

DECEMBER 1948

Lt. Kol. JESSURUN - RIDDER M.W.O. 4e Klasse

Het heeft Hare Majesteit de Koningin behaagd bij Koninklijk Bestuit van 16 October 1948 No. 13 te benoemen tot Ridder 4de Klasse der Militaire Willemsorde de Luitenant-kolonel Waarnemer der Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands Indonesisch Leger R. E. JESSURUN, wegens: „het zich in de strijd onderscheiden hebben door uitstekende daden van moed, beleid en trouw, door onmiddellijk na herstel van zijn zeer zware verwondingen, bekomen bij een nachtstart naar Ambon op 28 Mei 1943, in het tijdvak van September 1943 — April 1945, onderscheidenlijk ingedeeld zijnde bij het „18de Squadron” en de Amerikaanse „13th Air Force” in het Zuid Westelijk Stille Oceaan gebied talrijke zeer gevaarlijke en belangrijke bombardementsopdrachten en grondverkenningen met succes te volbrengen, zich daarbij als Nederlands officier-waarnemer vele malen het operationele



leiderschap van grote formaties geallieerde vliegtuigen toevertrouwd zijnde.

Met grote bekwaamheid, voortvarendheid en moed heeft hij een voor de Geallieerden onmisbare bijdrage geleverd tot het neutraliseren van een 20-tal vijandelijke luchtbases op Halmahera, in de Minahassa, Kendari en op de Boeroe-Ceramgroep en als gevolg van deze neutralisatie de uiterst storende vijandelijke luchtactie tegen Morotal van deze bases uit op afdoende wijze bedwongen, na te voren het plan van actie zelfstandig ontworpen en door onder grote gevaren verrichte offensieve lucht- en grondverkenningen voorbereid te hebben.

Tenslotte heeft hij een werkzaam aandeel gehad bij verscheidene acties naar het door de vijand bezette gebied in de Philippijnen o.m. tegen Cebu, Puerto Princesa, Zamboanga, Jolo en Davao.”

4 V. B. OVERGEDRAGEN AAN DEP. V. E. M.

Op 27 October waren in de cantine van 4 V.B. Sepinggan (Balikpapan) civiele en militaire autoriteiten uit Balikpapan aanwezig om tegenwoordig te zijn bij de overgave en overname van het vliegveld Sepinggan. Onder hen bevond zich de majoor Bettirak (Inspecteur B.O.I.N.G.) en zijn Mat. Officier; de Cdt. 4 V.B. en zijn diensthofden; de Troepencommandant en de P.M.C.; de Terr. Geniechef en de Gew. eerst aanw. Off. van Gezondheid. Van civiele zijde: de Inspecteur Burgerluchtvaart; de nieuwe Luchthavenmeester en zijn diensthofden; de Ass. Resident; het Hoofd van het pi V.E.M.; de Douane; de Commissaris van Politie en vertegenwoordigers van de Bjp.M.

Majoor Bettink heette de aanwezigen hartelijk welkom. In het kort zette hij uiteen op welke wijze 4 V.B. was ontstaan en met welke moeilijkheden de basis te kampen had gehad. In het overwinnen van de vele problemen had de Cdt. 4 V.B. een belangrijk aandeel. Nadat majoor Bettink nog woorden van dank had gericht tot het Hoofd V.E.M. en, de vertegenwoordigers van B.P.M. en Genie, wenste hij de Inspecteur Burgerluchtvaart succes met de werkzaamheden op Sepinggan.

In zijn korte toespraak dankte de Insp. Burger Luchtvaart, de Heer Grandia, majoor Bettink voor zijn woorden, deed een beroep op de aanwezige instanties en hoopte op dezelfde prettige wijze te kunnen voortwerken.

Nadat de Cdt. 4 V.B., de Lt. Stock, de verschillende instanties die hem steeds persoonlijk behulpzaam waren geweest bij de uitoefening van zijn, taak had be

dankt voor de prettige samenwerking, nodigde hij de heer Cramer, de nieuwe luchthavenmeester, uit zijn handtekening te zetten, waarmee de overdracht van Sepinggan een feit was geworden.

De heer Cramer sprak de hoop uit Balikpapan in de toekomst een „first class” luchthaven te kunnen, geven.

Onder het genot van een borrel bleven de aanwezigen nog geruime tijd bijeen.

