



LES ESCADRILLES D'ORANGE

L'aviation militaire **des Indes orientales néerlandaises** (1911-1941)

par Luc Vangansbeke

Du rant la seconde moitié des années 1930, le gouvernement des Pays-Bas décide de donner un rôle majeur à l'aviation dans la défense de son empire colonial des Indes orientales. Le début de la guerre du Pacifique surprendra toutefois les escadrilles néerlandaises en pleine réorganisation.



L'attitude de plus en plus menaçante de l'Allemagne et du Japon pousse cependant le gouvernement à autoriser la modernisation des armées métropolitaines et coloniales. En 1936, le budget de la KNIL atteint 142 millions de florins, mais il lui faut assurer la défense d'un empire constitué d'îles dispersées sur une distance qui, reportée à l'échelle européenne, équivaut à celle séparant l'Irlande de la mer Caspienne !

Priorité est donnée à la défense de Java, cœur politique et administratif des Indes orientales, où l'on concentre plus des deux tiers des moyens disponibles. Dans les autres îles, les objectifs se limitent à la défense de quelques installations vitales et des champs de forage pétrolier de Palembang, de Samarinda et de Tarakan. L'invasisseur devant arriver par mer et les moyens terrestres étant insuffisants pour protéger toutes les zones de débarquement possibles, le commandement favorise une défense à longue portée, confiée à la Marine et à l'aviation. La modernisation de cette dernière et l'amélioration de son infrastructure deviennent dès lors une priorité.

Mais bien que d'une puissance limitée en 1935, l'aviation est loin d'être une arme nouvelle au sein de la KNIL...

PROEFVLIEGAFDEELING

En 1910, le sous-lieutenant d'artillerie Hein Ter Poorten demande à passer son brevet de pilote d'aéroplane. Après un premier refus, il est autorisé à suivre une formation en Belgique, où il décroche ses ailes à l'École d'aviation de Léon de Brouckère le 30 août 1911, devenant ainsi le premier pilote militaire néerlandais. Dès le mois de septembre, à présent lieutenant, Ter Poorten participe aux manœuvres de l'armée à bord d'un aéroplane loué chez de Brouckère. Sa performance est remarquée par le ministre des Colonies, et, en 1912, un budget est alloué à la KNIL pour l'acquisition de deux biplans Farman et d'un monoplan Déperdussin. Début 1913, Ter Poorten emmène le Déperdussin aux Indes orientales [1]. Il s'y heurte au scepticisme du commandement, convaincu que le climat tropical aura vite raison des structures en bois des aéroplanes. L'appareil regagne la métropole, où se trouvent toujours les deux Farman. Les trois avions sont modifiés, mais lorsqu'ils sont prêts à repartir, la Grande Guerre vient d'éclater, et bien que les Pays-Bas demeurent neutres, ils ne sont pas renvoyés aux Indes orientales. Entre-temps, le 30 mai 1914, la KNIL s'est enrichie d'une *Proefvliegafdeeling* (PVA ou section d'aviation d'essai) forte de trois officiers et de quatorze sous-officiers et militaires du rang.

Propriétaire d'un Farman F-20, Leo van Steyn, aviateur civil néerlandais de la première heure, décède en 1914. Son frère offre alors la machine à la PVA, mais pas plus que les précédentes, elle ne quitte la métropole, puisqu'elle sert à la formation des personnels à Soesterberg. En 1916, elle cède la place à un Farman F-22 de la *Luchtvaartafdeeling* [2] (LVA). Entre-temps, à Java, la PVA a procédé à l'essai de quelques modèles civils, tous rejetés. En janvier 1915, le capitaine Visscher et le lieutenant Ter Poorten partent aux États-Unis en quête d'un matériel plus adapté. Leur choix se porte sur deux hydravions Glenn Martin TA, qui arrivent à Java le 18 octobre. Le 6 novembre, Ter Poorten réalise enfin le premier vol de la PVA aux Indes orientales. Il reste le seul pilote présent, en dehors du capitaine Ockerse, breveté chez de Brouckère en 1912, mais deux autres sont en formation en métropole.

▲ Prise peu avant le début de la guerre du Pacifique, cette photo résume le concept de la défense des Indes orientales néerlandaises par la Marine, soutenue par une solide aviation.

Sauf mention contraire, toute photo : Nederlands Instituut voor Militaire Historie

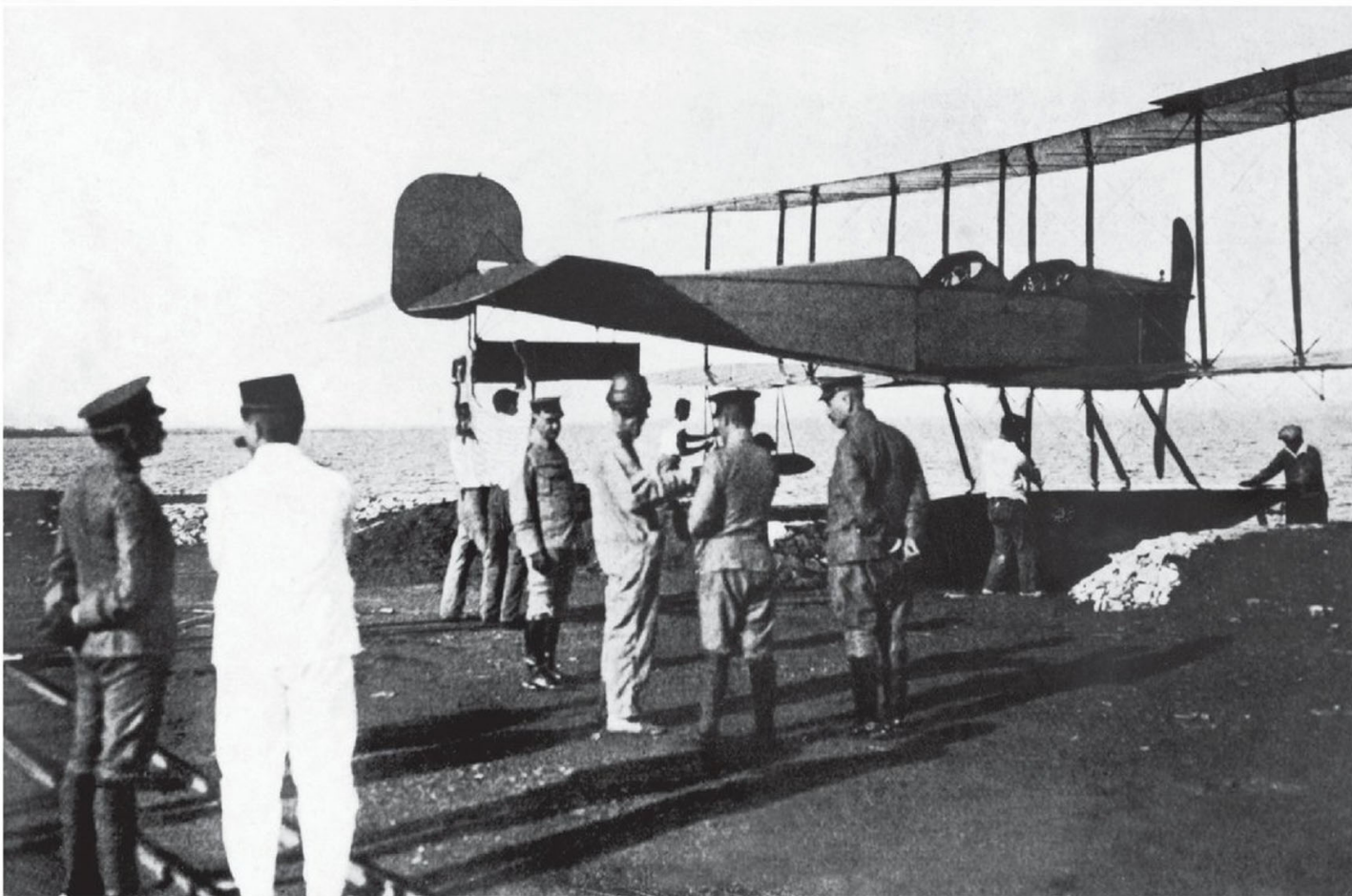
[1] Bien qu'il soit désigné pour la KNIL dès sa sortie de l'académie militaire de Breda, en 1908, Ter Poorten est affecté à des fonctions d'état-major qui le retiennent en métropole jusqu'en 1913.

[2] Premier nom de l'aviation de l'Armée néerlandaise métropolitaine fondée en 1910.

É

pargnés par la Grande Guerre et confrontés, comme d'autres nations occidentales, aux conséquences de la crise économique de 1929, les Pays-Bas adoptent vis-à-vis de leurs forces armées une politique de restrictions qui se poursuit jusqu'au milieu des années

1930. Le budget de la *Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger* (KNIL – l'armée coloniale des Indes néerlandaises) atteint son point le plus bas en 1935, avec un montant de 43,5 millions de florins. Personne n'ayant jusqu'alors envisagé une invasion étrangère suivie d'une occupation militaire, l'organisation, l'équipement et l'entraînement de la KNIL ne sont adaptés qu'au maintien de l'ordre et de la sécurité intérieure, ainsi qu'à la protection de quelques sites sensibles contre un coup de main d'un agresseur extérieur supposé rembarquer une fois son méfait accompli.



Les hydravions sont basés à Tandjong Priok, le port de Batavia (aujourd'hui Djakarta). Après le succès des vols à partir de plans d'eau, l'attention se porte sur l'utilisation d'avions terrestres. En janvier 1916, des travaux de drainage non loin de Pamanoekan permettent l'ouverture de l'aérodrome de Kalidjati, d'où Ter Poorten décolle avec un Martin TA modifié le 8 février. Six jours plus tard, alors qu'il emmène le lieutenant général Michielsen, commandant la KNIL, il s'écrase au sol. Le général est tué sur le coup et Ter Poorten gravement blessé. Rétabli, ce dernier réintègrera l'Artillerie.

Quelques jours après l'accident, une autre commission d'achat part pour les États-Unis, tandis que l'ingénieur civil Hilgers rationalise la formation du personnel technique. L'instruction au pilotage se poursuit avec le TA survivant, mais elle se limite à du taxiing sur l'eau, l'engin ne parvenant plus à déjauger. Fin septembre, deux hydravions Martin TT arrivent d'Amérique, mais après un vol inaugural parfait, aucun de ces appareils ne parvient à quitter l'eau avec plus d'une personne à bord. Impossible de donner des cours de pilotage dans ces conditions, et pour y remédier, l'une des machines est transformée en avion terrestre, ce qui réduit son poids de 110 kg.

