A.V.K. te inspekteer.

Lt. Turner, wat die rang van tydelike kapt. ontvang het, sou 75 personeel-ede vir die Z.A.V.K. in die Unie werf.

Waar Londen reeds in die verlede van Pretoria verskil het t.o.v. die organisasie van die vlug van 12 vliegtuie, het die Minister van Verdediging op 26 Januarie 1915 die Hoë Kommissaris versoek om reëlings te tref dat 4 vliegtuie (nos. 4-7) van die eenheid se Hoofkwartier afgedeel word om as 'n selfstandige eenheid, met eie werkswinkel en transport, op te tree. Vermoedelik m.b.t. die afmetings van die

beoogde vliegtuigskure telegrafeer die Hoë Kommissaris op 27 Januarie 1915 dat die totale vlerkbreedte van die Henri Farman-vliegtuie 49 vt. en die hoogte, met in begrip van die onderstel, ongeveer 13 vt. en die totale lengte 23 vt. is.

'n Dag later deel die Hoë Kommissaris mee dat kapt. Wallace daarop aandring dat die vliegtuie met Lewis-masjiengewere bewapen word, 'n versoek waaraan gevolg gegee is. Ses van hierdie masjiengewere (lugverkoel) is bestel.

Gedurende Februarie 1915 het die werwing van motorbestuurders en passers in Engeland vlot verloop en van Pretoria is aan Londen meegedeel dat A-Vlug Z.A.V.K. op Swakopmund gestasioneer sal word.

Maar nou is, op 20 Februarie 1915, van Londen berig dat die aflewering van die eerste vliegtuie deur 'n tekort aan staalpype vertraag word en die Z.A.V.K.-personeel wat in Engeland gewerf is, nie voor 13 Maart sal kan vertrek nie.

Intussen het Lt. Emmett van Kaapstad gerapporteer dat hy geskikte terreine op Walvisbaai en Swakopmund gevind het. Op Luderitz was dit nie die geval nie. Hy sou die eerste geleentheid te baat neem om ondersoek op Tschaukaib te gaan instel. Sekere geboue kan oor ongeveer 4 weke na Suidwes verskeep word.

In Kaapstad en Pretoria is vir meer informasie aangaande die versending van die vliegtuie gewag. Op 11 Maart 1915 is uit Londen berig dat reëlins op 27 Februarie getref is dat voorrade, gereedskap en 26 Z.A.V.K.-lede op 13 Maart met die stoomskip „Umtata,” van die Bullard King-redery, van Engeland sal vertrek en omstreeks 5 April te Walvisbaai verwag kan word*.

Ongelukkig is, so word vervol, die aflewering van die vliegtuie as gevolg van foutiewe afmetings van die verpakking weer vertraag. Kapt. Wallace sal in dié verband na Parys gaan.

In dieselfde telegram is ook vermeld dat dit Britse admiraliteit bereid is om 4 Avro-vliegtuie, met Gnome-enjins, beskikbaar te stel. Hulle kan omstreeks 13 April te Walvisbaai verwag word, terwyl die verskepingsdatum van die oorblywende 8 Henri Farman-vliegtuie vermoedelik 27 Maart is. M.b.t. die Avro's is die Hoë Kommissaris ewenwel van mening dat, ofskoon hulle goed is, hulle teen 'n hoë spoed land en maklik in los grond kan omslaan. Die Henri Farman se spoed is ruim 140 km. per uur en hierdie vliegtuig beskik oor die vermoë om met vrag tot ongeveer 5 000 m. op te styg en met 'n spoed van ongeveer 48 km. per uur te land.

Op grond van hierdie feite raai die Hoë Kommissaris die minister dan ook aan om te wag tot die Franse vliegtuie beskikbaar sal wees. In dieselfde verband voer hy aan dat dit voorkom moet word dat die Z.A.V.K. 2 verskillende vliegtuigtipes gebruik.

Van Pretoria is besluit om die finale beslissing in die hande van die Hoë Kommissaris te laat. Terwyl die voorbereidings in Engeland voortgegaan het, is op 19 Maart deur die Departement van Verdediging opdrag aan die Z.A.V.K., Kaapstad, gegee om soveel moontlik korpslede na Walvisbaai te stuur en op dié wyse, na aankoms van die kontingent uit Brittanje, oor die maksimum hoeveelheid mannekrag te beskik*.

Op 1 April 1915 het die volgende telegram van die Hoë Kommissaris by die Minister van Verdediging, Kaapstad, aangekom:

Arrangements made ship first lot of aeroplanes 6 April Plymouth by Umvoti expected to arrive at Walvis Bay about 27 April.

Uit vroeëre korrespondensie blyk dat na onderhandelings met die *Union Castle Steamship Co.*, die besprekings is tussen die Hoë Kommissaris en die redery gevoer, die stoomskip „Umvoti” op 4 April 1915 van Londen sou vertrek en by Plymouth sou aandoen om die vliegtuie op te laai, wat van die Franse hawe La Havre na Devonport (Plymouth) vervoer sou word. Die Britse admiraliteit sou m.b.t. die laai hulp verleen.

Die vraggeld sou R4 000 bedra⁸. Behalwe die vliegtuie is terselfdertyd 9 enjins en ongeveer 50 ton ander vrag met die „Umvoti” versend. Alles is *SAAC Requisition 8743* gemerk. M.b.t. die skeepvrag is genl. Smuts op 7 April 1915 verder deur die Hoë Kommissaris ingelig toe hy berig het dat 3 Henri Farman-vliegtuie, saam met 2 BE 2C-vliegtuie wat deur die Britse admiraliteit verstrek is, aan boord van die „Umvoti” is. Tewens was die volgende Z.A.V.K.-offisiere aan boord: Kapt. G. P. Wallace, lt. G. S. Creed en lt. K. R. van der Spuy, terwyl lte. Cripps en Wood en 8 manskappe deur die Britse admiraliteit geleen is. Vir die „Umvoti” was geen konvooi beskikbaar nie en ten spyte van die feit dat Duitse duikbote verskeie skepe naby Beachy Head, die Scilly-eilande en Kaap Finisterre getorpedeer het, het die „Umvoti” en sy kosbare lading op 30 April 1915 te Walvisbaai aangekom⁹.

Enersyds is deur die aankoms van hierdie besending vliegtuie en die begeleidende vlieëniers ’n lang gekoesterde ideaal gedeeltelik verwesenlik, maar andersyds was daar ook ’n aantal vraagtekens en teleurstellings.

Reeds op 13 Maart 1915 is, in ’n kode-telegram van Swakopmund, teenoor die Minister van Verdediging twyfel uitgespreek of die vliegtuie, gesien die verloop van die operasies nog dringend benodig sou wees, terwyl dit by aankoms te Walvisbaai geblyk het dat, as gevolg van onvoldoende verpakkings-voorsorgmaatreëls, die vliegtuie beskadig was. As gevolg hiervan is die begin van die operasionele optrede vertraag. Tot oormaat van ramp het die vliegtuie nie oor instrumentpaneel nie en oor ’n ontoereikende hoeveelheid onderdele beskik. Hierby kan nog vermeld word dat die vierde Henri Farman-vliegtuig te laat aangekom het, om saam met die ander drie Henri Farmans met die „Umvoti” verskeep te word. Ook was dit nie betyds vir die „Balmoral Castle” nie omdat dit te laat uit Frankryk op Tilbury aangekom het. Weliswaar het die Britse spoorweë vir vin-nige vervoer na Southampton gesorg, maar eers op 17 April het dié vliegtuig met die „Briton” na Kaapstad vertrek. ’n Groot hoeveelheid onderdele is by dieselfde geleentheid ingeskeep, maar die vertraging was daar.

3 DIE Z.A.V.K. IN SUIDWES

a Meer vliegtuie?

Terwyl die eerste Henri Farman-vliegtuie op pad na Walvisbaai was, het genl. Smuts die gedagte uitgespreek dat die volgende besending (4) na Luderitz moet gaan, aangesien ’n goeie basis nou op Aus beskikbaar is en op 7 April 1915 is die Hoë Kommissaris versoek om dienooreenkomstig reëlins te tref.

