

Reportage van de vliegervaringen van Jan Huisjes, Sergeant-Majoor-Vliegenier bij de LA van het KNIL door Piet Huisjes

Wij, de kinderen van Jan Huisjes, beleefden onze prille jaren tijdens en kort na de oorlog. Het was nog een stille, vredige wereld om ons heen. De boeren gingen nog met de huifkar naar de kerk en met de melkbus op de stang van de fiets waaromheen een jutezak was gebonden, gingen ze naar hun vee. Standaarduitrusting daarbij was een greep met voor de veiligheid aardappeltjes op de punten der tanden gespiest, om na het melken nog wat "koeieflatten" uit elkaar te slaan. Vader had ook een koe en een bundertje land. Meer voor de hobby en een pulletje verse melk. Hij had KNIL-pensioen. Wat dat was, begrepen wij ook niet goed, maar we beseften wel dat onze vader, Jan Huisjes, geboren 5-1-1900, een bijzonder man was. In de woonkamer hingen foto's van vliegtuigen (voor ons was zo'n machine een onbegrijpelijke wirwar van latten, draden en vreemde onderdelen), vulkanen en groepsfoto's van mannen in uniform. De meest aansprekende foto was die van een grotendeels uitgebrand vliegtuigwrak. Een uniformpet met naar ik mij herinner rode en gouden biesjes lag in een kastje van het dressoir.

In onze plattelandsomgeving te Hellendoorn hadden de meeste mensen een bijnaam en vader was "De Vliegenier". Wij waren "de jongens van de vliegenier" en wisten ook niet beter. We werden als kinderen ook zo begroet in de buurt. "Ha, vliegenier!" Vader's linkervoet wees enigszins naar binnen t.g.v. een kapotte pees van de grote teen, zijn linkerbeen was duidelijk eens gemangeld geweest (op 5 plaatsen gebroken) en voor een groot deel bedekt met zeer dunne huid t.g.v. verbranding. Ter bescherming hiervan droeg hij altijd een lange onderbroek. Zijn linkerhand was zwaar geblesseerd, stijve kromme vingers met dikke nagels en een diepe kloof dwars over de hand waarop hij zijn hele leven dagelijks zalf heeft zitten strijken. Het is nooit geheeld. Met een scheermesje was hij steeds bezig zijn verbrande nagels bij te werken. Dat mesje hing aan een spijkertje aan de friese staartklok en wee degene die het mesje dorst te verdonkeremanen. Die hand was onze trots. Als onze vriendjes vroegen hoe dat was gekomen antwoordden we fier: "Dat komt doordat hij is neergestort met een vliegtuig". Dat dwong respect af, voelden we. Dat had niemand, een vader die met een vliegtuig was neergestort.

Hij was tot in zijn ziel militair. Menigmaal gelastte hij ons recht op te lopen en de mensen recht in de ogen te kijken. Hij was correct in alles en had groot overzicht op mensen. Eens presteerde hij het om van een groep oefenende soldaten die ons erf opkwamen en één voor één door zijn bonentuintje stormden, er een tot stoppen te dwingen en met uiterst strenge commando's te bewegen zijn geweer aan hem af te geven. (Ik stond daar als snotaapje met trillende knieën bij). Direct daarop gaf hij het geweer terug met de woorden: "Soldaat, zul je dat nóóit meer doen, je geweer aan een burgerman afgeven?" Kijk, als zo'n vader in de buurt is, kan je niets overkomen. Hij was wérkelijk nergens bang voor. Daar valt een boek over te schrijven. Alleen voor advocaten had hij ontzag. "Die moet je uit de vingers zien te blijven". (Dat ging dan om het financiële aspect). Het leger had zijn grote belangstelling en uiteraard alles wat vloog. Af en toe gingen we op de Solex naar de startbaan van vliegveld Twenthe. Daar kon je toen nog mooi staan kijken, precies op de plek waar de straaljagers net los waren. Zo'n vlieger stak dan wel eens een hand op als je zwaaide. Dan werd ik vervuld van ontzag voor zo'n kerel. Hangt daar met een donderende machine op 5

meter hoogte in de lucht en steekt doodgemoedereerd een hand op! Dan was mijn hele dag weer goed en ook die van vader.