LUCHTVAARTAFDEELING KNIL ET MARINE LUCHTVAARTDIENST

Essayé par Hilgers en janvier 1917, le Martin TT modifié donne satisfaction, et l'instruction reprend. En avril, la commission d'achat rentre avec huit Glenn Martin R à roues et 2 TT à flotteurs supplémentaires. Après leurs vols d'essai, ces derniers sont transformés en avions terrestres, et la PVA quitte les installations de Tandjong Priok. L'instruction se poursuit à un rythme soutenu à Kalidjati, et plusieurs pilotes fraîchement brevetés

participent aux manœuvres de la KNIL. Deux nouveaux terrains sont prévus à Rantja Ekèk et à Soekamiskin, près de Bandoeng. Jugé inadapté, le premier est rapidement abandonné, tandis que des problèmes de drainage retardent l'ouverture du second.

La PVA devient la *Vliegafdeeling* (section d'aviation) le 21 octobre 1918, mais, dès l'année suivante, ce nom cède la place à celui de *Luchtvaartafdeeling* KNIL (LA-KNIL). Les avions portent un disque orange en guise de signe de reconnaissance national, mais, le 15 janvier 1919, estimant qu'il y a risque de confusion avec le *Hinomaru* de l'aviation nippone, le lieutenant général van Rietschoten, commandant la KNIL, fait adopter la rosette bleu, blanc, rouge portant en son centre une boule orange, également utilisée en métropole.



▲ Utilisé par l'aviation de l'armée impériale allemande durant les derniers mois de la Grande Guerre, le Fokker D.VII est un excellent chasseur qui, après l'Armistice, sert dans de nombreux pays, y compris les Pays-Bas, où le constructeur, citoyen néerlandais, a transféré ses activités.



Le rythme des activités aériennes ralentit : il reste six Martin R de reconnaissance et un seul TT d'instruction, pour lesquels on manque de pièces de rechange. L'aérodrome de Kalidjati est temporairement fermé, et les avions sont regroupés à Soekamiskin. À l'exception du lieutenant Leendertz, tous les pilotes sont renvoyés en corps de troupe, et l'ingénieur Hilgers prend une année sabbatique.

Fondé en métropole le 18 août 1917, le *Marine Luchtvaartdienst* (MLD ou Service aéronautique de la Marine) est actif aux Indes orientales à partir du 26 septembre 1918, avec deux hydravions saisis aux Allemands : un Friedrichshafen FF-33 et un Rumpler 6B-1. À la LA-KNIL, quatre officiers supplémentaires achèvent leur formation de pilote en métropole, et trois d'entre eux rejoignent en juillet 1919, accompagnés de l'ingénieur en aéronautique Vreeburg, qui prend la tête des services techniques. Leur départ a été précédé de l'achat, au Royaume-Uni, de douze Avro 504K d'écolage et de 12 bombardiers légers de Havilland DH-9. Assemblés sous la conduite de Vreeburg, les appareils donnent satisfaction. En 1920, l'instruction du personnel de la KNIL redémarre aux Indes orientales, tandis que Vreeburg rentre en Europe pour acheter douze Avro 504 et quatorze DH-9 supplémentaires. Le 2 mai 1921 voit l'achat de huit avions amphibies Vickers Viking destinés à la surveillance maritime, tandis qu'un autre contrat, signé le 30 juin, porte sur l'acquisition de six chasseurs Fokker D.VII.

◀ Le lieutenant Hein Ter Poorten (casqué) et le lieutenant général J.P. Michielsen (mains dans le dos) devant un Glenn Martin TA.

▼ En 1924, deux De Havilland DH.9 sont transformés en ambulances volantes par la construction, derrière le pilote, d'un compartiment fermé permettant de loger un patient couché et un infirmier assis.

De son côté, en 1920, le MLD réceptionne douze Van Berkel WA, copie néerlandaise du Hansa-Brandenburg W12. L'année suivante voit l'arrivée de quatorze exemplaires supplémentaires, ainsi que de six Van Berkel WB, copie du Hansa-Brandenburg W29. Aucun des deux modèles n'étant adapté aux distances importantes séparant les différentes îles de la colonie, leur emploi reste limité. Après des essais approfondis avec un Fokker FB-1, celui-ci est renvoyé en métropole. En 1922, la Marine entame la construction de sa nouvelle base de Morokrembangan, près de Soerabaja. Le premier Viking de la LA-KNIL atteint Java en janvier 1922 et effectue son vol inaugural à Soekamiskin ce même mois. Le 15 février, c'est au tour du premier Fokker D.VII. L'instruction se déroulant correctement sur Java, les pilotes de la LA-KNIL cessent d'être formés à Soesterberg. Un troisième lot de douze Avro 504 est acheté et un service radio voit le jour, qui compte rapidement plusieurs stations, tandis que certains avions sont équipés d'un émetteur-récepteur. Le nombre de Viking passe à dix en janvier 1923. Quinze nouveaux pilotes reçoivent leurs ailes la même année, et deux escadrilles opérationnelles sont mises sur pied : la 1^{re} à Soekamiskin et la 2^e à Andir. La surveillance maritime devenant une mission de la Marine, en 1924, la LA-KNIL propose au MLD de reprendre les Vickers Viking. Les marins ne se montrant pas intéressés, les appareils sont retirés du service.





Dornier Do J Wal

Marine Luchtvaartdienst
Indes néerlandaises orientales, 1938

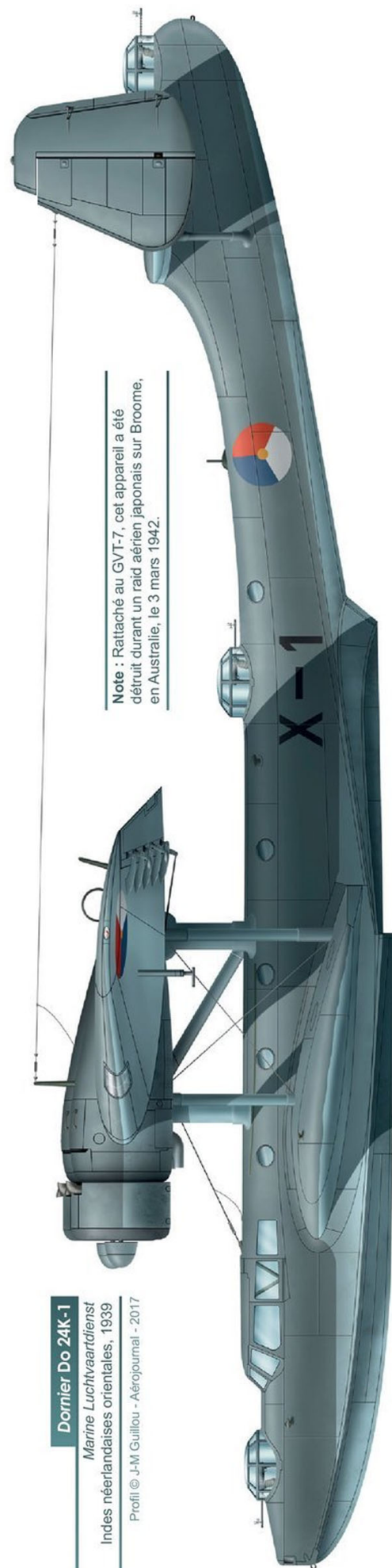
Profil © R. Barraza - Aérojournal - 2017



Dornier Do J Wal

Marine Luchtvaartdienst
Indes néerlandaises orientales, 1935

Profil © R. Barraza - Aérojournal - 2017



Dornier Do 24K-1

Marine Luchtvaartdienst
Indes néerlandaises orientales, 1939

Profil © J-M Guillou - Aérojournal - 2017

Note : Rattaché au GVT-7, cet appareil a été détruit durant un raid aérien japonais sur Broome, en Australie, le 3 mars 1942.



UNE ÉVOLUTION LENTE

L'expansion se poursuit en 1925 par l'achat de dix biplaces de reconnaissance Fokker C.IV, ainsi que de dix Fokker DC.I et de quatre Koolhoven FK 31, biplaces de chasse et de reconnaissance. Un C.IV étant détruit accidentellement avant son expédition, il est remplacé par un C.V. L'aérodrome de Soekamiskin est fermé après le transfert de ses facilités à Andir. Un premier vol de nuit, le 2 novembre, est suivi de l'achat de matériel de balisage approprié pour les aérodromes.

La base navale de Morokrembangan est opérationnelle en 1926. La même année, le MLD commande ses premiers hydravions à coque Dornier J ou Wal (Baleine), qui lui donnent enfin une véritable capacité de reconnaissance maritime à longue distance. Au total, 46 Wal seront pris en compte par le MLD, la plupart construits sous licence par la société néerlandaise Aviолanda de Woensdrecht. Le *Groep Vliegtuigen* (GVT ou groupe d'avions) devient alors l'unité de base du MLD. Plus petit qu'une escadrille de la LA-KNIL, il ne comprend que trois ou quatre appareils et se caractérise par une plus grande souplesse en cas de déploiement à distance. À la ML-KNIL, le terme *Escadrille* disparaît au profit de celui de *Vliegafdeeling* (VI.A. ou section d'aviation). La 1^{re} est équipée de DH-9, les 2^e et 3^e se partageant les différents types de Fokker. L'expérience ayant démontré la supériorité du C.V sur le C.IV, cinq exemplaires supplémentaires sont achetés et arrivent en 1927.

Cette même année, le MLD réceptionne ses premiers Fokker T.IV, bimoteurs de torpillage et de bombardement à flotteurs, et 18 exemplaires sont pris en compte en trois ans. Les croiseurs Hr.Ms. *Java* et *Sumatra*, stationnés

aux Indes orientales, reçoivent des Fairey IIID destinés à l'ajustage de leurs tirs d'artillerie. Si le T.IV donne satisfaction, le Fairey IIID se montre peu fiable et, dès 1928, il cède la place au Fokker C.VIIW, qui remplace aussi les Van Berkel WA.