Op 27 April 1915 het die Minister van Verdediging, op versoek van die Hoë Kommissaris, die volgende vrae aan tydelike maj. Wallace voorgelê: Twee vliegtuie is bykans gereed. Moet hulle gestuur word of moet daar vir die ander gewag word? Moet daar meer BE 2C-vliegtuie gestuur word bo en behalwe die Henri Farman-vliegtuie of moet daar uitsluitend BE’s versend word waarvan die Britse admiraliteit 8 beskikbaar het?

Op hierdie vrae antwoord kapt. Wallace dat die „Umvoti” met die vliegtuie sojuis aangekom het, dat dit raadsaam is dat die instrumente met uitsondering van die kompas, in die toekoms in die vliegtuie aangebring moet word, dat elke vliegtuig wat gereed is onverwyld verskeep moet word en dat hy, behalwe die

Henri Farman-vliegtuie wat bestel is, nog graag 4 BE2C-vliegtuie sal wil ontvang.

Van Hoofkwartier Z.A.V.K. verneem die Departement van Verdediging op 2 Mei 1915 dat die korps georganiseer is om 4 vliegtuie vir operasionele optrede in gereedheid te hou aangesien die ondervinding geleer het dat elke vlieënier een vliegtuig per maand benodig. Op grond hiervan is, onder Europese omstandighede, 12 vliegtuie voldoende vir 3 maande maar dalk ontoereikend onder plaaslike omstandighede. Hierby moet in aanmerking geneem word dat die 2 vliegtuie wat tydens die reis beskadig is, nie in gebruik geneem kan word voordat onderdele uit Engeland ontvang is nie. Aan hierdie mededeling is toegevoeg dat, indien die veldtog langer as 3 maande duur, daar sonder vertraging meer vliegtuie bestel moet word en dat die vliegtuie wat reeds bestel is in elk geval noodsaaklik is.

'n Dag later het die Hoë Kommissaris meegedeel dat 2 of 3 vliegtuie moontlik op 15 Mei na Walvisbaai verstuur kan word. Ongeveer gelyktydig is deur die Minister van Verdediging besluit dat daar in totaal 8 van die oorspronklike 12 vliegtuie benodig sal wees, m.a.w. — aldus die mededeling aan die Hoë Kommissaris op Mei 1915 — nog 3 behalwe dié wat met die „Umvoti” afgelower is.

Reëlins is in die loop van dieselfde maand getref dat die Britse admiraliteit die bestaande kontrak en die 6 bestelde vliegtuie oorneem, 'n transaksie waarby veral kapt. Sueter en vlugl. Lan Davis, albei van die Britse admiraliteit, as bemiddelaars ongetree het.

Die vierde Henri Farman-vliegtuig, waaromtrent verdere besonderhede ontbreek, is op 17 April 1915, saam met 'n groot hoeveelheid onderdele, met die „Briton” na Kaapstad verskeep, terwyl die laaste twee op 15 Mei 1915 met die „Kildonan Castle” gevolg het.

Terwyl genl. Smuts reeds aan die begin van Mei 1915 sy besluit m.b.t. die benodigde aantal Henri-Farman-vliegtuie op Swakopmund geneem het, was kapt. Wallace nog ten gunste van 8 van hierdie vliegtuie en 2 BEC2's. Vermoedelik was hierdie oorweging gebaseer op die feit dat tydelike maj. Wallace laasgenoemde vliegtuie as ondoeltreffend op groot hoogtes beskou het. Nog 'n oorweging was dat, indien die vyand Waterberg sou verdedig, meer vliegtuie as dié waarvoor beskik is, benodig sou wees vir verkenningsdoeleindes, die rig van artillerie-vuur en bombarderingsdoeleindes.

Op 18 Mei 1915 het die bevelvoerder van die Z.A.V.K. verneem dat genl. Smuts by sy oorspronklike besluit van 6 Farman-vliegtuie bly.

Hierdie besluit is geneem nadat, onderskeidelik op 11 Mei en 9 Mei 1915, die twee BE2C-vliegtuie, t.w. no. 4 en no. 5, beskadig is.

M.b.t. hierdie aangeleenthede is 'n Hof van Ondersoek gelas wat op 15 Mei 1915 op Walvisbaai bymekaar bekom het om die oorsaak van die rampe te probeer vasstel.

b *Die Hof van Ondersoek se bevindings*

Voorsitter van die Hof van Ondersoek was tydelike maj. G. P. Wallace. As lede het lte. G. S. Creed en K. R. van der Spuy opgetree. Allereers is op die ongeluk met die BE2C no 4 ingegaan en interessantheidshalwe word die volledige verslae, soos op 18 Mei 1915 deur lt. H. V. Batten, adjudant Z.A.V.K. aan die Hoofstafoffisier vir die opperbevelhebber op Swakopmund gestuur is, aan die leser voorgelê.

Die eerste getuie, kapt. Basil H. Turner, Z.A.V.K. het soos volg verklaar:

I left WALVIS at 10 o'clock for KARUB with full load, petrol, oil and passenger, arriving KARUB at 12.27. On arriving at KARUB I was roughly 1 350 ft. above ground. Date of departure and arrival: 9th May. On arrival and on examination of machine everything was found in order except that two under shaper slates on elevator were broken.

Corporal Turnbull, under superintendance of Sergt. Buck, repaired this by placing a small block of wood between the slates inside the elevator.

I received telegram from Major Wallace to return to WALVIS on the 10th inst:

At 4.30 I tested engine, which was going full revolutions, and I made an attempt to get off the ground.

The machine would not lift off the ground.

There was practically no wind, but was hot.

At 5.30 p.m., I made another attempt, having the machine held back until engine was running at full speed. The machine still would not lift. Weather conditions practically identical.

At 8.30, morning 11th, after running engine, having machine held back till engine giving full revolutions, I started along the ground. There was at this time a wind of about 20 m.p.h., the morning was cool. At the end of the aerodrome I received a gust which lifted the machine into the air about 15 ft., and the machine climbed to about 30 ft. with the elevator control right back. The control lever was right into my chest.

The machine then started to slowly sink until about 20 ft. off the ground, when it nose-dived. The distance travelled in the air was about 500 yards.

After the machine got off the ground and I felt it stalling and sinking, and I could see no landing ground ahead of me, I did a quarter turn, in order to bring myself over good ground.

Had the machine not nose-dived I should have got the machine to the ground without damage.

All the controls were perfectly right and I attribute the smash to the fact that the machine would not climb.

The mended elevator was on examination found to be perfectly correct.

Engine was giving 1,715 revolutions in the air.

My passenger weighed about 154 lbs. He had B.W. overcoat, I had leather coat. Tools, etc. weighed about 10 lbs. All tanks full. Also one rifle and 30 rounds ammunition, two revolvers and 24 rounds ammunition. I had only flown this particular type of machine since they arrived in SOUTH AFRICA.

Van lt. John Weston is die volgende oorgetuieverklaring afkomstig:

I am a lieutenant in SOUTH AFRICAN AVIATION CORPS, and witnessed Capt. Turner's smash at KARUB on evening of the 10th. The machine would not leave the ground. There was a 15 m.p.h. wind and somewhat hot.

I discussed the weather with Capt. Turner, and we came to the conclusion that as the weather was perfect, it would be a good opportunity of testing the machine fully loaded.

The machine rose after running about 100 yards and rose to about 20 ft. When the machine first left the ground I do not think it was stalling, but it did so subsequently. As the stall increased the machine sank. The machine dived when I think it was about 10 ft. off the ground.

The wind was I think about 20 m.p.h. I have never flown in a B.E.

Op grond van bogenoemde verklarings het die Hof van Ondersoek tot die volgende bevindings geraak:

This Court is of opinion that the damage to B.E. 2C No. 4 occurred owing to the pilot deliberately stalling the machine in order to clear obstacles between himself and a possible landing ground.

Bearing in mind that this machine is automatically stable, the Court is further of opinion that had the pilot endeavoured to straighten the machine instead of stalling it, after once he had left the ground, the probabilities are that he would have remained in the air.

This particular machine had previously been taken up at sea level to 6,050 ft. in 40 minutes by a member of this Court, and at that height and still climbing, the load of it being certainly not less than the load of the machine on the day of the smash.