2-JARIG BESTAAN MEDAN EN PADANG.

Het samenvallen van de verjaardagen van Lucosu, de basis M'edan en het 12'2e squadron, die alle drie hun tweejarig na-oorlogs bestaan vieren, toetkent voor 11 VB gerede aanleiding tot herdenken.

Naast de conventionele festiviteiten als sportwedstrijden en fuiven staat een luchtvaarttentoonstelling op het programma op 28 en 29 November, teneinde ook de Medanse burgerij eens in staat te stellen intensief kennis te maken met de Militaire Luchtvaart. Hoewel de afgelegen ligging van Medan de organisatoren uiteraard noopt tot een bescheiden opzet, zal men er ongetwijfeld in slagen een goede propaganda voor de ML te maken aan Sumatran's Oostkust. Verschillende types vliegtuigen worden opgesteld, er is een fotostand en een stand werving.

Nog een herdenking vond plaats op Medan op 19 November, de dag waarop het 24 jaar geleden was dat de H-NACC met v. d. Hoop, v. Weerden Poelman en v. d. Broeke op de eerste Amsterdam-Batavia vlucht hier op Nederlands-ludisch grondgebied landde.

Ook 13 VB Padang vierde 'haar tweejarig na-oorlogs bestaan. Bijzonderheden in de volgende Stuurkolom.

Luchtverkeersbeveiliging in Indonesië

Aan de hand van de internationale I.C.A.O.-voorschriften, waaraan in de vorige Stuurkolom een beschouwing werd gewijd, is men in Indonesië aan de beveiliging van het luchtverkeer gaan werken.

Van dit werk neemt de ML het leeuwenaandeel voor haar rekening. Wat ook de reden hiervan moge zijn (historische ontwikkeling, militair belang en beschikking over deskundig personeel) men zal vrijwel overal op een vliegtrip langs de Indonesische vliegvelden een ML-stem via de radiotelefonie gegevens horen verstrekken, een ML-hand zal de vliegoparachten tekenen, een ML-voet zal het gaspedaal van de "Follow-me" jeep bedienen.

Waar men een en ander door burgerpersoneel zal zien geschieden, blijft de grote waarschijnlijkheid bestaan dat die burgers in zeer nauwe relatie tot de ML hebben gestaan, uit hoofde van hun diensttijd ofwel opleiding.

Kortgeleden werd te Batavia voor luchtvaartautoriteiten een lezing gehouden door de luitenant-kolonel J.W. Gerharz over de ontwikkeling van de gronddienst ten behoeve van de luchtvaart. In deze causerie werd onder meer op duidelijke wijze uiteengezet, welk een belangrijke rol de M.L. speelt op het gebied van verkeersleiding en radio-verkeer. De volgende gegevens zijn dan ook aan deze rede ontleend.

HET MOEILIJKE BEGIN.

Onder de eerste officieren, die als RAPWI-vertegenwoordigers naar Indië kwamen gevolgen bevond zien de res. kapitein vlieger-waarnemer Arens, die liet initiatief nam om onder RAPWI auspiciën een kern van M.L.-ers om zich heen te scharen, teneinde te trachten een begin te maken met een grondorganisatie op Java. Het is aan deze officier te danken dat met een 25 man dit streven spoedig ten uitvoer kon worden gelegd. Deze krachten werden verdeeld over Kemajoran, Andir en Semarang en het was 17 September 1945, dat de lt. iMason, te Kemajoran uit een Amerikaanse C-47 stappend, de torenbedienaar toeriep: "That's the first damned tower on Java. Cheers for a drink!" De eer van deze eerste toren komt de lt. Visser toe.

Verder kwam op 18 September na een stilzwijgen van 3/2 jaar aeradio Kemajoran weer als vanouds met zijn roepletters POA in de lucht.