En 1929, douze Fokker C.V supplémentaires arrivent de la métropole et huit chasseurs Curtiss Hawk sont commandés aux États-Unis. Entrant en service en 1930, ils sont affectés à la 1 VI.A., reconvertie en unité de chasse. La LA-KNIL récupère six Fokker C.VD, originellement destinés au MLD. La récession économique fait malheureusement sentir ses effets, et il faut tailler dans les effectifs. Une partie du personnel navigant réintègre son Arme d'origine, tandis qu'une autre quitte l'uniforme.

En 1931, Aviолanda livre six Curtiss Hawk supplémentaires construits sous licence. Fokker propose son D.XVI comme alternative au Hawk, mais le modèle d'évaluation s'écrase aux Pays-Bas, et aucune livraison n'est effectuée aux Indes orientales. L'aérodrome de Kalidjati est fermé par mesure d'économie le 31 décembre. Après le crash du D.XVI, Fokker propose le D.XVII, qui répond au cahier des charges émis par la LA-KNIL et semble supérieur au Hawk. Bien qu'un appareil soit envoyé en évaluation aux Indes orientales, aucune commande n'est passée. Les Avro 504 et les DH-9 sont modernisés, mais la situation économique difficile entraîne de nouvelles restructurations. Les crédits limités ne permettant pas une maintenance correcte de tous ses appareils, le MLD en stocke une partie en attendant des jours meilleurs. En 1934, le pire de la dépression économique est passé. À Java, le lieutenant-colonel IJgen, commandant la LA-KNIL, est promu au grade supérieur et retourne à l'Infanterie.

▼ Mise à l'eau d'un Dornier Wal du MLD. Avec l'arrivée de ce grand hydravion, propulsé par deux moteurs en tandem, la *Koninklijke Marine* se dote enfin d'une véritable capacité de patrouille aérienne à longue portée.





Sa place est prise, le 31 octobre, par le major Ludolph Hendrik van Oyen, diplômé de l'académie de Breda en 1913, fantassin et même pas breveté pilote. Grand sportif, c'est un homme à l'esprit ouvert, doté d'une expérience professionnelle bien équilibrée, alternant les séjours en unité de combat, en état-major et en école comme instructeur. Personne ne se doute encore de la durée exceptionnelle de son futur séjour à la tête de la LA-KNIL [3]. Pour mettre ses subordonnés en confiance, il passera son *Klein Militair Vliegbrevet* [4] en 1936.

[3] Van Oyen ne quittera véritablement le poste de commandant de la ML-KNIL qu'en 1945, avec le grade de lieutenant général, bien que, à partir de l'été 1942, il assumera, à la place de Hein Ter Poorten, prisonnier des Japonais, le commandement effectif de la KNIL, qui tente de se reconstituer dans plusieurs pays alliés.

[4] Traduction littérale : petit brevet militaire de pilotage. Celui-ci est délivré à la fin de la formation élémentaire, qui permet de voler sur des avions légers.



BOMBARDIERS À LONG RAYON D'ACTION

Van Oyen est promu lieutenant-colonel le 31 juillet 1935. Le commandant de la KNIL est alors le lieutenant général Boerstra, ancien inspecteur de la LVA en métropole. Lorsque les tensions internationales décident les autorités politiques à desserrer les cordons de la bourse au profit des armées, il se prononce en faveur d'une défense à distance par la Marine, soutenue par une aviation de bombardement à long rayon d'action. Malgré la situation budgétaire plus favorable, des choix difficiles subsistent. Fokker est sollicité pour développer un nouveau chasseur, mais le bombardier à long rayon d'action a priorité. Cela retarde l'achat de chasseurs et de bombardiers en piqué, jugés inadaptés à la défense des Indes orientales en raison de leur rayon d'action et de leur charge offensive limités.

L'US Army Air Corps venant de mettre en service son B-10B, c'est vers le constructeur de celui-ci, la société Glenn Martin, déjà connue des Néerlandais, que la KNIL se tourne pour rééquiper sa *Luchtvaartafdeeling*. Entièrement métallique, l'avion présente des innovations importantes, comme une large soute, permettant de loger une tonne de bombes dans le fuselage, un train d'atterrissage rétractable et des habitacles fermés pour tout l'équipage. Grâce à sa vitesse de pointe de 343 km/h, il est plus rapide que tous les chasseurs du moment.

En métropole, le ministère des Colonies lui préfère le Fokker T.V, de construction nationale mais toujours à l'état de projet. L'appareil néerlandais étant essentiellement construit en bois et en toile, les militaires démontrent aisément sa fragilité sous un climat tropical, et les politiques s'inclinent. Une commande portant sur sept Glenn Martin d'exportation est signée le 27 février 1936, suivie d'une deuxième, pour six appareils supplémentaires, le 11 mai. Propulsés par des moteurs Wright Cyclone R-1820-F53 de 750 ch, ces avions sont connus sous la dénomination de *Wright Holland 1* (WH-1). Le



De Havilland DH.9
Luchtvaartafdeeling KNIL
 Kalidjati, Java, 1921
 Profil © R. Barraza - Aérojournal - 2017

▼ Ludolph Hendrik Van Oyen en tenue de lieutenant général, quelques semaines avant la fin de la guerre du Pacifique, alors qu'il exerce la fonction par intérim de commandant de la KNIL.

▲ Le premier Curtiss Hawk construit sous licence par Aviолanda, sur l'aérodrome de Waalhaven, en métropole, peu avant son départ pour les Indes orientales. De 1930 à 1938, ce type d'avion constitue l'épine dorsale de la chasse de l'AL-KNIL.

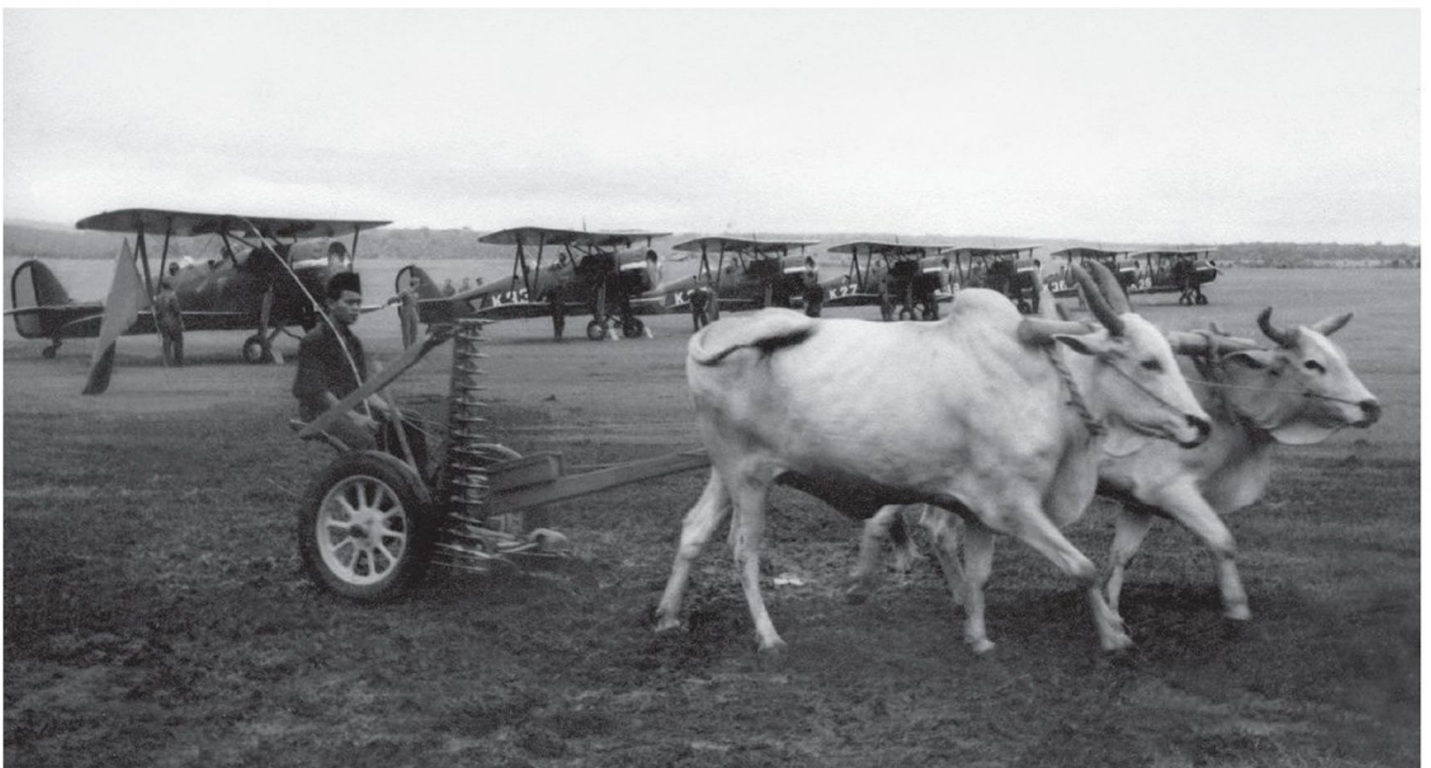
▼ Le terrain de Kalidjati quelques mois avant l'invasion nipponne. La présence de ces Koolhoven FK.51 destinés à l'instruction des futurs pilotes et de ces bœufs, moyen de traction plus que millénaire, constitue un choc de civilisations.

ministère des Colonies exige à présent que les Glenn Martin soient construits sous licence aux Pays-Bas, mais aucun constructeur néerlandais ne disposant des installations nécessaires à la production d'avions entièrement métalliques, les politiques cèdent à nouveau : les Martin 139 seront produits à Baltimore et expédiés directement aux Indes orientales.

L'année 1936 voit aussi l'arrivée de treize bombardiers légers et appareils de reconnaissance Fokker C.X commandés en 1934. Ils seront rapidement retirés des unités opérationnelles et affectés à l'entraînement, ainsi qu'au remorquage de cibles. Arrivé en décembre, le premier Martin 139 effectue son vol inaugural à Andir le 19 janvier 1937, et pour avril, tous les WH-1 sont en unités. Dès le mois de mars, 26 exemplaires supplémentaires sont commandés. Désignés WH-2 et équipés de Wright Cyclone R-1820-G3 de 840 ch, ils sont livrés pour mars 1938. Encouragé par ces ventes, Glenn Martin développe son Modèle 166, qui se distingue de son

prédécesseur essentiellement par une longue verrière allant du poste de pilotage à celui du mitrailleur arrière, des ailes redessinées, un nez modifié et des moteurs Wright Cyclone R-1820-G5 de 900 ch. La charge offensive pouvant être doublée lors de vols à courte distance, les bombes supplémentaires sont accrochées sur des lanceurs fixés sous les ailes. Le modèle retient aussitôt l'attention de la LA-KNIL, qui, en décembre 1937, en commande 39 exemplaires sous la dénomination de WH-3. Les livraisons débutent en mai 1938. Un dernier contrat, signé en novembre 1938, porte sur 42 WH-3A équipés de moteurs Wright Cyclone R-1820-G105A de 1 000 ch.