The height of KARUB above sea level is 3,150 ft.

Vervolgens het die hof die omstandighede bestudeer wat tot die beskadiging van die BE2C no. 4 op 9 Mei 1915, naby Nonidas-stasie, getref het. Tydelike majoor G. P. Wallace het weer eens as voorsitter opgetree terwyl lt. G. S. Creed en onder-lt. J. C. P. Wood, R.N.A.S., toegevoeg tot die Z.A.V.K., hom as lede bygestaan het.

As eerste getuie het lt. John Martin Rush Cripps, R.N.A.S., verskyn wat soos volg verklaar het:

On the evening of the 8th inst., I received instructions from Capt. B. H. Turner to be ready to leave the following morning, and at 7 o'clock on the 9th, Capt. Turner sent a message to me to the effect that I was to be ready to leave with machine B.E.2C. No. 5 at 8 o'clock.

My instructions were that Capt. Turner should leave first.

When Capt. Turner got into his machine, he found that the throttle control was broken, and he was therefore delayed until about 9.45 a.m.

As soon as Capt Turner had gone I got off the ground, and found something was wrong. On coming down I found one of the plugs was cracked. This was replaced and all the plugs were changed.

I then went up again and the engine was running well until I got some four miles up the line towards KARUB from SWAKOP-MUND, when the engine refused to give its proper revolutions p.m., showing on the register about 800 r.p.m. The engine picked up again,

after I pushed the nose down, and went well again for a few minutes till the same thing occurred again. This happened three or four times, and then the engine stopped completely. I was compelled to land, and did so on a patch of sand which looked harder than the rest.

On landing, the wheels sank into the sand, and the undercarriage collapsed. The two landing wheels penetrated the underwings, but only damaged the fabric of the wings, the rear spar, and one rib of the left under plane, also the rear strut on extreme left of outside bay. The propeller had one blade broken. On the undercarriage the right sideskid and struts was unbroken. The wheels were found intact, though the axle was slightly bent. Shock absorbers not broken.

The machine never moved forward at all after striking ground.

I then telephoned for instructions, and was instructed by Capt. Turner, from KARUB, to take the machine back to WALVIS.

We dismantled the machine and wheeled engine and fuselage to railway and anchored it there with only rope available. We then moved both right planes up to the Station (Nonidas, 13 kilo), and anchored these planes down with rails.

The other two planes I left where the machine had been with the struts still in them.

Everything was well till about 12 o'clock that night, when the wind got up.

When I got outside my tent I found the two planes which had been left at the station had been blown bodily along for about 20 yards. I got some rails and endeavoured to anchor the planes. I left them with the rails on them. As soon as my back was turned, a sudden gust took the planes bodily into the air, overturning the rails.

The planes, landed about a mile away near the railway, we found next morning. In the morning these planes were wired to the railway line. About two hours afterwards, another gust took them bodily away again. Subsequently everything was brought by train to WALVIS.

I could not find the planes that I had left where I had landed during the night of the storm, but found them quite close to the railway line near the others. All the parts were collected and brought to WALVIS.

The following parts are of use—

Fuselage and central Bay

Tail & rudder & fin

Elevator

6 main struts

Most of the fittings

Ailerons with repair

1 Rear main spar

3 Front main spars

Controls

Instruments

A few ribs.

Daarna het lt. Selwood Hyde Hewitt die volgende getuienis afgelê:

I am an mechanical engineer with the S.A.A.C.

I took the engine which was in B.E. 2c. No. 5 into my workshops on the 13th inst. I made a thorough examination of the engine and parts. The only thing wrong with it is a bent cam shaft, and dirt in the carburettor. This dirt consisted of a small quantity of cotton waste. This waste would be sufficient to cause faulty carburation, as it would, when engines running full, be sucked up the jet, probably finding it's way into the chamber before the jet on the engine speed diminishing.

This waste has not come through in one piece, but it a gradual accumulation. The remedy to prevent this in future would be to run petrol from the tank through the rubber lead to the carburettor — thus clearing the pipes of all obstruction.

The carburettor should be cleaned before engine is run at all.

Nadat die hof die enjin en die vergasser ondersoek het, is die volgende bevinding en aanbevelings opgestel:

This Court is of the opinion that no blame can attach to the pilot or his mechanic, since the engine was giving it's full power before leaving the aerodrome at WALVIS.

Recommended that in future all new engines should be run at least an hour before any long flight is undertaken, and that the sump should then be taken down and examined.

Also that the carburettor and all leads from the petrol tank should be thoroughly cleaned and examined after the above running.

It is also recommended that all machines should carry a sufficient number of sacks, which when filled with sand will hold the machine to the ground in wind — sufficient rope also to be carried for this purpose.

c *Vliegtuie, onderdeel en instrumente*

Op 17 Mei 1915 is die tyding deur die Departement van Verdediging op Pretoria ontvang dat lt. Hinshelwood, 2 Farman-vliegtuie en die byhorende instrumente op 15 Mei d.a.v. met die „Kildonan Castle” na Kaapstad vertrek het. Ook is berig dat die Britse admiraliteit die 6 oorblywende Farman-vliegtuie sal oorneem en die BE2C's nie wil terugê nie.

Terwyl die koms van die 2 Farman-vliegtuie in die vooruitsig gestel is, het daar 'n dreigende tekort aan vliegtuig-onderdele in Suidwes geheers. Herhaaldelik is telegramme oor dié aangeleentheid oor en weer gestuur aangesien daar 'n dringende behoefte aan onderdele en enjins bestaan het. Op 20 Mei 1915 het die Hoë Kommissaris berig dat daar geen instrumente met die „Umvoti” gestuur is nie, maar wel met die „Balmoral Castle” (1/5/15), dat 2 kaste met enjin-onderdele op 1 Mei met die „Walmer Castle” verskeep is, terwyl daarna onderdele aan boord van die „Briton” en die „Kildonan Castle” gevolg het.

Op dieselfde dag is op Pretoria van Walvisbaai verneem dat daar wel 'n sekere hoeveelheid onderdele ontvang is, maar nie die hele bestelling nie. Geen instrumente of vlerke is ontvang nie. Vier dae later kon tydelik majoor Wallace berig dat daar slegs kompasse met die „Balmoral Castle” aangekom het, terwyl op 27 Mei 1915 weer van Londen berig is dat daar op 10 April 1915 met die reeds

genoemde skip kaste met instrumente, fotografiese materiaal en 4 volledige instrumentpanele verskeep is en dat daar op 16 April 8 kompasse met die „Briton,” en nie met die „Balmoral Castle” nie, gevolg het.

Op 28 Mei volg weer ’n dringende versoek van Karibib dat enjin-onderdele, en ook vir die Farman-vliegtuie 2 000 jaart materiaal vir die BE2C’s, dringend benodig is.

Op 4 Junie het die Hoë Kommissaris meegedeel dat die *War Office* bomme van 16 pond gewig kan lewer, indien bomme van 20 pond nie verstrek kan word nie. Tewens is, in dieselfde telegram, gevra of daar nog handgranate vir die vliegtuie benodig word aangesien 500 Meksikaanse langsteelhandgranate onmiddellik lewerbaar is.

Ses dae later het majoor Wallace die Departement van Verdediging meegedeel dat 100 handgranate, 100 bomme van 16 pond en 12 van 200 pond elk ruimskoots voldoende sal wees. Ook het hy op die stuur van onderdele aangedring ten einde die beskadigde Farman-vliegtuie te kan heropbou. Hierdie versoek is die volgende dag aan die Hoë Kommissaris deurgestuur.

Voorlopig is daar na die onderdele e.d.m. verneem nie. Die veldtog in Suidwes het sy laaste fase bereik. In brig.-genl. J. J. Collyer, C.B., C.M.G., D.S.O. se publikasie *The Campaign in German South West Africa 1914-1918*¹⁰ word vermelding gemaak van lugverkenning-bedyrywighede waardeur die aanwesigheid van die vyand op Khorab vasgestel is, terwyl ’n vliegtuig uitgestuur is om brig.-genl. M. W. Myburgh en sy mag op te spoor. Dit was op 2 Julie 1915, ’n week voordat die Duitse oorgawe sou volg.