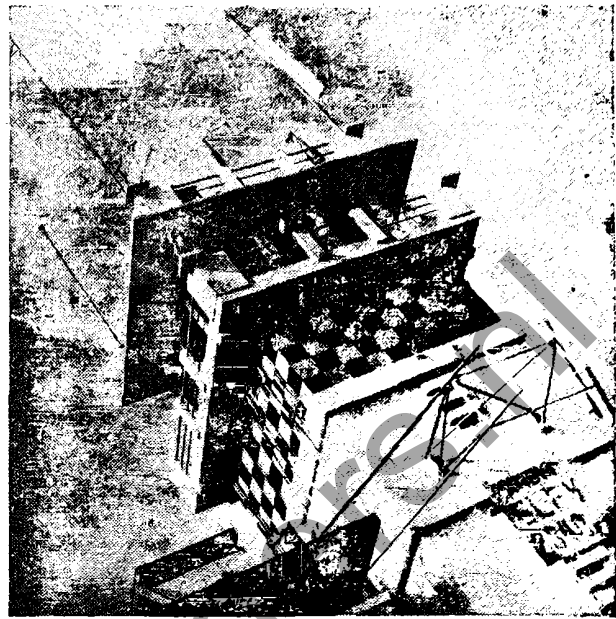
Toen Balikpapan, waar het 18e squadron met ongeduld zat te wachten om naar Java te mogen afzakken, van deze pogingen hoorde toog men daar enthousiast aan het werk en kwam het Nederlandse grondstation Balikpapan in de lucht.

Grote moeilijkheden als de bezetting van Andir en Semarang gooiden grote hoeveelheden roet in het eten, doch de groei van de luchtverkeersbeveiligingsorganisatie bleek door geen enkele hindernis te stuiten.

Contact werd opgenomen met de inmiddels herrezen Afdeling Burgerluchtvaart, als gevolg waarvan de Tijdelijke Radio Advies Commissie (T.R.A.C.) het leven zag. Het resultaat was het z.g. TRAC-plan, een vijfjarenplan, omvattende de gewenste uitrusting der vliegvelden in Indonesië en nog steeds de basis vormende van de aanschaffingspolitiek van de Afdeling Burger Luchtvaart. (Helaas kan om politiek-economische redenen eerst in 1949 de eerste uitvoering worden gegeven aan dit plan.)

In samenwerking met de M.L.D. en een vertegenwoordiger van de K.N.I.L.M. werd door de lt. Visser een voorschrift samengesteld, dat thans nog de basis vormt, waarop uitvoering wordt gegeven aan de taak van de Verkeersleiding. Omstreeks dezelfde tijd aanschouwde ook de eerste uitgave van de RACONA het levenslicht. Voor hen wie het woord Racona niets zegt, de volgende toelichting. Racona (Radio Communications and Navigational Aids) is het officiële orgaan, waarin ook in het buitenland de radiofaciliteiten, welke men op een vliegveld zal aantreffen, worden vermeld.

Toen dan ook in November 1946 de Eneelsen ons gebied gingen verlaten en de officiële overdracht van gezag plaats vond, waren wij binnen bepaalde grenzen capabel en geheel voorbereid de verantwoording voor de grondorganisatie op ons te nemen. Een streep kon worden gezet onder een periode, die zich voor ons kenmerkte door



Startoren van Andir.

ups en downs, moeilijk werken, dat nog werd geaccentueerd doordat men zich veelal liet leiden door nationale liteitssentimenten en door de omstandigheid, dat het personeel voor een zeer groot deel uit ex-krijgsgevangenen bestond, wier weerstandsvermogen niet al te hoog meer mocht worden aangeslagen. Echter het feit, dat we weer baas waren in eigen huis, dat we vrij waren datgene door te voeren wat ons juist voorkwam, deed voor velen de moed herleven en de toekomst weer een blij en zonnig aanschijn geven.

OPBOUW IN EIGEN HAND.

Na het vertrek van de Engelsen werd wederom overleg gepleegd met het Dept. V. en W., teneinde tot een eventuele nieuwe taakverdeling te komen. Overgrote personeelsmoeilijkheden maakten het onmogelijk, dat dit departement bij machte zou zijn in de naaste toekomst Vliegverkeersbeveiliging op zich te nemen, de meteorologische dienst uitgezonderd, welke dienst reeds werd uitgeoefend door het Koninklijk. Magn. en Meteorologisch Observatorium.