Entre-temps, de 1936 à 1938, le MLD prend livraison de douze Fokker T.IVA, version améliorée du T.IV, dont les exemplaires toujours en service sont modifiés en T.IVA. À bord des croiseurs, le Fokker C.VIIW cède la place au C.XIIV. Le changement majeur au MLD réside dans le remplacement des Wal-





Koolhoven FK-51

Vlieg- en Waarnemerschool, LA-KNIL
Kalidjati, Java, 1938

Profil © R. Barraza - Aérojournal - 2017

Le 3 août 1936, Dornier et le ministère des Colonies signent un contrat concernant le développement du Do 24, qui effectue son premier vol le 3 juillet 1937. La machine est une réussite totale, et le MLD en achète 90, dont 60 à construire par Avirolanda. Par souci de standardisation des pièces de rechange, les avions seront propulsés par des moteurs Wright Cyclone R-1820-F52 de 770 ch, puis par des G102 de 1 100 ch, très similaires à ceux équipant les Glenn Martin de la LA-KNIL.

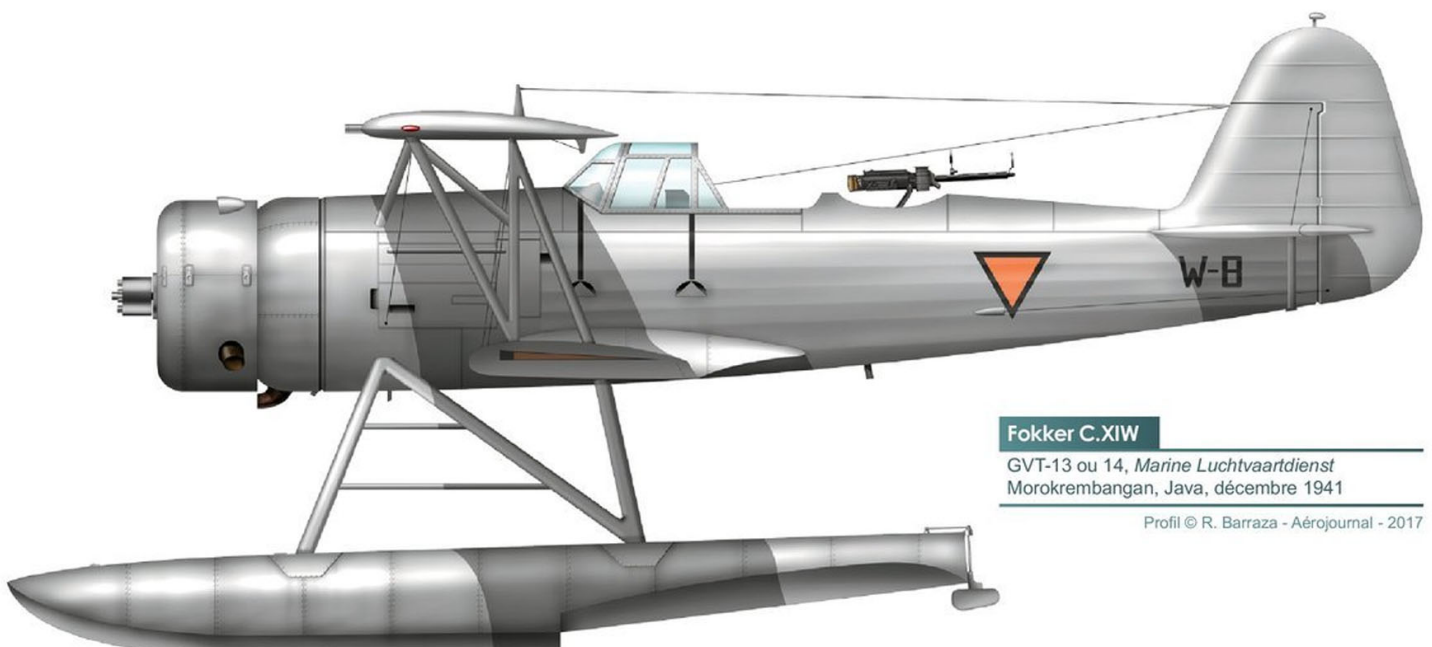
MILITAIRE LUCHTVAART KNIL

En 1937, le prototype du nouveau chasseur de Fokker, le D.XXI, effectue un séjour à Java, sans entraîner de commande. L'arrivée des Glenn Martin nécessitant la formation d'équipages supplémentaires, Koolhoven livre 45 biplaces d'instruction FK-51, qui remplacent les vaillants Avro 504. Arrivés en bout de potentiel, les Hawk sont retirés du service à la mi-1938 et ne sont

► Vol en formation de Fokker T.IVA et Ryan STM-S2 du MLD. Pour l'instruction élémentaire de ses futurs pilotes, la Marine utilise aussi bien la version terrestre que la version à flotteurs de cet avion d'écolage.

pas remplacés. La disparition de sa seule unité de chasse n'inquiète guère le commandement de la KNIL, convaincu de la supériorité du bombardier, mais elle n'est pas du goût de la Marine, dont la base de Morokrembangan n'est plus protégée. La promesse d'un accroissement du nombre de canons antiaériens ne calmant en rien les marins, vingt Curtiss Hawk H-75 sont commandés pour la ML-KNIL en décembre 1939.

Boerstra part à la retraite et cède la place au lieutenant général Berenschot le 22 juillet 1939. Le début de la Seconde Guerre mondiale, le 1^{er} septembre 1939, accélère la construction de nouveaux aérodromes dans l'ensemble des Indes orientales. L'accroissement des moyens de la LA-KNIL nécessitant une restructuration approfondie, celle-ci devient la *Militaire Luchtvaart KNIL* (ML-KNIL ou Aéronautique militaire) par arrêté royal le 30 novembre 1939. Un nouvel échelon de commandement fait son apparition avec le *Vlieggroep* (VI.G ou groupe d'aviation), qui comprend deux ou trois *Afdeelingen* (sections). Sur les avions, un triangle orange bordé de noir remplace la rosette tricolore.



Fokker C.XIW

GVT-13 ou 14, Marine Luchtvaartdienst
Morokrembangan, Java, décembre 1941

Profil © R. Barraza - Aérojournal - 2017



En métropole, le monde politique s'émeut de la faiblesse des défenses des Indes orientales, et le 24 avril 1940, Charles Welter, ministre des Colonies, insiste auprès du gouverneur général van Starckenborgh Stachouwer sur l'importance de l'aviation. Plusieurs commandes ont déjà été adressées aux constructeurs aéronautiques américains, mais les Pays-Bas étant neutres, la France et la Grande-Bretagne ont la priorité.

Tous les Curtiss H-75 sont néanmoins livrés pour mai 1940, ce qui permet de mettre sur pied la 1^{ste} *Jachtafdeeling* à Andir le 1^{er} août. Huit mois plus tard,

▼ Un groupe de Fokker T.IVA du MLD dans les années 1930. Six appareils de ce type équiperont toujours deux GVT au moment de l'ouverture des hostilités dans le Pacifique en décembre 1941.

six Bücker Bü 131 Jungmann, arrivés d'Allemagne en février 1940, lui sont également affectés pour l'entraînement des pilotes au vol acrobatique. Pour assurer la conversion des futurs pilotes de Martin sur bimoteurs, la ML-KNIL acquiert seize Lockheed 212, version militaire du très élégant L-12 Electra Junior.

L'invasion de la métropole par la Wehrmacht le 10 mai 1940 met un terme à la neutralité néerlandaise. La reine et le gouvernement se réfugient en Grande-Bretagne, et le réarmement de la KNIL reste à l'ordre du jour. Le 2 août, les autorités de celle-ci se voient présenter un plan ambitieux concernant la future composition de la ML : neuf *Afdeelingen* de bombardiers à long rayon d'action, six de bombardiers en piqué [5], neuf de chasse et deux de reconnaissance, réparties entre huit *Vlieggroepen* rassemblés en deux régiments. Aussi beau soit-il, ce plan nécessite la formation d'une foule de nouveaux pilotes, membres d'équipage et techniciens. La capacité des centres d'instruction de la ML-KNIL étant limitée, et le MLD n'en ayant pas aux colonies, une aide substantielle est attendue des écoles de la métropole. L'occupation de la mère patrie fermant cette porte, l'achat de nouveaux avions de combat doit être précédé de celui d'une quantité suffisante d'avions d'écolage pour former les équipages aux Indes orientales.



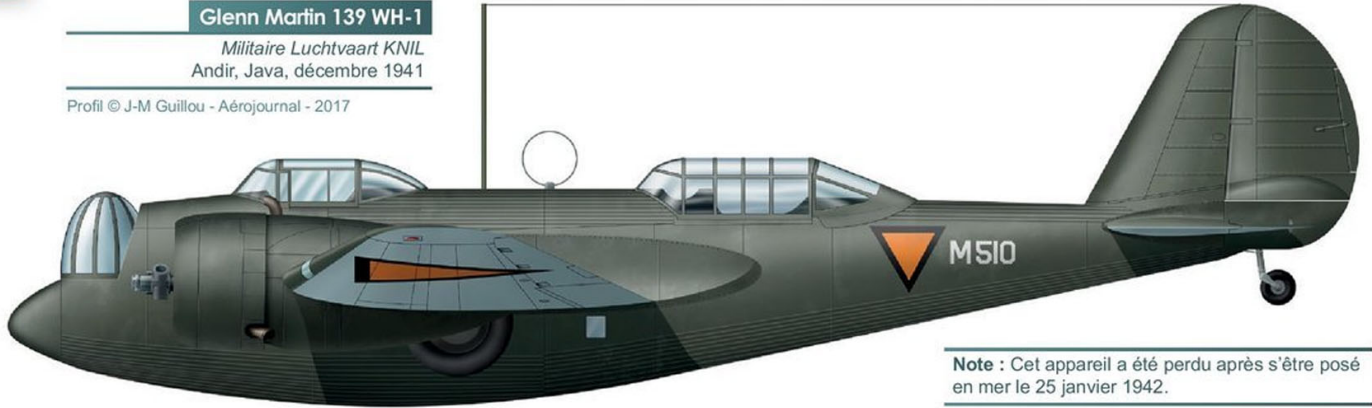
[5] Une modification ultérieure du plan portera à neuf le nombre prévu d'*Afdeelingen* de bombardiers en piqué, ce qui, toujours sur le papier, entraînera aussi la création d'un *Vlieggroep* supplémentaire.