Eigenlijk zat hij vol verrassingen. Eens fietste er een groep Molukkers over de weg. Vader riep iets en ze kwamen bij hem. Wel een uur lang hebben ze met elkaar in rap Maleis zitten praten, waarbij ze het uitschaterden. Daar viel ons de mond van open. Na de oorlog kwam zijn broer Berend, ook een KNIL-officier, terug uit Indonesië. Die had met zijn echtgenote de oorlog in een Jappenkamp doorgebracht. Samen zongen ze wel eens een lied in het Maleis en hadden dan de grootste lol; waarschijnlijk een dubieuze tekst. U leest het wel; het woord KNIL viel nogal eens in het gezin. Het hoorde gewoon bij ons leven. Aandachtig luisterden we naar de verhalen van vader, waarin de nodige Indonesische namen voorkwamen. Dat hij intens had genoten van die periode was wel duidelijk. Boeiend kon hij vertellen over het leven op Andir en de ervaringen in de lucht. Hoe hij, vliegend langs de vulkaantoppen, een arm buiten het vliegtuig hield en dan waarnam hoe het vliegtuig ook daar op reageerde. “Dan zong ik soms uit volle borst, dan was het leven goed.” Ik kon me daar wel wat bij voorstellen. Het was niet alleen maar vreugde op Andir. Zoals op elk vliegveld werden ook daar de nodige capriolen uitgehaald en menig vliegtuig werd beschadigd bij de landing. ----“Er lagen er nogal wat achter de hangars”.----- “Als een vliegtuig over de kop slaat, gaat dat niet snel. Het geeft een geluid alsof iemand een trap tegen een kartonnen doos geeft”.----“Eens kraakte een vlieger het landingsgestel er onderuit en weet dit tegenover Kapitein Leendertz aan een “luchtzak”. Waarop Leendertz in een machine sprong, een rondje maakte, daarbij dezelfde route volgend, landde, er kwaad uitsprong en de vlieger toesnauwde: “Luchtzak? Je bent zélf een luchtzak!”---- Er kwam iemand met zijn machine op de rug te liggen. Een van de toegesnelde mensen klikte snel de gordel van de vlieger los, waarop die met zijn hoofd omlaag op de grond viel en daardoor nog weken met nekkachten heeft rondgelopen--- Ziehier enkele van de uitspraken die zijn bijgebleven. Als jongeling wilde ik natuurlijk ook vliegenier worden, maar aan de andere kant leek het me toch ook wel verrékt gevaarlijk....

Thans, nu ik wat meer tijd en het onvolprezen internet ter beschikking heb, komt er meer inzicht in de structuur van het KNIL.

Jan Huisjes werd militair in 1918 en op de vraag wie er belangstelling had voor een opleiding tot militair vlieger in Indonesië stak hij als eerste de hand op. De eerste wereldoorlog was net voorbij, de ontwikkeling van vliegtuigen ging snel en voor een jongeman viel er nauwelijks groter avontuur te bedenken. Hij werd ingedeeld bij de Luchtvaartafdeling van het KNIL op vliegveld Andir. Hier werden de vliegers opgeleid. In 1926 is hij jammerlijk gecrashed met een De Havilland DH9 waarvan de motor (Siddeley Puma) vlam vatte direct na de start. Het was niet de mooiste landing uit zijn carrière (“Wat wil je ook, met je poten in het vuur”); meer neersmijten en maken dat je weggkomt. Dat weggkomen viel zwaar tegen. Een inlandse boer heeft hem uit het brandende wrak gesleurd. (Dank aan die man!) Na een langdurig verblijf in het Militair Hospitaal te Tjimahi is hij in juni 1927 met het SS. Tjerimai van de Rotterdamsche Lloyd naar Holland teruggekeerd. Vanwege zijn blessures werd hij definitief afgekeurd voor de vliegerij en kreeg pensioen. Dit heeft hem erg geraakt. Veel van zijn collega’s zag hij later carrière maken o.a. bij de KLM. Graag was hij

van de partij gebleven. Desalniettemin was voor hem de KNIL-periode “Eén lange vakantie. We wáren wat! Een gedegen militaire opleiding, aanzien, een prachtig land, money in de pocket en vliegtuigen”.

Hier volgen enige passages uit het dictaat, door hem bijgehouden op de vliegschool. (Let u vooral eens op de snelheden waarover wordt gerept)

Het landen.

Wanneer het vliegtuig in de lucht is zijn er geen voorwerpen in de nabijheid waarnaar de snelheid beoordeeld kan worden, zoodat de leerling eerst gewend moet raken aan de sensatie van snelheid bij het naderen van den grond. Het landen is eigenlijk de overgang van de glijvlucht in een overtrokken vliegstand waarbij het vliegtuig juist zijn snelheid verloren heeft wanneer het met de wielen op den grond komt.