’n Dag voordat hierdie belangrike gebeurtenis sou plaasvind was afskrifte van 8 rekeninge van die „Air Craft Manufacturing Comp. Ltd.” vir onderdele, instrumente e.d.m. van Pretoria op pad na Walvisbaai met die mededeling dat dit, op grond van gegewens in die Hoë Kommissaris se kantoor, onmoontlik was om alles te kontroleer en dat daar, afhangende van majoor Wallace se berig of die rekeninge korrek is, besluit is om die firma R3 000 te betaal.

Terwyl die veldtog feitlik tot die verlede behoort het, is op 5 Julie ’n berig van Kaapstad na Walvisbaai gestuur dat 1 200 jaart materiaal vir vliegtuie op 12 Junie 1915 met die „Llanstephan Castle” en 800 jaart op 19 Junie 1915 met die „Balmoral Castle” verskeep is.

Die bevoorradingsvraagstukke is op 22 Julie 1915 in die volgende telegram van die Departement van Verdediging aan die Hoë Kommissaris opgelos. Hierdie berig het gelui:

As aviation unit shortly proceeding to England hand over to War Office all spares, etc. not shipped and advise by mail.

d *Dank betuig aan die Britse regering*

Op 24 Junie 1915 het die Unie-kabinet die goewerneur-generaal versoek om die Britse regering dank te betuig vir die waardevolle bystand wat deur kapt. Sueter, direkteur van die Lugvaart-afdeling van die Admiraliteit, en vluglt. Lan Davis verleen is m.b.t. die verstrekking van vliegtuie en die oprigting van die Z.A.V.K. Ook is, by dieselfde geleentheid t.o.v. die hulp aan die Unie se Hoë Kommissaris in Londen deur bogenoemde en ander Imperiale offisiere verleen, dank uitgespreek. Sonder hierdie hulp en bystand sou dit onmoontlik gewees het om die Suid-Afrikaanse Vlieënierskorps op te rig.



SUMMARY

In October, 1914, sir Abe Bailey in collaboration with mr. Hayes Hammond and sir Starr Jameson and with the knowledge of the Union's then Secretary of Defence, made attempts to procure American pilots and aircraft for participation in the campaign in South West Africa.

General Smuts also corresponded with the High Commissioner in this regard. These attempts failed, because one of the American aircraft tested in England, was found unsuitable for the purpose envisaged.

Subsequently aircraft were obtained in France from the Henri Farman aircraft firm through the mediation of official British agents, while personnel for the S.A.A.C. was recruited and trained both in England and in the Union of South Africa.

Captain (later major) G. P. Wallace did important spadework in respect of the proposed organisation of the S.A.A.C., while lieutenants B. H. Turner and E. C. Emmett returned to the Union in January, 1915 and made preparatory arrangements here and in Walvis Bay.

Three Henri Farman aircraft and two BE 2C's arrived in Walvis Bay on the 30th April, 1915; the latter two were manned by reinforcements from the British Admiralty; a fourth Henri Farman was soon afterwards shipped to Cape Town in the "Briton," while two more followed on the 15th May, 1915.

On the 9th and 11th May, 1915, two BE 2C's were damaged.

Originally 12 Henri Farman aircraft were ordered, but the progress of the campaign made the delivery of the last 6 aircraft unnecessary. Both these aircraft and a number of spare parts which were still in England, were taken over by the British Government.

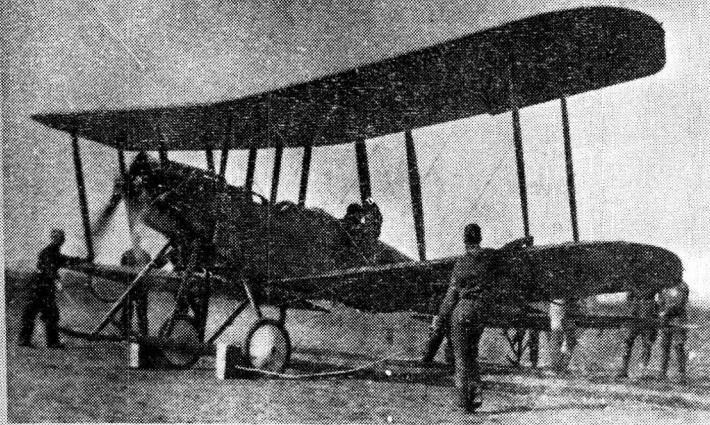
It was decided that the S.A.A.C. would go to England on the completion of the campaign in South West Africa.



AANTEKENINGE

- 1 Die latere kol. Francis Richard Gurney Hoare, C.B.E., is op 14.12.1879 gebore, was van 1894-1900 verbind aan 9 *Middlesex Regt.* en 4 *V.B. Suffolk Regt.*, het deelgeneem aan A.B.O., 14.3.1903 — aangestel as 1 gr. klerk Tvl. kol. sekr. Op 1.2.1912 2/lt. *Transvaal Horse Artillery, Transvaal Volunteers* Op 1.4.1912 bevorder as hoofklerk (2 gr.), op 1.1.1913 toegevoeg vir onderrig aan *Ordnance College*, Woolwich, en gesekondeer van T.H.A. Op 1.7.1913 2e lt. met tyd. rang kapt., 8 *Citizen Battery, T.H.A.* Gesekondeer na *Imperial Army Ordnance Department* as tydelike offisier 2e klas, met tyd. rang van kaptein, op 6.8.1914. Na terugkeer uit Engeland *Inspecting Ordnance Officer*, U.V.M., tydelike rang lt.-kol. op 31.5.1919. Op 1.4.1920 aangestel as *Director of Air Equipment* bo en behalwe ander pligte. Op 1.2.1923 gesekondeer na S.A. Stafkorps. Tree as kol. uit U.V.M. op 14.9.1937. Op 10.6.1940 is aan brig.-genl. F. R. G. Hoare, van Direktoraat T.D., as kontroleur van plofstowwe en skeikundige navorsing aangestel. Oorlede 31.5.1959, Pretoria.
- 2 Genoemde offisiere was onder hulle wat op 25.4.1914, saam met lt. G. P. Wallace, op proef as lte. A.B.M. aangestel is.
- 3 Lt. G. S. Creed is op 5.3.1890 op Grahamstad gebore en het op 11.1.1910 in diens van die Departement van Openbare Werke, Pretoria, getree nadat hy o.m. in Londen argitektuur bestudeer en beoefen het (tekenaar). Sy aanstelling as luitenant (op proef) (A.B.M.) dateer van 25.4.1914. Hy doen diens in S.W.A. (21.12.1914-31.7.1915), is op 21.6.1915 as tydelike kaptein bevorder en op 31.7.1915 as tydelike kaptein na 26-Eskader R.F.C. gesekondeer. Tree op in D.O.-Afrika, op 23.12.1916 na Egipte en Palestina. Lê Imperiale kommissie op 7.12.1919 neer. Neem ontslag op 31.12.1919.
- 4 Afmetings is op 26.12.1914 verstrekk: *Beam 14 ft., width of bed 4 ft. Width to outside rails 6' 4". Diameter wheels: hind 4' 0", front 3' 4".*
- 5 Uit hierdie telegram blyk dit dat lt. Weston, vroeër van Brandfort, ook by die Z.A.V.K. aangesluit het.
- 6 Werklike dag van aankoms 7.4.1915.
- 7 M.b.t. die bewapening is daar tussen 25.1.1915 en 23.2.1915 'n aantal gegewens. Op 25.1.1915 berig kapt. Wallace dat die Lewis-masjiengeweer .303 ammunisie gebruik, 400 skote p.m. skiet, 26 pond weeg en van die skouer af gevuur kan word. Op 29.1.1915 berig die Hoofkwartier dat die volgende bomme (minimum hoeveelheid) by inskeping aan die Z.A.V.K. gelewer kan word: *20 lb. High Explosive Bomb with detonators (Hale's). 100 at £3:10:0 : £350; 20 lb. Petrol Bomb with fuses. 100 at £7:10:0 : £750; Small Rifle Grenades (Hale's). 1,000 at £1,000.* Hierdie hoeveelheid sou, aldus kapt. Wallace, voldoende wees vir 'n paar maande. Op 17.2.1915 is uit Londen berig dat vir die enjins *Vacuum BB*-olie gebruik moet word. Bevoorrading kan deur die Londense firma Mitchell Cotts geskied.
- 8 In dieselfde skrywe is vermeld dat die versekeringskoste van die vrug van 'boord van die „Umtata” R3 000 bedra het.
- 9 Werklike dag van aankoms: 7.4.1915.
- 10 Pretoria, 1937, p. 144.