Glenn Martin 139 WH-1

Militaire Luchtvaart KNIL
Andir, Java, décembre 1941

Profil © J-M Guillou - Aérojournal - 2017

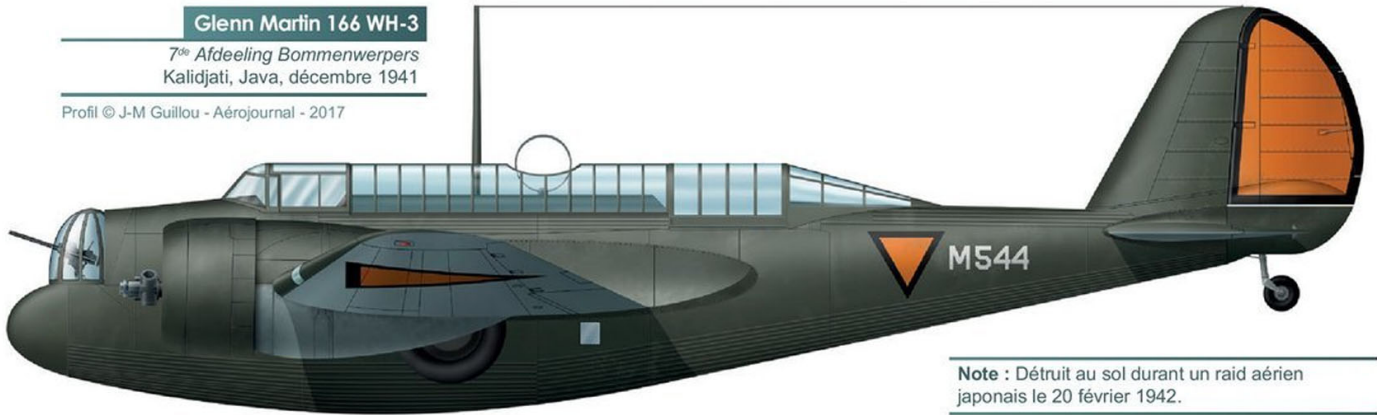


Note : Cet appareil a été perdu après s'être posé en mer le 25 janvier 1942.

Glenn Martin 166 WH-3

7^{de} Afdeling Bommenwerpers
Kalidjati, Java, décembre 1941

Profil © J-M Guillou - Aérojournal - 2017



Note : Détruit au sol durant un raid aérien japonais le 20 février 1942.



Curtiss Wright CW-22 Falcon

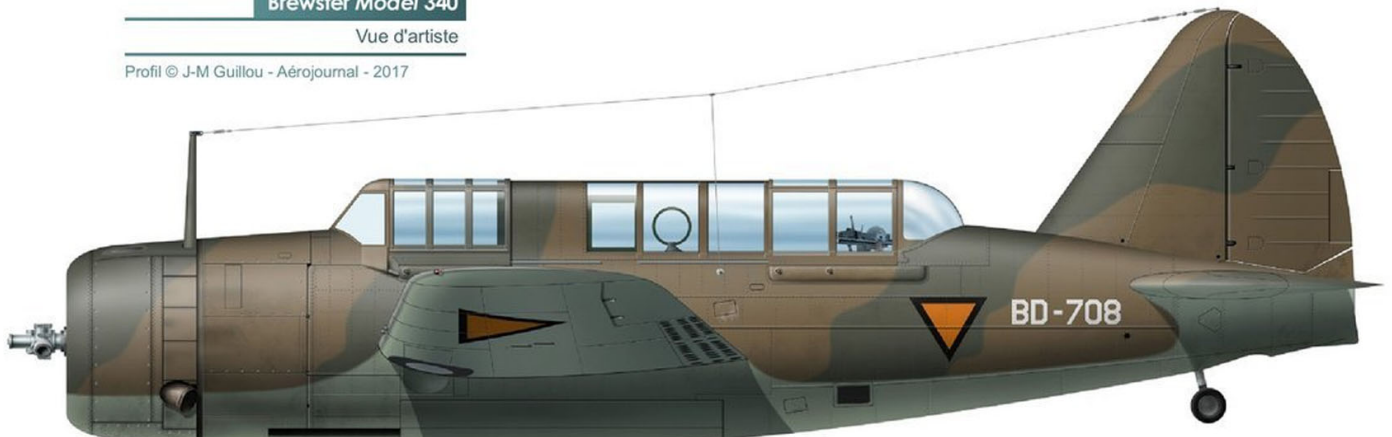
Vk.A.1 ou Vk.A.2, ML-KNIL
Tjililitan ou Djokjakarta, Java, décembre 1941

Profil © J-M Guillou - Aérojournal - 2017

Brewster Model 340

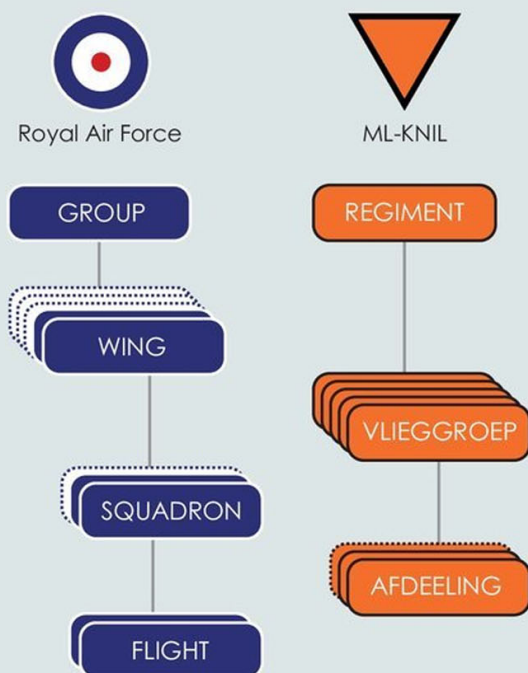
Vue d'artiste

Profil © J-M Guillou - Aérojournal - 2017



Note : Cet appareil fait partie d'une commande jamais livrée aux Néerlandais et reprise par l'US Marine Corps sous la désignation de SB2A-4 (Buccaneer).

COMPARAISON APPROXIMATIVE ENTRE LES STRUCTURES DE LA ROYAL AIR FORCE ET DE LA ML-KNIL EN 1941



Bien que le plan de 1940 prévoit d'articuler la ML-KNIL en deux régiments, il n'y en a toujours qu'un seul de formé en décembre 1941, ceci étant dû au fait que tous les *Vlieggroepen* prévus ne sont pas encore constitués. Le régiment de la ML-KNIL est assez comparable au *Group* de la RAF.

Le *Vlieggroep* est comparable au *Wing* de la RAF, bien qu'il gère un nombre moins important d'avions. Seuls les chasseurs et les bombardiers sont organisés en *Vlieggroepen*. Il y en a trois de bombardement et deux de chasse en décembre 1941. Un *Vlieggroep* comprend deux ou trois *Afdeelingen*.

L'*Afdeeling* est comparable au *Squadron* de la RAF, mais elle gère moins d'appareils dans la plupart des cas. Les cinq *Afdeelingen* de reconnaissance disponibles en décembre 1941 ne tombent pas sous l'autorité d'un *Vlieggroep* et prennent leurs ordres directement des grands commandements des forces terrestres de la KNIL.

Une *Afdeeling* se subdivise habituellement en patrouilles de trois appareils pour opérer, mais contrairement au *Flight* britannique, celles-ci n'ont pas de caractère permanent et sont constituées en fonction des disponibilités du moment.

▼ Alignement de Tiger Moth du VVC. Mis sur pied dans un esprit proche de celui de l'aviation populaire française, il n'apportera qu'une contribution limitée à l'expansion de la ML-KNIL et du MLD avant l'invasion japonaise, mais évacués vers l'Australie avant la reddition de Java, puis vers les États-Unis, ses membres joueront un rôle important dans la remise sur pied de la ML-KNIL en exil.

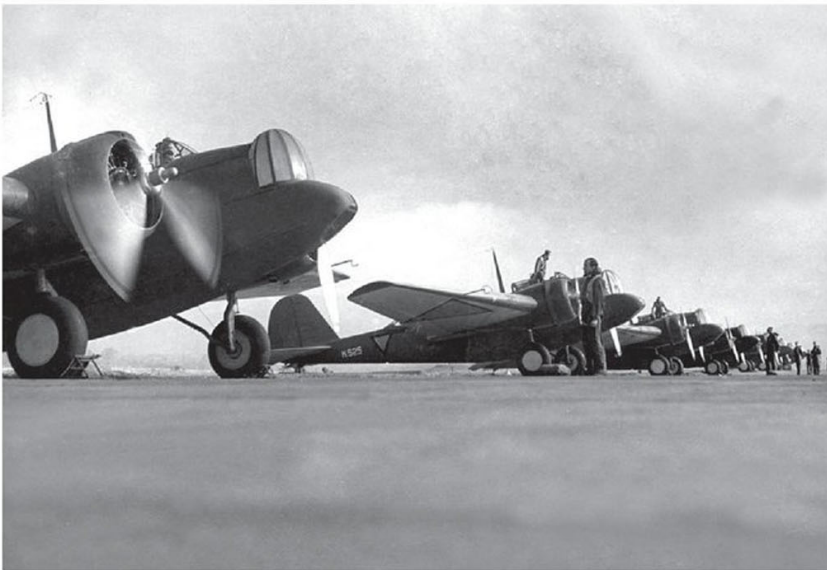
RÉARMEMENT

La ML-KNIL récupère 24 chasseurs Curtiss-Wright CW-21B initialement destinés à la chasse métropolitaine. Malgré l'entrée en guerre des Pays-Bas, la tâche des commissions d'achat envoyées aux États-Unis demeure difficile. Washington DC craint que les Indes orientales ne partagent le sort de l'Indochine française, où les troupes nippones stationnent en nombre croissant à partir de septembre 1940. La fermeté néerlandaise face aux exigences japonaises en matière

de fourniture de caoutchouc, d'étain et de pétrole rassure toutefois les Américains, et les acheteurs sont autorisés à poursuivre leur quête d'avions, de chars et d'autres matériels. Ces hommes sont regroupés au sein de la *Netherlands Purchasing Commission* (NPC), conseillée par des businessmen expérimentés et dont la direction est installée à New York. Un premier achat pour la ML-KNIL porte sur 72 Brewster 339C et D, versions d'exportation du F2A de la *Navy*. L'aéronavale américaine lui préférant le F4F, le constructeur parvient à

honorer cette commande, et 71 exemplaires atteindront les Indes orientales entre mars et août 1941. En revanche, aucun des vingt B-339-23, aussi parfois désignés sous l'appellation de B-439, ni des 162 bombardiers en piqué B-340-17 commandés ne sera livré à temps par Brewster. Submergée par les commandes britanniques, la société Curtiss-Wright ne peut, elle non plus, fournir 140 Curtiss H-87 dans les délais souhaités, et une tentative pour faire construire 100 Hawker Hurricane au Canada s'avère tout aussi vaine.