De volgende fasen worden doorlopen:

1. Omlaag glijden tot 3 à 5 m. van den grond.
2. Het iets achterwaarts brengen van het levier totdat het vliegtuig op 1 m. van den grond horizontaal vliegt.
3. Het geleidelijk achterwaarts brengen van het levier totdat de wielen op de grond komen.

Wanneer de leerling deze wijze van landen meester is, moet hem geleerd worden te landen met weinig snelheid, met de staart omlaag, zoodat de wielen en de staart gelijktijdig op den grond komen. Op het moment van doorzakken van het vliegtuig, wanneer het nl. vlak bij den grond zijn vliegsnelheid verloren heeft, wordt het levier geheel achterwaarts gebracht, waardoor een zachte landing plaats heeft en de uitloop klein is.

Het naderen van het terrein.

Wanneer een vliegenier een terrein wil naderen, moet hij eerst de windrichting bepaald hebben. Bij een landing tegen den wind in is de snelheid van het vliegtuig geringer dan met wind opzij of achter, zoodat in een klein terrein langzaam geland kan worden; met wind achter heeft men een grooter terrein noodig; een landing met zijwind moet zoo nu en dan ook beoefend worden.

Om op een bepaalde plaats in het terrein te landen moet de vliegenier zijn vliegtuig eerst in een goeden stand gebracht hebben in betrekking tot de hoogte en de afstand tot het terrein. Deze stand is afhankelijk van de sterkte en richting van den wind. Daarom moet hij zich ook voortdurend daarvan rekenschap geven op het compas, door nauwkeurig rookpluimen, schaduwen van wolken, rimpelingen op het water, wimpels of zeilen waar te nemen. Is geen van deze hulpmiddelen aanwezig, dan vliegt (glijdt) hij over een rechten weg (spoorbaan) en kijkt naar welke richting het vliegtuig afdrijft.

Heeft hij eenmaal de windrichting vastgesteld, dan moet de vliegenier het terreingedeelte waarop hij de landing denkt uit te voeren, uitkiezen. Tot 500 m. boven het terrein is hij vrij om te manoeuvreren, maar vanaf deze hoogte zorgt hij aan de luwzijde van het terrein te blijven, en steeds zicht op het terrein houdend, en omlaag glijdend, houdt hij het vliegtuig dwars op den wind.

Op een paar honderd M. van het terrein op lagere hoogte gekomen, kan hij nu het vliegtuig wenden recht tegen den wind in en gaat, zoo noodig zijslappend, over tot de landing.

Het maken van vrilles.

Het vliegtuig bevindt zich in een vrille, wanneer het met den kop omlaag om zijn zwaartepunt draait.

Alle vliegtuigen zullen in een vrille geraken, wanneer het levier geheel achterwaarts gebracht wordt en daarbij vol voeten naar één zijde gegeven wordt. Evenzoo zullen zij er weer uit komen en omlaag glijden, wanneer levier en voetenstuur weer in den normalen stand worden gebracht.

Om een vrille te beoefenen, moet allereerst de snelheid uit het toestel gehaald worden. Alhoewel het een eerste vereischte is bij het vliegen snelheid te houden, komt het in het eerste stadium van de leerperiode wel eens voor, dat een leerling, vooral bij het maken van een wending, deze manoeuvre met te weinig snelheid uitvoert en daardoor in een vrille geraakt. Hij moet daarom voor zijn eerste vlucht onderwezen worden, hoe zich uit een vrille te herstellen.

Aangezien de vrille een manoeuvre is, die uitermate geschikt is om hoogte te verliezen, (de Avro b.v. met een baansnelheid van plm. 110 KM. in 3 slagen ruim 300M.) mag men die niet op lage hoogte uitvoeren.

De leerling voere het aantal slagen langzamerhand op.

Omlaag glijden met weinig snelheid.

Een vliegtuig kan zelfs met geringe voorwaartsche snelheid in de lucht gehouden worden, indien de bestuurder het onder contrôle heeft. Hij vergete echter niet dat bij deze geringe snelheid de nuttige weerstand(= lift) onvoldoende is om het vliegtuig te dragen, zoodat het vrijwel loodrecht omlaag glijdt en zeer snel hoogte verliest.