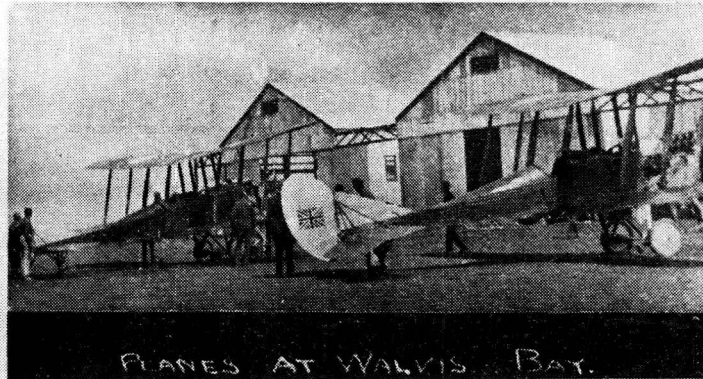




LEFT: The S.A. Aviation Corps first aircraft – a BE2C – to fly on Active Service at Walvis Bay early in 1915.

The pilot was Lieut. Gordon Creed – the A/M with his back to the camera Pte No. 27 H.B Tighe who had the honour of being the first artisan recruited in South Africa for the S.A.A.C.

RIGHT: Half of the S.A. Aviation Corps aircraft strength – two BE2C's powered by 70 H.P. V8, Renault engines – photographed at Walvis Bay early in 1915.



PHOTOGRAPHS PRESENTED BY MR A.P. RICH

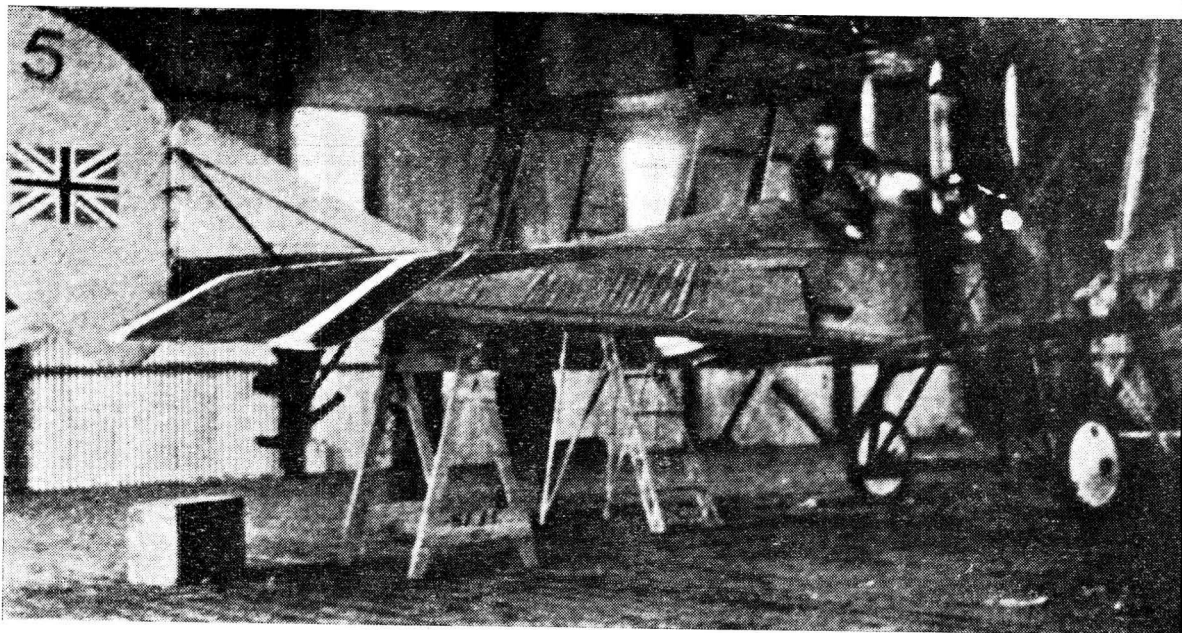
PLANES AT WALVIS BAY

The beginning of our Military Aviation (1915).

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Military Historical and Archival Services.*

Die begin van ons Militêre Lugvaart (1915).

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*

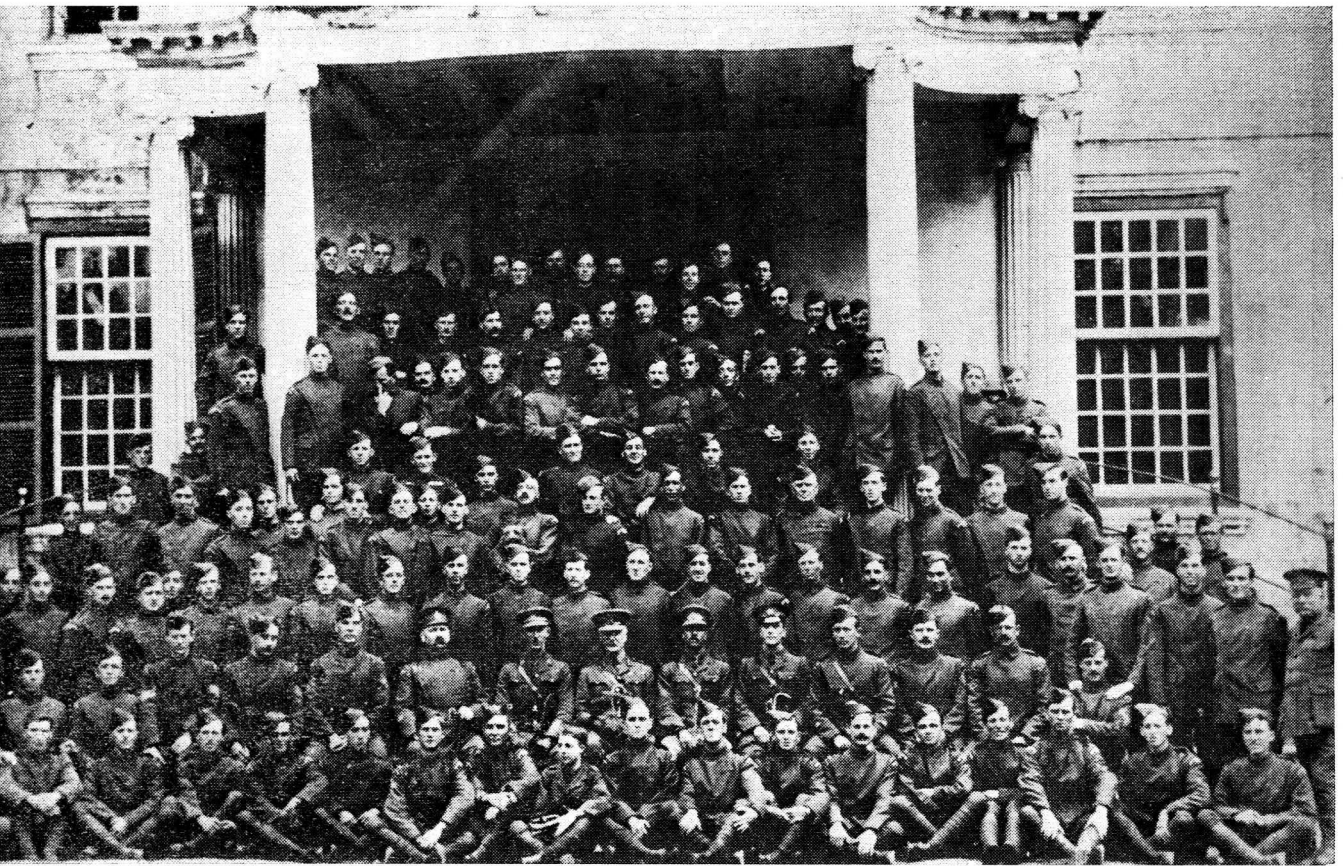


'n B.E. 2 in een van die vliegskeure op Walvisbaai (1915). Die oorspronklike onderskrif van die foto lui: "The last phase. The B.E. 2 tuning up in shed before flight over German positions."