L'achat d'autres types d'avions se déroule mieux : 108 Ryan STM-2 et STM-S2 d'instruction élémentaire sont livrés au début de 1941. Le MLD en prend en compte 48, dont certains équipés de flotteurs, et ouvre son propre centre de formation au pilotage à Perak, près de Morokrembangan. L'arrivée de vingt Lockheed Lodestar en mai 1941 accroît considérablement la capacité de transport de la ML-KNIL. En décembre, celle-ci réceptionne encore 36 Curtiss-Wright CW-22 Falcon destinés à l'entraînement avancé et à la reconnaissance.

En revanche, 25 exemplaires de la version améliorée CW-22B quitteront les chaînes de montage trop tard et 21 seront expédiés en 1942 vers l'Australie, où ils seront récupérés par l'USAAF. Bien que modernes au milieu des années 1930, les Glenn Martin sont obsolètes en 1941, et la NPC signe un contrat portant sur l'achat de 162 North American B-25C à livrer entre novembre 1942 et février 1943.

▲ Alignement de Glenn Martin 139 WH-2 entre novembre 1939 et décembre 1941. Au moment du déclenchement des hostilités dans le Pacifique, cette version a pratiquement disparu des six *Afdeelingen* de bombardiers opérationnelles, rééquipées de WH-3 ou WH-3A.

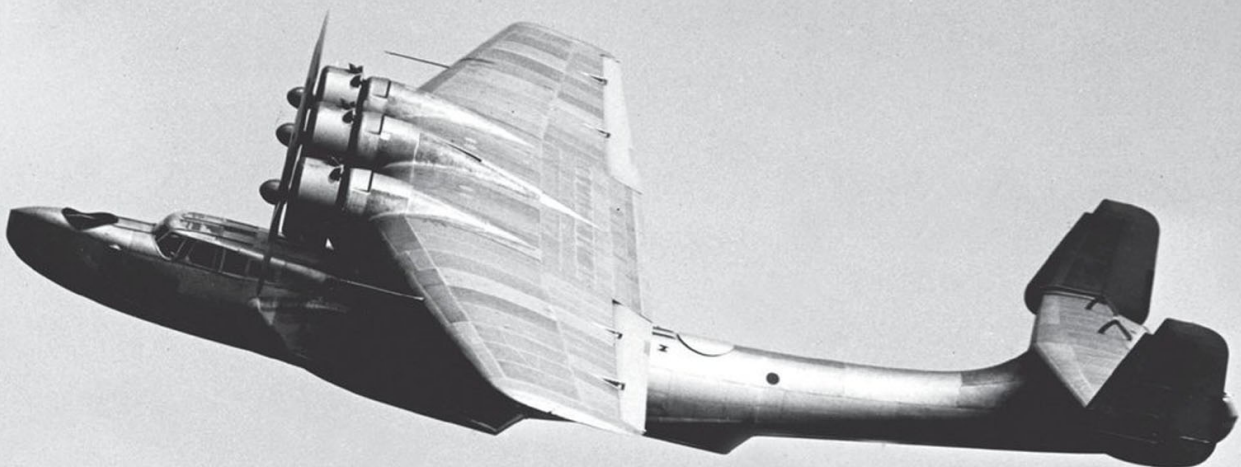
▼ Vol d'essai, à sa sortie d'usine, du premier Dornier 24 livré au MLD. Après avoir rendu de grands services durant les combats de décembre 1941 à mars 1942, les six derniers exemplaires encore utilisables seront remis à la *Royal Australian Air Force*.

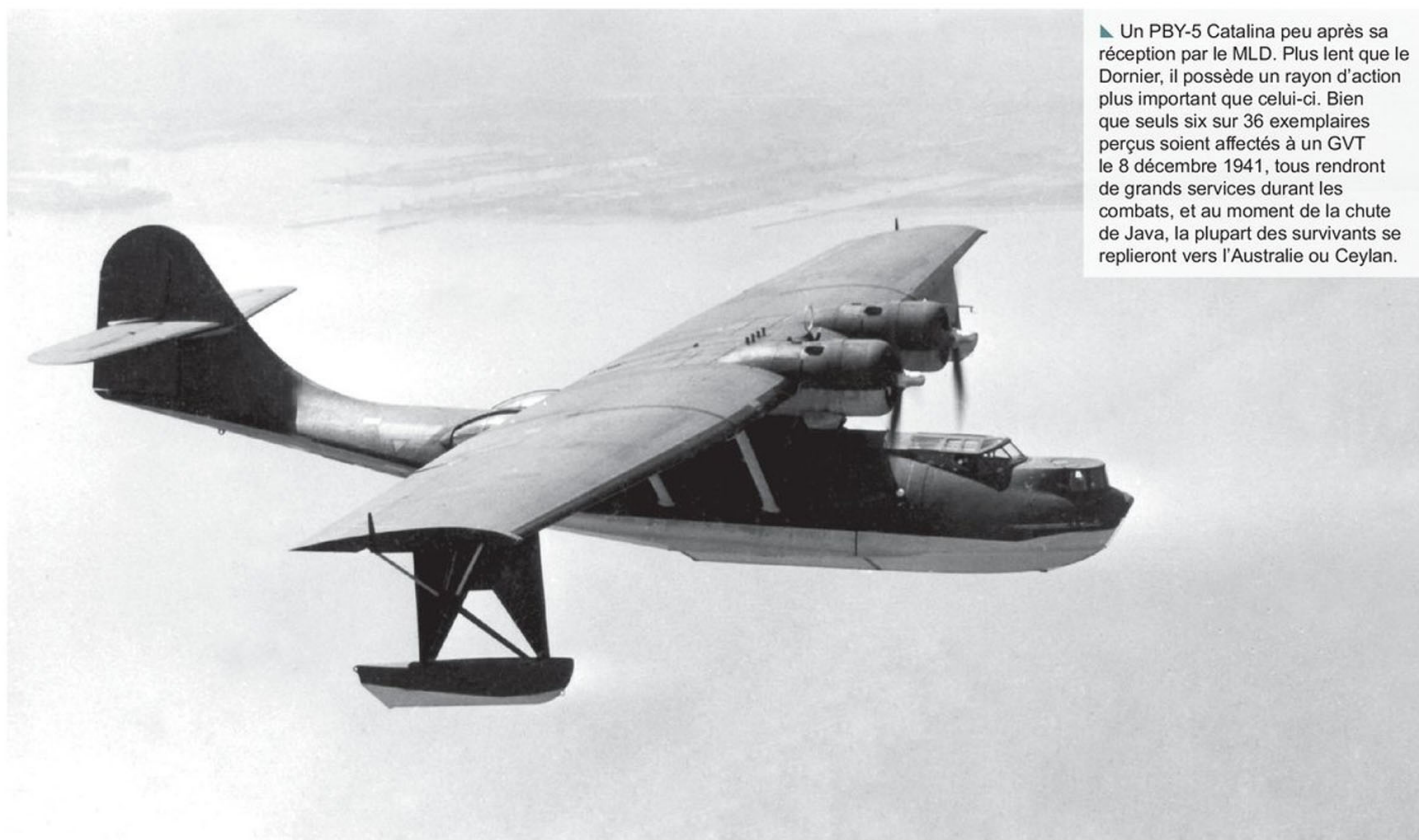
Au MLD, l'invasion de la métropole interrompt les livraisons de Dornier 24 après l'arrivée du 37^e exemplaire. Il faut trouver une machine de substitution, et la NPC signe un contrat portant sur 36 PBY-5 Catalina, suivi d'un autre pour douze PBY-5A, version amphibie du précédent. Pour assurer la succession des Fokker T.VIA dans les missions de torpillage, la NPC tente d'acquérir 80 bombardiers légers Douglas DB-7B et 7C, mais le constructeur n'accepte qu'une commande de 48 exemplaires, dont seulement six arriveront à Java peu avant l'invasion nipponne [6].

Dans le but de permettre la transition des élèves-pilotes du Ryan vers le DB-7 ou le B-25, la NPC achète 24 Beechcraft 18 et 14 Lockheed 212 supplémentaires, mais ceux-ci ne quitteront pas les USA. L'acquisition de 24 Vought-Sikorski VS-310 (version d'exportation de l'OS2U Kingfisher) doit assurer la succession des Fokker C.XIW, mais aucun ne sera réceptionné [7]. Enfin, quarante-huit Vought-Sikorski S-43 amphibies doivent donner une capacité de transport au MLD ; mais, là encore, aucun ne sera livré.

DES LACUNES IMPORTANTES

Simultanément, des négociations s'ouvrent avec les autorités militaires britanniques de Singapour et américaines de Manille en vue d'une coordination de la défense des possessions respectives. Afin d'éviter toute provocation envers le Japon, ces pourparlers s'effectuent dans la plus grande discrétion et n'aboutissent sur aucun accord politique. Quatre plans d'action, appelés PLENAPS A, B, C et D, sont néanmoins élaborés en novembre 1941 et prévoient l'envoi de renforts aériens et navals en cas d'attaque nipponne. Bien qu'ils prennent en compte des menaces séparées contre la Malaisie, les Philippines [8] ou les Indes orientales, la possibilité de frappes simultanées contre les trois objectifs est ignorée. Ces accords se concrétisent également sur le





Un PBY-5 Catalina peu après sa réception par le MLD. Plus lent que le Dornier, il possède un rayon d'action plus important que celui-ci. Bien que seuls six sur 36 exemplaires perçus soient affectés à un GVT le 8 décembre 1941, tous rendront de grands services durant les combats, et au moment de la chute de Java, la plupart des survivants se replieront vers l'Australie ou Ceylan.