De verantwoordelijkheid betreffende de veiligheid van het luchtverkeer werd derhalve een M.L.-aangelegenheid, uiteraard in nauwe samenwerking niet de M.L.D. en het Dept. V. en W. En in feite is tot op heden in deze toestand nog geen veranderingen gekomen. Het is wellicht nu het meest geschikte moment om met meer klem de aandacht te vestigen op de zeer nauwe samenwerking, die zowel op organisatorisch als op technisch gebied tussen de civiele en militaire instanties bestaat. Vooral in de 2e wereldoorlog is duidelijk tot uiting gekomen van welk een belang het voor de nationale defensie moet worden geacht, wanneer het civiele apparaat in staat is om direct te kunnen worden ingezet voor oorlogsdoeleinden. Speciaal Amerika laat over deze materie zeer duidelijke taal horen, waarop aan het einde van de lezing nog nader zal worden teruggekomen.

In de periode van November 1946 tot op heden werd de bestaande organisatie zoveel mogelijk verbeterd en waar nodig en mogelijk uitgebreid. Deze periode kenmerkte zich echter in hoofdzaak door het internationale karakter, dat door de PICAOC conferentie te Melbourne erin werd gebracht. De South Pacific Regional conference vond in Februari 1947 plaats. Het was de eerste internationale technische conferentie na de oorlog, waarbij vertegenwoordigers van dit land ook de gelegenheid kregen de belangen van de luchtvaart te behartigen.

IV sterke delegatie, waarmede „The Netherlands" uit de bus kwam, heeft niet nagelaten indruk te maken en heeft veel nut afgeworpen. Landen als UK en Australië was het duidelijk geworden, dat wij niet van zins waren over ons heen te laten lopen. Dat een 'dergelijke hint op tijd kwam en ook zeer nodig was, mocht onder meer blijken uit de impertinentie, die sprak uit het feit dat tussen Australië en Singapore een regeling voor de lucht route Darwin — Singapore was opgesteld en van kracht verklaard, zonder dat ons gouvernement ook maar in enige mate hierin gekend was.

Het is niet de bedoeling U een indruk te geven wat ai zo op die conferentie besproken werd. In algemene zin was de door ons ingeslagen weg geheel in overeenstemming met ICAO ideeën en standaards. Wel diende het TRAC-plan te worden aangevuld met speciale eisen voor de internationale luchtvaart, en kon de pro memorie gelaten post, korte-afstands-radionavigatie nader worden uitgewerkt. Als standaard werd til. aanvaard V.H.F. Omnimal iDirectional Range plus Distance M'easurement Equipment. Na de laatste modificaties, onder auspiciën van ICAO uitgevoerd, is als implimentatie datum. Januari 1955 genoemd.

WAT WERD BEREIKT.

Voor verkeersleiding was het nodig om ten behoeve van het doorgaande internationale luchtverkeer Indonesië ook in zgn. FIR's te verdelen, terwijl een speciale "International Notam Service" in het 'leven diende te worden geroepen. "Fixe" verbindingen dienden te worden geopend tussen Batavia en Darwin en Singapore. Ook nad Darwin verbinding nodig met Biak (thans overgenomen door Morotai) en Koepang. Ten slotte dienden ICAO procedures op zo kort mogelijke termijn te worden ingevoerd. Op basis van de ICAO eisen was en is er dan ook nog genoeg werk aan de winkel. Thans zijn wij zo ver gevorderd, dat voor het uitoefenen van verkeersleiding Indonesië is verdeeld in 10.FSA's~en wel Medan, Palembang, Kemajoran, Soerabaja, Balikpapan, Makassar, Morotai, Biak, Ambon en Koepang. Voor het internationale verkeer 'liggen daarover heen twee FIR's met als centra Kemajoran en Morotai. Het totale gebied strekt zich uit van Oost naar West over een afstand van 5000 km, dat is gelijk aan het traject Amsterdam — Bagdad en van Noord naar Zuid over een afstand van 1500 km, dat overeenkomt met een vlucht van Amsterdam naar Madrid. Om te starten is een "clearance" vereist, terwijl bij de uitreiking daarvan de vlieger zgn. „gebriefed" wordt. Tijdens de vlucht worden de vorderingen aan de hand van de voorgeschreven uurlijkse positie-meldingen bijgehouden en staan de vliegtuigen daardoor onder controle. Gedurende de vlucht wordt aan het vliegtuig alleen vluchtinformatie gegeven en geen positieve opdrachten verstrekt. De commandant van het vliegtuig is degene, die te beslissen heeft op welke wijze zo veilig mogelijk de bestemming dient te worden bereikt. Hij is echter wel verplicht het grondstation van de genomen beslissingen op de hoogte te stellen, wanneer deze in strijd zijn met de van de grondorganisatie verkregen adviezen. Positieve controle wordt alleen uitgeoefend rondom Kemajoran (districts-controle) en wel in een gebied met 150 mijl straal. Dit staat in verband met het dichte verkeer van en naar Kemajoran.