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*

A B.E. 2 in one of the aircraft sheds in Walvis Bay (1915). The original caption of the photograph reads as follows: "The last phase. The B.E. 2 tuning up in shed before flight over German positions."

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Military Historical and Archival Services.*



The S.A.A.C. photographed in front of "de Kat" of the Castle, Cape Town.
Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop,
Military Historical and Archival Services.*
Die Z.A.V.K. afgeneem voor „de Kat" 'van die Kasteel, Kaapstad.
Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop,
Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*



26 (Suid-Afrikaanse Eskader) Royal Air Force, 1919.

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop.
Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*

26 (South African Squadron) Royal Air Force, 1919.

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop.
Military Historical and Archival Services.*



The badge of the South African Aviation Corps (S.A.A.C.).

Photograph: *National Film Board, Pretoria.*

Military Historical and Archival Services.

Die kenteken van die Zuid-Afrikaanse Vliegeniers Korps (Z.A.V.K.).

Foto: *Nasionale Filmraad, Pretoria.*

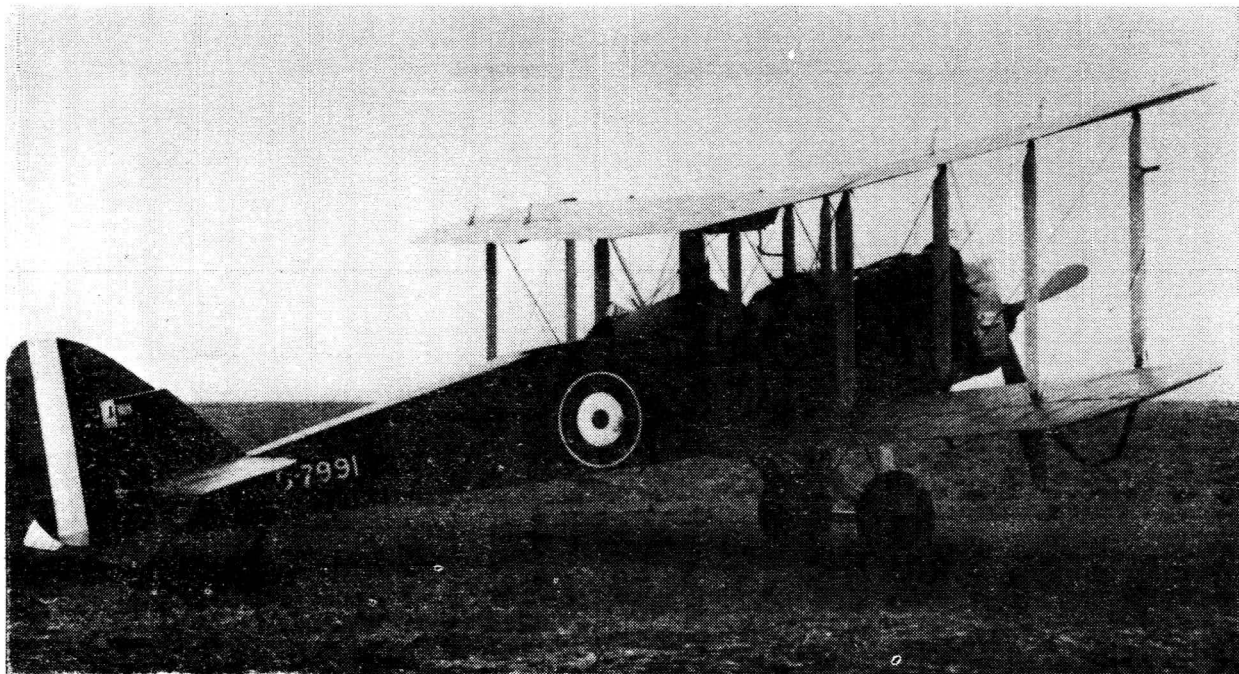
Militêr-Historiese en Argivale Dienste.



Die kenteken van die Suid-Afrikaanse Lugmag (S.A.L.M.) voor Republiekwording.
Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop.*
Militêr-Historiese en Argivale Dienste.

The badge of the South African Air Force (S.A.A.F.) before South Africa became a Republic.

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop.*
Military Historical and Archival Services.



Onder die ou staatmakers van die Suid-Afrikaanse Lugmag neem die D.H. (De Havilland) 4 'n ereplek in.

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*

The D.H. (De Havilland) 4 has a place of honour among the old stalwarts of the South African Air Force.

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Military Historical and Archival Services.*

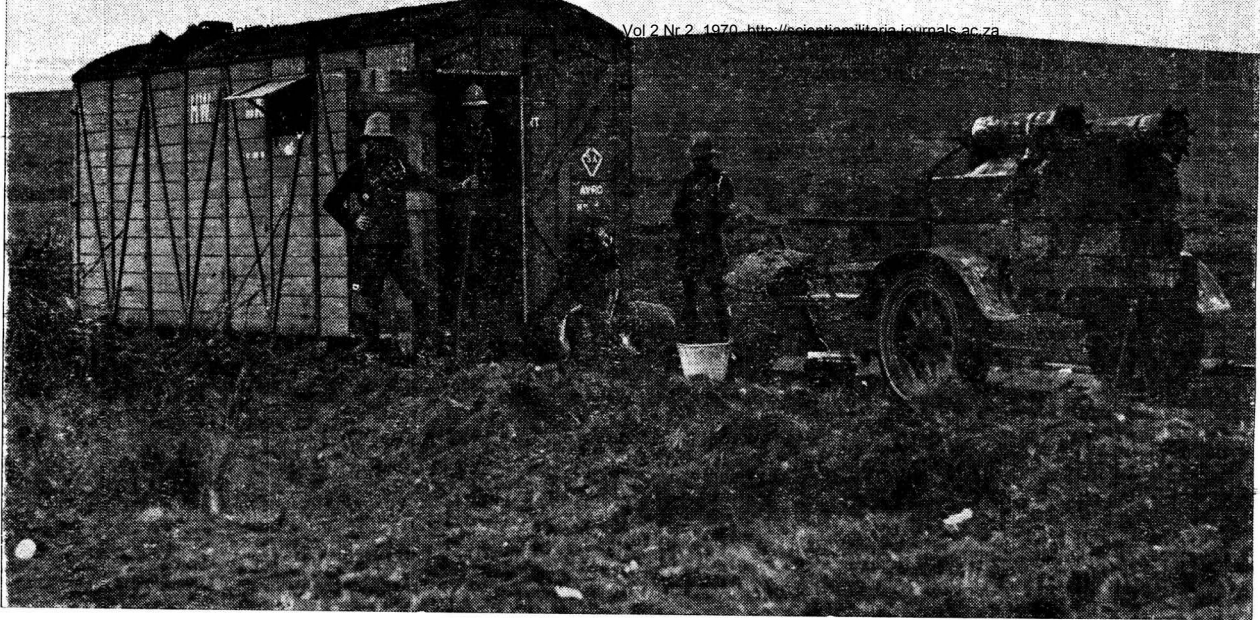


The D.H. 9 was a contemporary of the D.H. 4.