[6] Hâtivement assemblés sur les quais du port de Tjilatjap, ces avions n'auront pas l'occasion de servir et seront sabotés, mais l'un d'eux sera remis en état de vol par les Japonais. Les autres seront récupérés par l'USAAF, puis passés en grande partie à la RAAF.

[7] Dix-huit seront envoyés en Australie et récupérés par la RAAF, tandis que les six derniers seront cédés à l'aviation mexicaine.

[8] à l'origine, les Américains n'adhèrent pas aux accords PLENAPS, mais les Hollandais et les Britanniques tiennent néanmoins compte d'une menace japonaise contre les Philippines.

terrain : en juillet 1941, une *Ardeeling* de Glenn Martin est envoyée pour la première fois à Sembawang, près de Singapour, pour participer à un exercice de la RAF. Ces négociations sont marquées par un drame le 13 octobre 1941. Après un entretien à Batavia avec l'*Air Chief Marshal Sir Robert Brooke-Popham*, commandant en chef britannique en Extrême-Orient, le général Berenschot repart en avion pour Bandoeng. Cinq minutes après avoir décollé, le Lodestar s'écrase sans qu'il n'y ait de survivant. La succession est assurée par le chef d'état-major général de la KNIL, qui n'est autre que Ter Poorten, à présent lieutenant général.

La ML-KNIL fait régulièrement appel à des propriétaires d'avions privés pour des vols de liaison, contre rétribution ou un entretien gratuit dans les ateliers militaires. Parmi l'équipement de ces collaborateurs occasionnels, on recense un WACO UKC et un EGC-7, un Messerschmitt Bf 108, un Fairchild 24, deux Piper J-4 Cub Coupé et un Miles Hawk. Il faut

toutefois se rendre à l'évidence : l'expansion rapide de la ML-KNIL s'accompagne d'une pénurie de personnel qualifié. Sitôt formés dans les écoles de pilotage ou les centres d'instruction spécialisés, les jeunes aviateurs et techniciens rejoignent des unités toujours en voie de constitution.

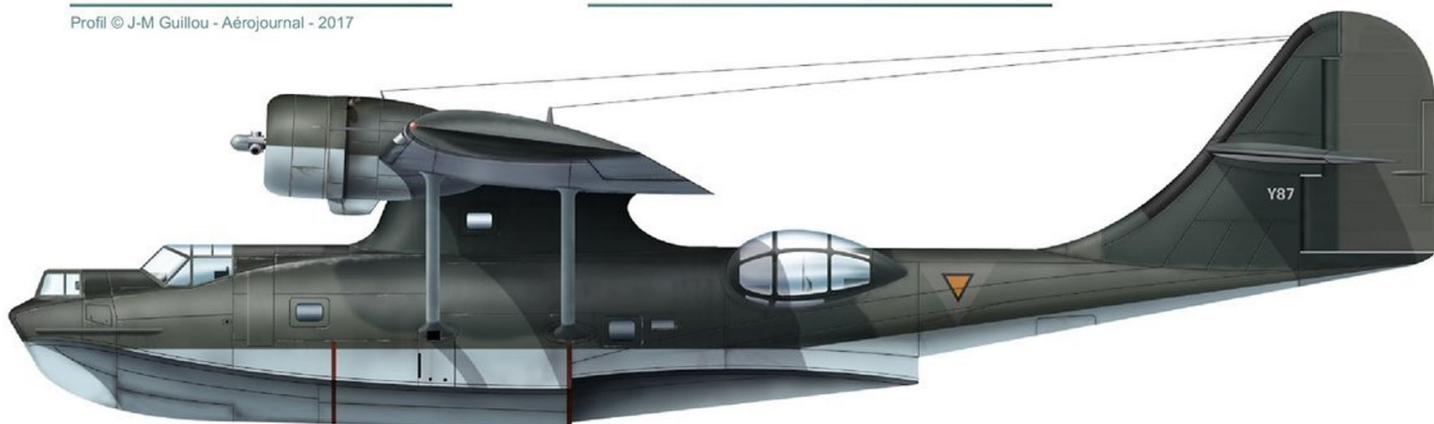
Avec la coopération des aéro-clubs locaux, le lieutenant de réserve Wittert van Hoogland met sur pied le *Vrijwillig Vlieger Corps* (VVC ou Corps d'aviateurs volontaires), financé par le *Nederlands Indisch Luchtvaart Fonds* (le fonds aéronautique des Indes néerlandaises). Le but du VVC est de former de jeunes pilotes ou élèves-pilotes sportifs civils comme réservistes pour la ML-KNIL ou le MLD. Une première section ouvre ses portes à Batavia en mars 1941, suivie d'autres à Bandoeng, Semarang, Soerabaja, Medan, Djokjakarta et Malang. La formation est assurée par des instructeurs civils, renforcés de militaires détachés par la ML-KNIL et le MLD, avec les moyens disponibles localement.

Consolidated PBY-5 Catalina

No. 321 (Dutch) Squadron
Katukurunda, Ceylan, 1942

Note : Arrivé trop tard pour participer à la défense des Indes néerlandaises, affecté au No. 321 Squadron, à la réactivation de celui-ci en août 1942.

Profil © J-M Guillou - Aérojournal - 2017





▼▼ Deux Lockheed 212 sur l'aérodrome Kalidjati. En temps de paix, ces appareils servent essentiellement à donner aux futurs pilotes de bombardiers Glenn Martin un premier aperçu du pilotage de bimoteurs. *Nederlands Instituut voor Militaire Historie*

▲ Alignement de Curtiss-Wright CW-21B Interceptor, à la 2-VI.G.IV en 1941. Leurs pilotes manquent de protection et les avions n'ont pas de réservoirs auto-étanches, mais ils font partie des rares chasseurs alliés à grimper plus vite que les Nakajima Ki-43 japonais.



système d'alerte repose entièrement sur le réseau téléphonique civil. Ses membres n'ont guère de connaissances dans le domaine de l'identification d'avions amis et ennemis, ni dans l'estimation correcte de l'altitude des formations observées.

MOBILISATION

Bien que les garnisons de certains points sensibles, comme Tarakan, Balikpapan, Ambon et Menado, soient déjà sur le qui-vive depuis plusieurs mois, la mobilisation n'est décrétée que le 30 novembre 1941. Le 8 décembre [10], soit le jour même de l'attaque contre Pearl Harbor, le gouvernement néerlandais en exil déclare la guerre à l'Empire du Soleil levant. Tout le personnel de réserve est rappelé pour le 12. La ML-KNIL aligne alors 95 Glenn Martin, répartis entre les VI.G.I, II et III, une réserve et une patrouille indépendante détachée auprès du MLD.

En juillet 1941, le VVC réceptionne les premiers exemplaires d'une livraison de 48 Tiger Moth [9] achetés en Australie, mais des problèmes d'hélice retardent leur mise en service, si bien que sur quelque 300 élèves, seuls 85 seront brevetés avant l'ouverture des hostilités dans le Pacifique.

La ML-KNIL ne disposant pas encore de radar, la seule chance pour ses unités de ne pas être détruites par surprise sur leurs terrains par un raid aérien ennemi consiste en un réseau efficace de guet et d'alerte. Ce type d'organisation a fait ses preuves aux côtés des radars de la RAF durant la bataille d'Angleterre. Calqué sur celui de la métropole, le *Luchtbeschermingsdienst* (Service de protection aérienne) des Indes orientales sert à la fois de défense passive et de réseau de guet ; mais mis sur pied à la dernière heure, il manque d'organisation, et son

[9] Dans son ouvrage intitulé *Het Vergeten Squadron* (Le Squadron oublié), René Wittert van Hoogland parle d'une trentaine de Tiger Moth.

[10] Bien qu'aux îles Hawaii, on ne soit encore que le 7 décembre, la ligne de changement de date se situant entre celles-ci et l'archipel indonésien.

PRINCIPALES BASES DE LA ML-KNIL ET DU MLD - 1911/1941



Curtiss-Wright CW-21B Interceptor

2-VI.G.IV, ML-KNIL
Maospati, Java, décembre 1941

Profil © J-M Guillou - Aérojournal - 2017



Brewster 339C

2-VI.G.V, ML-KNIL
Kallang, Singapour, janvier 1942

Profil © J-M Guillou - Aérojournal - 2017



Curtiss H-75 A-7

1-VI.G.IV ML-KNIL
Maospati, Java, décembre 1941.