Verder wordt positieve controle uitgeoefend in de directe omgeving van ieder vliegveld, welke taak door de toren wordt verricht.

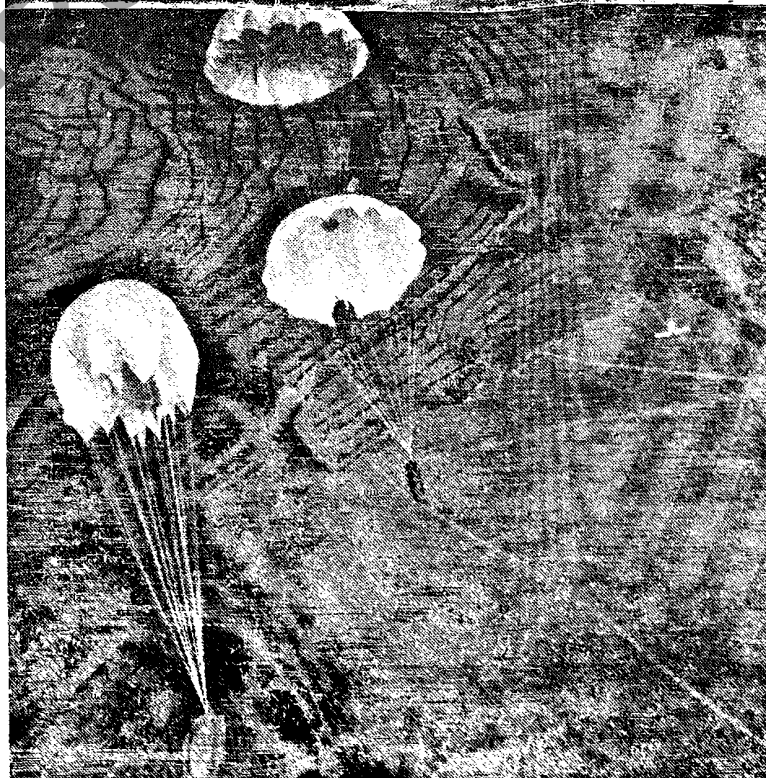
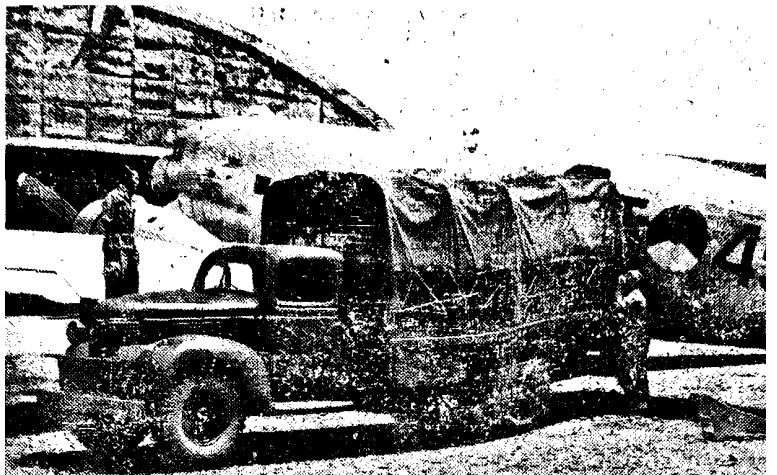
Nadere gegevens onvtrent de beschikbare radio-faciliteiten op elk vliegveld vindt men terug in de Raona.

Alle gegevens omtrent vliegtuigbewegingen worden langs grondverbindingen tussen de vliegvelden onderling uitgewisseld.

Voor het nationale verkeer zijn de vliegvelden daartoe in 3 netwerken opgenomen, te weten Sumatra-, Java- en Grote Oost net.

Internationaal heeft Batavia verbinding met Schiphol, iKarachi-, Singapore, Darwin en Manilla, terwijl de verbindingen met Bangkok en Saigon in voorbereiding zijn.