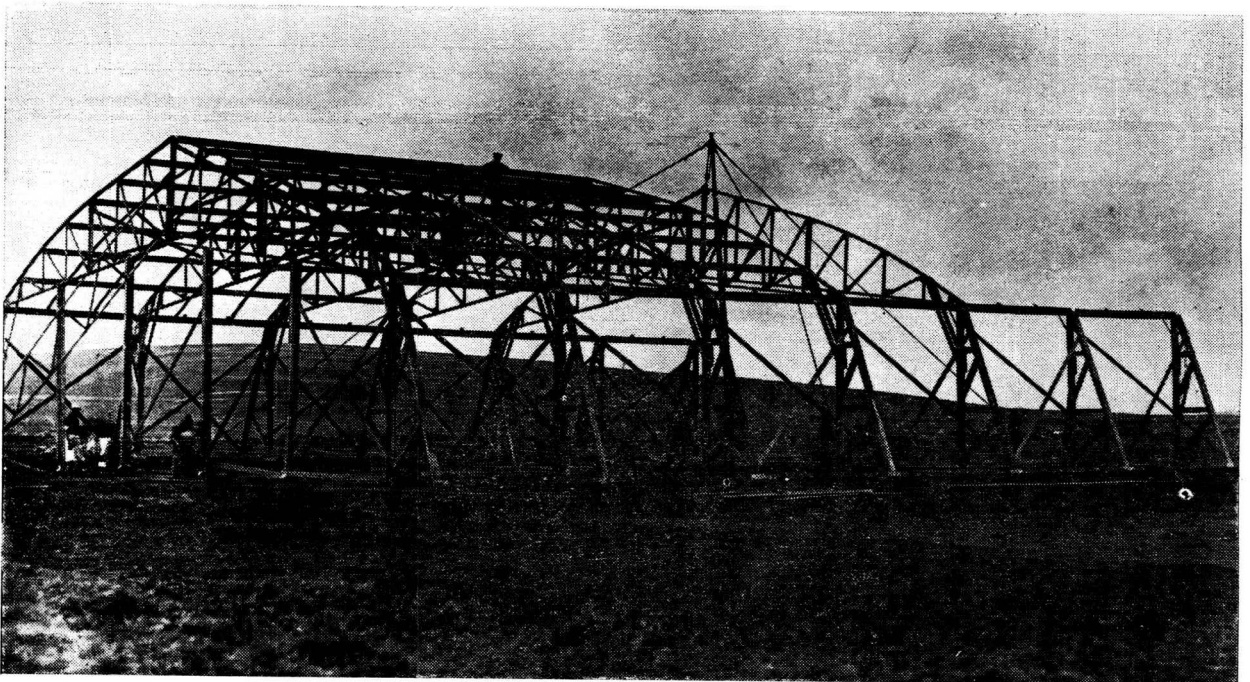
Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Military Historical and Archival Services.*

'n Tydensgenoot van die D.H.4 was die D.H. 9.

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*



Op wag. Swartkop-Lugmagbasis (1921).
 Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop.
 Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*
 On guard. Swartkop Air Force Base (1921).
 Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop.
 Military Historical and Archival Services.*



The first hangar at the Air Force Base Swartkop under construction.
 Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop.
 Military Historical and Archival Services.*
 Die eerste vliegtuigskuur op die Lugmagbasis Swartkop in aanbou.
 Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop.
 Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*

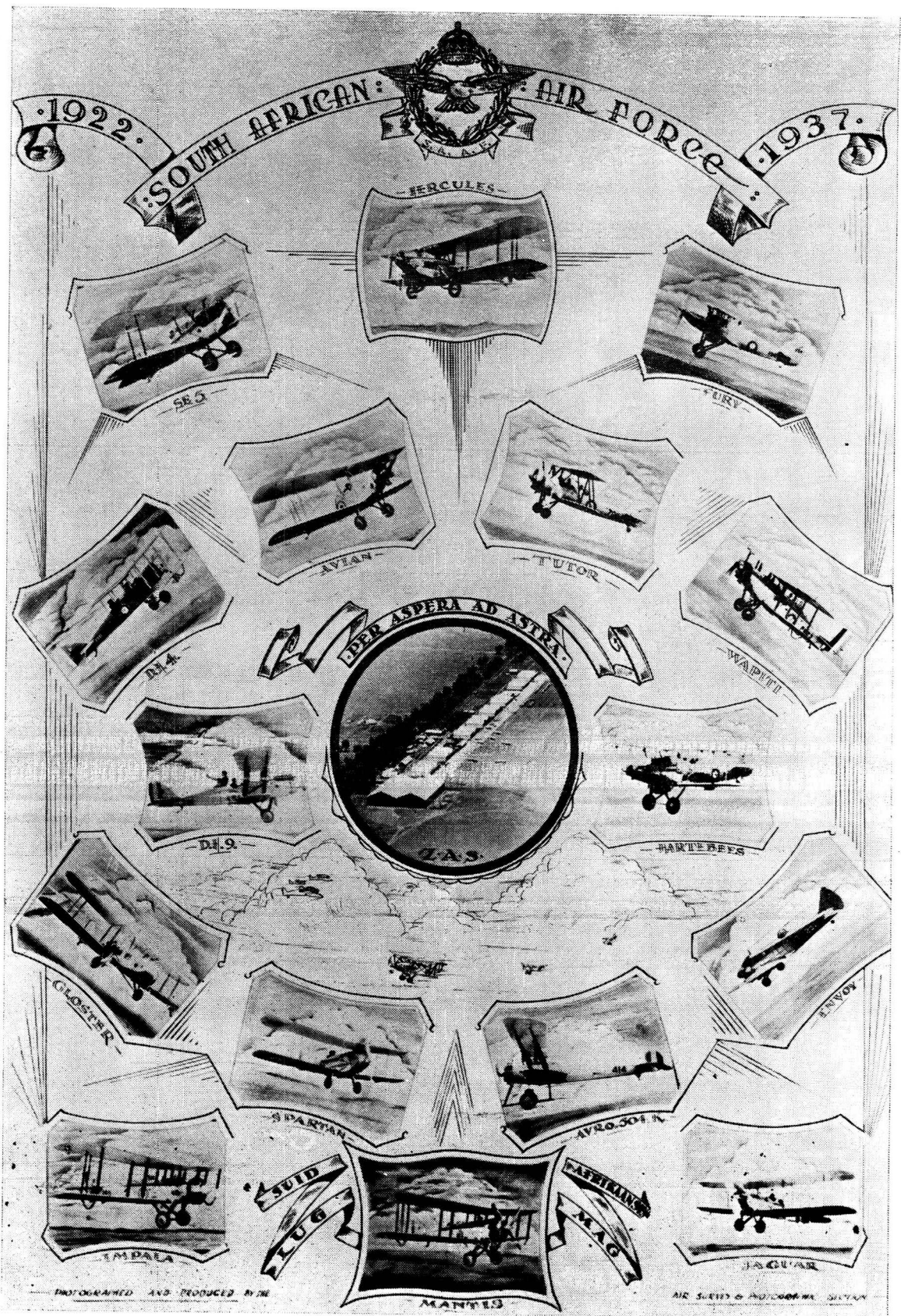


Fully equipped for reconnoitring the sky. Left: Col. Sir Pierre van Ryneveld, K.B.E., D.S.O., M.C. (later Genl. Sir Pierre van Ryneveld, K.B.E., C.B., D.S.O., M.C.):

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Military Historical and Archival Services.*

Ten volle toegerus om die lugruim te verken. Links: Kol. sir Pierre van Ryneveld, K.B.E., D.S.O., M.C. (later Genl. sir Pierre van Ryneveld, K.B.E., C.B., D.S.O., M:C:):

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*



Vyftien jaar van vooruitgang.
Foto: Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop.
Militêr-Historiese en Argivale Dienste.

Fifteen years of progress.
Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop.
Photograph: Military Historical and Archival Services.



The first few years of the South African Air Force are now half a century behind us. South Africa is keeping abreast of the rapidly progressing technological requirements of our time. The Mirages of the jubilating South African Air Force are a striking example of this progress.

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Military Historical and Archival Services.*

Die beginjare van die Suid-Afrikaanse Lugmag lê tans 'n halwe eeu agter ons. Suid-Afrika hou tred met die voortsrydende tegnologiese vereistes van ons tyd. Die jubilerende Suid-Afrikaanse Lugmag se Mirages is sprekende voorbeelde hiervan.