Indien de roteerende motor op een laag toerental wordt gehouden en het vliegtuig met zeer geringe snelheid omlaag glijdt, zal het draaien van den motor ophouden, omdat de voorwaartsche snelheid onvoldoende is om de schroef in beweging te houden.

Wil men de schroef weer doen draaien, dan zette men het vliegtuig, indien men daarvoor voldoende hoogt heeft, zgn. op zijn kop, of brengt het in een vrille.

Het langzaam vliegen moet niet onder de 300 M. worden beoefend.

Doellandingen w.o. met stilstaande schroef.

Doellandingen beoogen een landing, waarbij het vliegtuig na het uitrollen zoo dicht mogelijk bij een vooraf gesteld doel tot stilstand komt, zonder hulp van den motor. Zoodra de winrichting en sterkte zijn bepaald glijdt de bestuurder omlaag tot plm. 500 M. en blijft beneden den wind. Zonder het doel uit het oog te verliezen glijdt hij, gerekte achten makend en steeds wendend in de richting van het terrein omlaag, loodrecht op de windrichting. Op deze wijze is hij te allen tijde in staat door een scherpe wending recht tegen den wind in te landen en zoo noodig verdere hoogte te verliezen door een zijslip.

Wanneer men juist heeft leeren schatten en manoeuvreeren oefene men zich over een zoo klein mogelijken afstand uit te rollen. Daarna voere men doellandingen uit met stilstaande schroef, daarbij zorgende steeds dicht bij den rand van het terrein te blijven.

Het overtrekken-“stall”en de “vrille “reeds voor de eerste solovlucht behandeld hebbend, blijven voor het behalen van het Groot Militair brevet nog over de “halfroll” en de “looping”.

De halfroll is een manoeuvre, waarbij men 180 graden van richting verandert. Ze kan uitgevoerd worden zoowel met vol, getemperden als afgezetten motor.

Het vliegtuig wordt eerst met de neus een weinig omlaag gedrukt, waarna men het levier achterwaarts brengt. Voordat het vliegtuig een verticalen stand heeft aangenomen, wordt het levier naar één zijde gebracht en flink naar die zijde voetenstuur gegeven ("uitgetrapt"), waardoor het om zijn lengteas zal gaan draaien en op zijn rug komt te liggen. Op dit moment wordt de motor afgezet en het levier in den centralen stand gebracht waarna het vliegtuig tegengesteld a.d. oorspronkelijke richting, omlaag glijdt.

Bij een geheele "roll" (met de Avro) wordt de neus omlaag gedrukt totdat de snelheid 70 à 80 Mijl bedraagt, daarna wordt het levier geheel achterwaarts en naar één zijde gebracht en gelijktijdig naar die zijde vol voetenstuur gegeven. Het levier wordt in die stand gehouden totdat de roll is uitgevoerd. Gedurende de geheele manoeuvre blijft de motor in werking.

Om een looping uit te voeren, moet over voldoende voorwaartsche snelheid beschikt worden teneinde in het hoogste punt de zwaartekracht te kunnen overwinnen.

De snelheid is het grootst bij het begin v.d. looping; de richtingsverandering moet zoo geleidelijk mogelijk zijn, maar toch in een dusdanig tempo dat de snelheid in het culminatiepunt voldoende groot is om dat te passeeren.

Wanneer de beginsnelheid te gering is of het vliegtuig in een te langzaam tempo wordt overtrokken, dan blijft het met zijn rug omlaag "hangen" en valt volgens de wetten der zwaartekracht omlaag.

De meeste vliegtuigen "loopen" bij een snelheid van 80 à 90 Mijl; snelle machines kunnen uit den horizontalen stand, zonder dat de neus omlaag gebracht wordt, een looping verrichten.

Nadat de bestuurder zijn richting op een punt v.d. horizon heeft vastgesteld, wordt de motor op vol toeren gebracht en de neus omlaag gebracht totdat een snelheid van omstreeks 80 Mijl is bereikt. Het levier wordt dan een weinig achterwaarts gebracht zoodat het vliegtuig gedwongen wordt omhoog te gaan. Zoodra hij voelt dat de snelheid gaat minderen wordt het levier verder achterwaarts gebracht totdat het vliegtuig horizontaal op zijn rug vliegt, waarna het levier geheel achterwaarts wordt gebracht. Aangezien de gyroscopische werking zich in een looping meer doet gevoelen dan in een wending, is het noodig, voordat het hoogste punt is bereikt, vooral bij roteerende motoren, linker voetenstuur te geven, anders dwaalt het vliegtuig naar rechts af.