Profil © J-M Guillou - Aérojournal - 2017

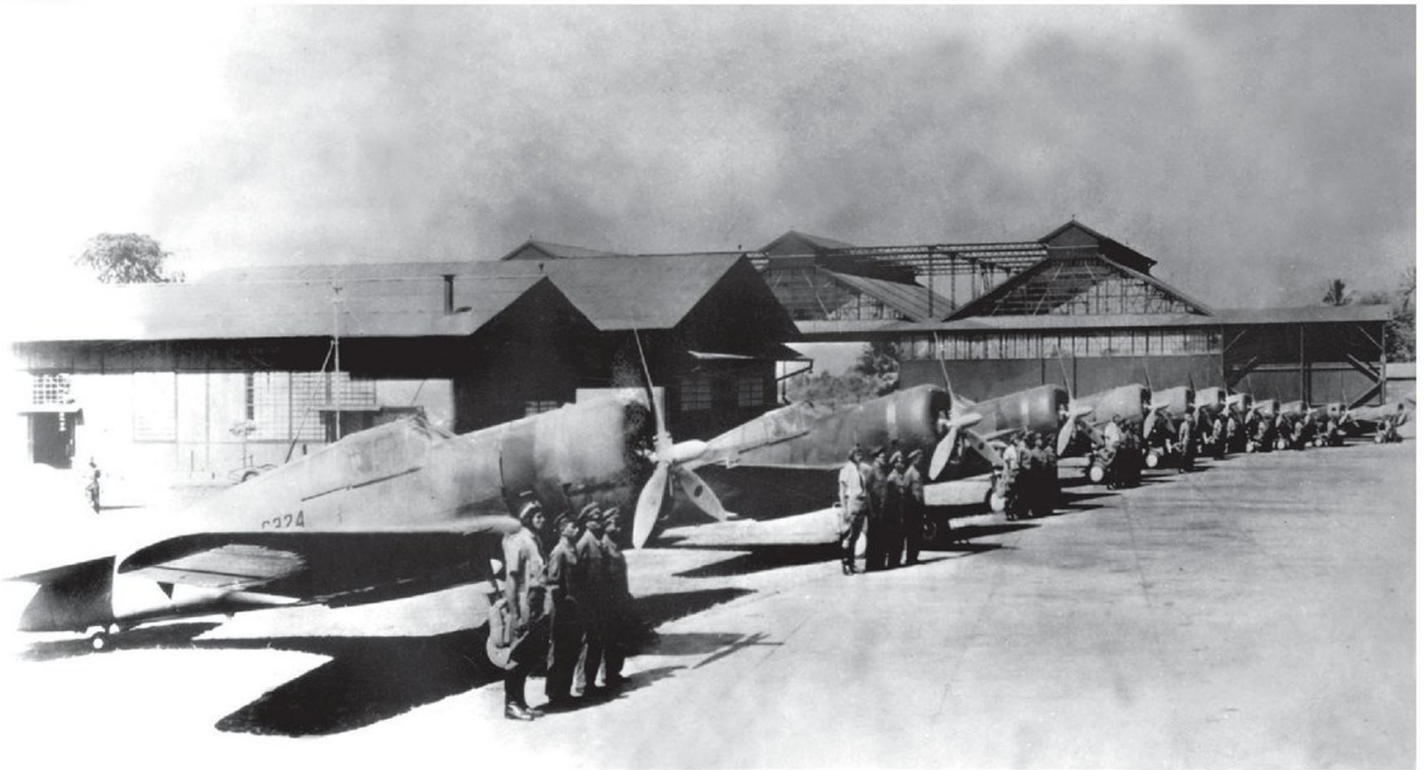


Curtiss H-75 A-7

1-VI.G.IV, ML-KNIL
Maospati, Java décembre 1941.

Profil © J-M Guillou - Aérojournal - 2017





Seul le VI.G.III comprend les trois *Afdeelingen* prévues. Le VI.G.I n'en compte que deux et le VI.G.II une seule jusqu'au 15 décembre, date à laquelle une *7de Afdeeling Bommenwerpers* (7^e Section de bombardiers) est formée avec le matériel et du personnel de l'école de perfectionnement. Chaque *Afdeeling* compte neuf avions de première ligne et deux en réserve. La patrouille rattachée au MLD en a trois.

La chasse se résume à seize Curtiss H-75A-7 (dont treize à la 1-VI.G.IV), vingt Curtiss-Wright CW-21B (dont 17 à la 2-VI.G.IV) et 63 Brewster 339C et D (dont seize à la 3-VI.G.IV, activée le 9 décembre, 25 répartis entre les 1 et 2-VI.G.V et quatre attribués à une patrouille indépendante basée à Ambon). Une 3-VI.G.V verra le jour avec dix Brewster le 10 janvier 1942. Les livraisons de Brewster 340 n'ayant pas encore débuté, pas une seule *Afdeeling* de bombardiers en piqué ne figure à l'ordre de bataille de la ML-KNIL, qui, en revanche, compte cinq *Verkenningafdeelingen* (Vk.A ou sections de reconnaissance) au lieu des deux prévues par le plan d'août 1940. Destinées à la reconnaissance au profit du commandement ou des forces terrestres, elles ne sont pas réunies en un *Vlieggroep*. Leur matériel provient des écoles de pilotage, avec 22 CW-22 répartis à parts égales entre les Vk.A.1 et 2, 24 Koolhoven FK-51 partagés tout aussi équitablement entre les Vk.A.3 et 5 et 12 Lockheed 212 à la Vk.A.4. Enfin, la branche de transport dispose toujours de 19 Lodestar, dont douze à la *Dépot Vliegafdeeling*. Certaines *Afdeelingen* de chasse ou de reconnaissance disposent d'un ou de deux avions de liaison Bücker 131 ou Fokker C.X, tandis qu'en dehors des Lodestar, le dépôt rassemble une dizaine de Lockheed 212, Curtiss CW-22, Fokker C.X, Bücker 131 et Ryan STM-2. Toutes les unités de la ML-KNIL sont en sous-effectifs

▲ Avec l'achat de 20 Curtiss H-75A-7, la ML-KNIL retrouve une capacité de chasse et d'interception durant le printemps de 1940. À l'origine, les appareils sont armés d'une mitrailleuse de Cal.50 (12,7 mm) et d'une Cal.30 (7,62 mm) sous le capot. Par la suite, ils auront deux Cal.30 sous le capot et une autre dans chaque aile.

▼ Un pilote de la 2-VI.G.V se prépare à décoller de l'aérodrome de Semplak à bord d'un Brewster B-339. Plus légers que la version utilisée par la *Royal Air Force*, les Brewster néerlandais se débrouilleront mieux face aux Ki.43, bien que ceux-ci grimperont toujours plus rapidement qu'eux.

et, frais émoulu des écoles et centres d'instruction, le personnel est inexpérimenté.

Au MLD, les GVT 1 à 8 sont équipés chacun de trois Dornier 24. En dehors du GVT-6, qui se trouve à Morokrembangan, au moment de l'ouverture des hostilités, tous sont disséminés aux confins des Indes orientales. Les GVT-11 et 12 sont également à Morokrembangan, avec chacun trois Fokker T.IVA, de même que les GVT-13 et 14, avec un total de onze Fokker C.XIW, dont au moins cinq sont embarqués sur les croiseurs Hr.Ms. *Java*, *Tromp* et *Deruyter*. Des 36 Catalina déjà arrivés aux Indes orientales ou en route, seuls six ont été répartis entre le GVT-16 à Tandjong Priok et le GVT-17 à Ambon. Trois d'entre eux seront affectés au GVT-18, activé le 18 janvier 1942, et les autres combleront les vides causés par les combats.

En dehors de Morokrembangan, le MLD dispose de quatre bases majeures à Tandjong Priok, à Halang (sur l'île d'Ambon), à Tarakan et sur le lac Toba (dans le nord-ouest





de Sumatra). Les hydravions y trouvent des hangars et tous les outillages nécessaires à la maintenance et aux réparations, ainsi que des citernes de carburant enterrées et des stocks de munitions. Les points d'appui sur le lac Tondano (à la pointe Nord-Est de la grande île des Célèbes, aujourd'hui Sulawesi), à Balikpapan et à Pontianak (respectivement sur les côtes orientale et occidentale de Bornéo) disposent d'un outillage réduit, ainsi que de carburant et de munitions. Une cinquantaine de points d'appui secondaires sont utilisables en fonction de la météo. On y trouve également des réserves de carburant et de munitions. Les hydravions peuvent aussi opérer pour une durée limitée à partir d'une quarantaine d'autres endroits reconnus s'ils sont soutenus par un tender.

▲ Quelques pilotes néerlandais envoyés à Singapour dans les heures suivant le début de la guerre du Pacifique. Ils sont reçus par l'Air Vice-Marshal Pulford, commandant les forces aériennes alliées en Malaisie. Remarquons, dans le fond, un Lockheed Lodestar utilisé pour le transport du personnel technique.

Le rythme d'attrition s'accélère lorsque les Japonais portent leur attention sur les Indes orientales. Les débris des *Squadrons* britanniques et australiens, décimés en Malaisie, se sont réfugiés à Java avec quelques avions et équipages américains pour s'y joindre à ce qui reste de la ML-KNIL et du MLD. Si le matériel ennemi n'est pas toujours supérieur à celui des Alliés, le courage des jeunes aviateurs néerlandais ne compense qu'incomplètement leur manque d'expérience face aux Japonais, vétérans de nombreux combats.

Tandis que se sacrifient les pilotes et les équipages des derniers chasseurs et bombardiers alliés, un nouvel exode débute, cette fois en direction de l'Australie, de Ceylan ou de l'Inde. Fort heureusement, les élèves et

les instructeurs des écoles partent parmi les premiers. Le 1^{er} mars 1942, les Japonais débarquent sur Java, où les combats cessent le 8. Isolés en terre étrangère, le plus souvent sans nouvelles de leurs familles, pour la plupart desquelles débute un rude internement de trois ans et demi, abasourdis par la nouvelle de la reddition, alors que, comme pour Singapour, la propagande alliée avait fait de Java une forteresse imprenable, les aviateurs néerlandais se ressaisissent. Quelques Catalina ont échappé aux Japonais, une trentaine de Ryan ont été emmenés en Australie, des B-25 arrivent en Inde puis en Australie ; puisqu'il y a du personnel et des avions, il ne reste plus qu'à les entraîner et à les organiser pour le round suivant. Mais cela, c'est une autre histoire... ■

L'EFFONDREMENT ALLIÉ

Contrairement aux prévisions des plans PLENAP, les Japonais attaquent simultanément en Malaisie et aux Philippines. Comme convenu, la ML-KNIL envoie des renforts aux Britanniques, sans pouvoir sauver Singapour, qui tombe le 15 février 1942. Aidés d'appareils de la KNILM (succursale coloniale de la compagnie KLM), les avions de transport de la ML-KNIL évacuent des centaines de civils et du personnel clé vers Java. La solidarité avec le partenaire britannique entame sérieusement le potentiel de l'aviation coloniale néerlandaise.

GLOSSAIRE

DÉNOMINATION NÉERLANDAISE	TRADUCTION FRANÇAISE
GVT <i>Groep Vliegtuigen</i>	Groupe d'avions
KNIL <i>Koninklijk Nederlands-Indisch Leger</i>	Armée coloniale des Indes néerlandaises
LA-KNIL <i>Luchtvaartafdeeling</i>	Premier nom de l'aviation de l'Armée néerlandaise métropolitaine
MLD <i>Marine Luchtvaartdienst</i>	Service aéronautique de la Marine
ML-KNIL <i>Militaire Luchtvaart KNIL</i>	Aéronautique militaire de la KNIL
PVA <i>Proefvliegafdeeling</i>	Section d'aviation d'essai
Vk.A <i>Verkenningafdeeling</i>	Section de reconnaissance
VI.A <i>Vliegafdeeling</i>	Section d'aviation
VI.G <i>Vlieggroep</i>	Groupe d'aviation
VVC <i>Vrijwillig Vlieger Corps</i>	Corps d'aviateurs volontaires