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*

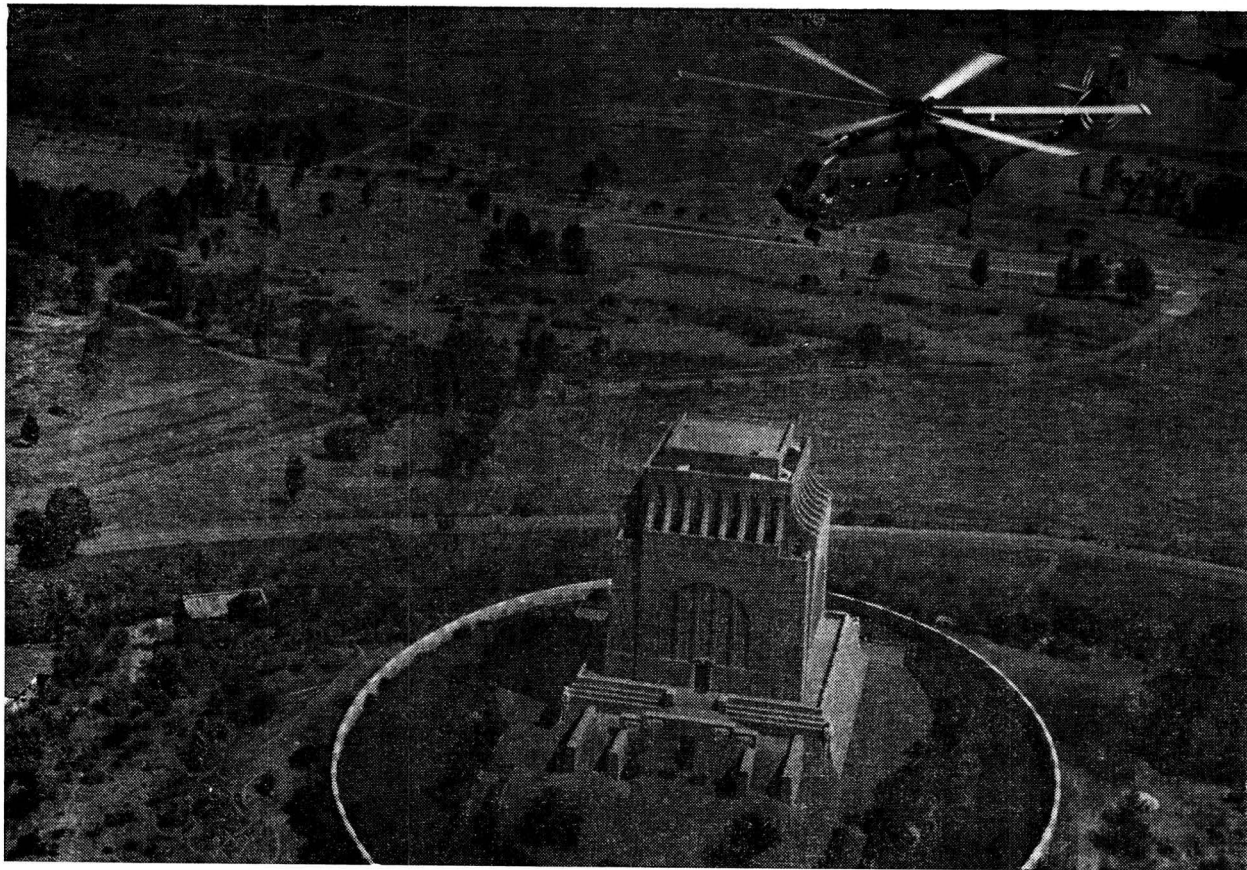


Die Impala is 'n trotse voorbeeld van Suid-Afrikaanse vernuf en deursettingsvermoë. Dit versinnebeeld die begeerte van elke landsburger om dit wat van ons is, te verdedig as die nood aan die man kom.

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*

The Impala is a proud example of South African ingenuity and perseverance. It symbolises the desire of every citizen to defend that which is rightfully ours should this become necessary.

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Military Historical and Archival Services.*



A Super Frelon helicopter of the jubilating South African Air Force approaching the Voortrekker Monument, Pretoria.

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*

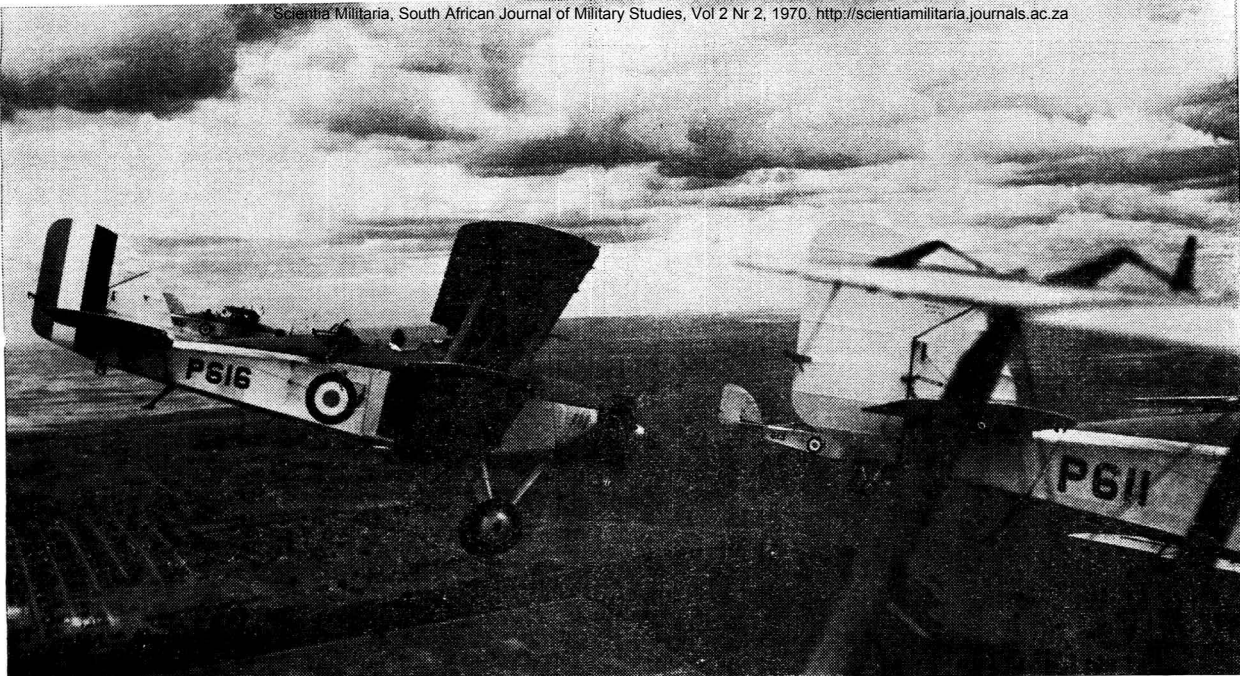
'n Super Frelon-helikopter van die jubilerende Suid-Afrikaanse Lugmag nader die Voortrekker Monument, Pretoria.

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*



Die Alouette III: Nog 'n pronkstuk van ons hedendaagse Suid-Afrikaanse Lugmag.
Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*

The Alouette III: Another show-piece of our modern South African Air Force.
Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Military Historical and Archival Services.*



Die Westland Wapitis van die S.A.L.M. het bekend gestaan as Westland Wapitis III. Vier van hulle is te Yeovil (1932) en 27 deur die S.A.L.M.-werkswinkel (Pretoria) vervaardig.

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*

Westland Wapitis III. This Mark number was applied to the S.A.A.F. Wapitis, four of which were built at Yeovil (1932) and 27 by the S.A.A.F. Workshops (Pretoria).

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Military Historical and Archival Services.*



A memorable meeting during one of the jubilee functions of the South African Air Force. Left: The present Chief of the South African Air Force, Lieutenant-general J. P. Verster, S.M. Right: General Sir Pierre van Ryneveld, K.B.E., C.B., D.S.O., M.C.

Photograph: *Central Photographic Establishment, A.F.B. Swartkop. Military Historical and Archival Services.*

'n Gedenkwaardige ontmoeting tydens een van die jubileumbyeenkomste van die Suid-Afrikaanse Lugmag. Links: Die huidige Hoof van die Suid-Afrikaanse Lugmag, luitenant-generaal J. P. Verster, S.M. Regs: Generaal sir Pierre van Ryneveld, K.B.E., C.B., D.S.O., M.C.

Foto: *Sentrale Fotografiese Inrigting, L.M.B. Swartkop. Militêr-Historiese en Argivale Dienste.*