Zoodra de bestuurder na het passeeren van het culminatiepunt den horizon ziet zet hij den motor af en laat het vliegtuig in een normalen glijvlucht overgaan.

Wanneer de looping zuiver uitgevoerd wordt komt het vliegtuig in zijn eigen zog waardoor het even heen en weer geslingerd wordt.

Het vliegen in escadrilleverband.

1. De elementaire oefening in het vliegen in escadrilleverband beoogt de vliegers te leeren hoe zij met elkaar hebben samen te werken en hun een zoodanigen graad van geschiktheid in het vliegen bij te brengen, dat zij in den hitte van den strijd, op hun plaats blijvend, in staat zijn hun volle aandacht te wijden aan het gebruik hunner wapens en te manoeuvreren op de aanwijzingen van hun Commandant.

Dit vereischt een zorgvuldige en voortdurende oefening in discipline, noodig om het gevoel van saamhorigheid en onvoorwaardelijke gehoorzaamheid aan te kweeken.

2. Instructeurs moeten wel bedenken dat het innige verband in een manoeuvreerend escadrille, alhoewel dit boven het vliegveld volkomen bewaard blijft, aan een zware proef wordt onderworpen, indien ze onder vuur wordt genomen of zich na een langen

- en spannenden strijd heeft te herstellen. De oefeningen zullen daarom later bij de escadrilles worden voortgezet totdat iedere vlieger zijn plaats in de formatie instinctmatig en automatisch weet te handhaven. 3.
- De eerste oefeningen dienen om: a. Het vertrouwen in elkaars directe nabijheid tot ontwikkeling te brengen; b. De bekwaamheid, om de plaats t.o.v. andere vliegers te bewaren, aan te kweken; c. Voortduren bedacht te leren zijn op de teekens van den commandant en tevens de nadering van vijandelijke vliegtuigen te onderkennen. d. Discipline, die den grondslag vormt van een succesvolle samenwerking, aan te kweken. 4.
- Het vliegen in escadrilleverband moet progressief zijn, te beginnen met twee, daarna met drie en ten slotte met vijf vliegtuigen. 5. Eenmaal op zijn plaats, behoort de bestuurder door een voortdurend en juist gebruik van de gasmanet, die tot het einde te bewaren.
6. Hij zorge nooit te vliegen: Direct achter een ander vliegtuig, / in den blinden hoek van het leidend vliegtuig, / op een plaats waar hij den Commandant niet kan zien.
7. Men onderscheidt een open en een gesloten formatie. Behalve door radioseinen en lichtkogels kan de Commandant middels eenvoudige bewegingen van het vliegtuig de verbinding onderhouden. Deze zijn:
- “Opsluiten”. De C. maakt eenige kleine bewegingen door de vleugels beurtelings omhoog en omlaag te bewegen.
 - “Afstand vergrooten”. De C. brengt het vliegtuig flink omlaag en dan omhoog.
 - “Rechtsomkeert”. De C. brengt de neus van het vliegtuig een weinig omhoog en vliegt dan horizontaal door. Dat is tevens een waarschuwing voor de vliegers, dat de C. een “half roll” gaat uitvoeren.
 - Van directie veranderen. De C. brengt den vleugel, aan die zijde waarin van directie veranderd zal worden, tweemaal omlaag zonder nog te wenden.
 - “Vijand in zicht”. De C. brengt zijn vleugels eenige malen flink omlaag en omhoog. Dit teken moet door de andere vliegeniers worden overgegeven.
 - “Duiken”. De C. brengt den neus v/h vliegtuig een weinig omlaag en vliegt daarna horizontaal door.

Vliegervaringen.

Overgenomen uit het journaal te Kali Djati

Reeds eerder werd er hierin op gewezen hoe het vliegen in Indië aan het kunnen van onze vliegeniers onder sommige, vaak niet te voorziene weersomstandigheden, hooge eischen stelt. Betrof het toen de moeilijkheden, welke een gevolg waren van zich in korten tijd opstapelende wolkenmassa's, op den 20 April ondervonden enkele onzer vliegeniers en hunne passagiers dat ook in de veelal rustige tropische atmosfeer zich geweldige woelingen kunnen voordoen, van welke bestaan de zich op aarde bewegende mensch niet het geringste vermoeden heeft.

Op dien dag keerden de Luitenants vliegeniers K pfer, Moll en Duinstee van het vliegveld Tjililitan (bij Batavia) naar Andir terug. Op de N.-grens van de Preanger Regentschappen werd over de Goenoeng Sanga-Boeana langs de Z.W. zijde van de Boerangrang gekoerst om daarna in meer Z. richting naar Andir te vliegen.

Boven het Preanger bergland en vooral nabij de hellingen van den Boerangrang werden de vliegtuigen op niet bepaald zachtzinnige wijze door het luchtruim geslingerd. Herhaaldelijk had men heftige remousklappen te verduren, waarbij de toestellen plotseling 30   40 M. naar omlaag stortten.

De eerste Luitenant Wegner, die eveneens dien dag van Tjililitan naar Andir terugkeerde, meldde het volgende:

Van Tjililitan naar Bandoeng terugkeerende bevond ik mij met de H 121 om 2 uur 5 min. nabij het noodlandingsterrein Tambakan op een hoogte van 6600 voet. Vanaf Batavia had ik met sterken wind in den rug gevlogen. Om den Tjatarpas te kunnen overtrekken moest ik mijn koers in Z. richting verleggen en kreeg daarbij den wind dwars in de vliegrichting. Om het afdrijven in O. richting zooveel mogelijk te voorkomen zette ik den motor vol open en vloog met 110 mijlsvaart in de richting van den Tjankoeban Prahou. Bij Segala Iberang kwam ik in een remous zoo hevig als ik in mijn 4-jarige vliegeniersloopbaan nog nimmer had meegemaakt. Het toestel slingerde geweldig, maakte links, dan rechts een halve roll, kreeg snelheden tot 140 mijl om dan plotseling tot "stallen" over te gaan. Boven de onderneming Djagendes voelde ik het toestel wegzakken, ondanks den snelheid van 100 Mijl en keek ik tegen den Tjatarpas aan. De hoogtemeter sloeg tot 5200 voet naar beneden, zoodat ik in dien korten tijd met vol Motor en 100 Mijl vliegende zeker 1400 voet gezakt moest zijn. Ik keerde terug naar Tambakan, bracht het toestel op 6400 voet en deed een nieuwe poging, ditmaal in N.W. richting met den wind schuin achter. Wederom zakte het toestel weg tot 5600 voet en juist was ik van plan terug te keeren en een anderen weg te nemen, toen het toestel werd opgenomen en de hoogtemeter tot 8000 voet opliep. Boven de Kampong Pates (Putes (?), werd de hoogte, zonder dat ik hoogtestuur gaf 8400 voet, om daarna bij het noodlandingsterrein Tjibodas weer plotseling tot 8000 voet te verminderen. Verder verliep de vlucht zonder bijzonderheden.

Ook de Sergeant Majoor Huisjes, een jeugdig vliegenier, ondervond de gevolgen van de woelingen in de atmosfeer toen hij den 20 April met de H 130 in ballast van Kali Djati naar Andir terugkeerde. Hij vloog van Kali Djati in Z.W. richting, met het doel over het noodlandingsterrein Tjileuntja langs de Westelijke hellingen van den Boerangrang te vliegen. Er stond een stevige W. wind. Des te meer hij de hellingen van den Boerangrang naderde, des te meer werd het toestel werd het toestel heen en weer geslingerd. Nu eens werd het op den rechter-, dan weer op den linkerzijde geworpen, meermalen zakte het plotseling honderden voeten om het volgende oogenblik krachtig omhoog te worden getrokken. De hevigste gevolgen van den verraderlijken luchtstreaming werden echter ondervonden toen het toestel zich boven den Westelijken uitlooper van den Boerangrang bevond en het noodlandingsterrein Tjileuntja was gepasseerd. De vliegenier was toen op een hoogte van 4500 voet. De machine dook plotseling met den neus omlaag en werd met zooveel kracht naar beneden getrokken, dat de bestuurder van zijn zitplaats werd gelicht. Het toestel kraakte onder de zware klappen die het had te verduren. Huisjes beschrijft daarna wat hij hierop deed: Ik hield den stuurstok krachtig omvat en hoewel ik den stuurstok daarbij geheel naar achteren drukte, reageerde het toestel daarop niet. Na ongeveer 800 voet op deze wijze te zijn neergestort, richtte het toestel zich weder op, waarbij de vleugels klapperden en het heele toestel trilde. De verdere vlucht tot Bandoeng verliep, behoudens enkele zware remousklappen zonder bijzonderheden.

Bandoeng, 28 april 1925
J. Huisjes