'Ook aan de SAR werd het nodige gedaan. Daargelaten het proWleem der kostenverdeling zijn de moeilijkheden legio en niet het minst als gevolg van gebrek aan perso-



Dank zij nauwe samenwerking tussen C.M.V., luchtverplegingseompagnie en 20ste Squadron worden afelegen buitenposten regelmatig uit de tucht van voedsel en voorraden voorzien. Bovenstaande foto's geven van dit, dikwijls onder moeilijke omstandigheden uitgevoerde werk een duidelijk beeld. Foto's P. VA

(Vervolg pag. 20).



Generaal Majoor vlieger

I. A. ALER

Luchtvaartgeneraal

Uit de bevordering van de Commandant Legerluchtvaart Nederland tot generaal-majoor op 1 November j.l. valt eens te meer af te leiden, dat in Nederland het besef rijpt van de vooraanstaande plaats die het luchtwapen in de landsverdediging dient in te nemen. Is de basis, waarop de na-oorlogse luchtstrijdkrachten zijn gegrondvest reeds beduidend breder geworden dan die van de „Soesterbergorganisatie”, de instelling van de Luchtvaartstaf, de adjunct-Adjutant Generaal en nu de bevordering van generaal Aler tot tweede opperofficier in 't blauw mag er een bewijs van zijn, dat ook de opvatting, dat de luchtmachtleiding op hoog niveau genesteld dient te zijn ingang vindt.

Maar naast deze erkenning van het luchtwapen betekent de bevordering van generaal Aler een kroon op het werk van deze luchtvaartpersoonlijkheid, die nu reeds 22 jaar de touwtjes van de Nederlandse luchtstrijdkrachten in handen heeft. Een leven gewijd aan de, luchtvaart

We zien de jonge artillerie-officier Aler aan het begin van de twintiger jaren al spoedig het lont verwisselen voor de stuurkolom. Lang duurt de vlieger-officiersloopbaan evenwel niet, want de K.L.M., nog pril en onvolwassen, werkend met buitenlands personeel, schreeuwt om Nederlandse vliegers. Een gunstige verlofregeling stelt vlieger-officiëren in staat diensten 'bij de K.L.M. te verrichten. De curve, die de carrière van „de heer” Aler in de burgerluchtvaart voorstelt vertoont een adembenemend steile opgang.

Op 11 October 1928 vertrok een K.L.M.-toestel naar Indië met de opdracht heen en terug te vliegen ten behoeve van de Posterijen. Dit was de eerste K.L.M.- postvlucht vice versa. De bemanning bestond uit Smirnof, Aler en mecanicien Veenendaal. Waarlijk een illustre luchtvaartgezelschap, hetgeen evenwel noodzakelijk was in die dagen, toen het vliegen naar Batavia nog pionierswerk was.

- Later wordt generaal Aler chef van de Technische Dienst om op 1 Septem'ber 1933 de plaats in te nemen, die hem befaamd zal maken in de Nederlandse luchtvaartwereld: chef van de Vliegdiens der K.L.M. De vliegdiens van de vooroorlogse K.L.M. was een ingewikkeld bedrijf. Het gaf raad inzake het aannemen van nieuw vliegend personeel, maakte de van de militaire luchtvaart komende vliegers vertrouwd met de eisen van het burgerluchtverkeer, gaf instructies voor de Indië-route, betekende kaarten en hield het personeel op de hoogte van de ontwikkelingen van de luchtvaart.

Alles waarmee de vliegtuigbestuurder te maken, had werd daar 'bekeken en besproken. Alle werkzaamheden van de vliegdiens waren gericht op het juiste compromis tussen regelmaat en veiligheid: de regelmaat opvoeren, doch liefst zo, dat de veiligheidsmaat werd vergroot! Zo werd de vliegdiens steeds omvangrijker, zodat zij voor de Duitse invasie omvatte: een personeelsbureau, een indelingsbureau (voor de indeling van bemanningen op vliegdoel(en)), een opleidingsbureau, een navigatiebureau, een radiobureau, een controlebureau, een bureau voor speciale opdrachten (voorlichting bij nieuwe lijnen), en leest best een vliegtechnisch bureau. Aan het hoofd van dit d.e totale luchtvaart omspannende geheel stond de tegenwoordige generaal Aler. Wie zich de strijd indenkt, die de luchtvaart destijds leverde, „Com er te komen” en

de persoonlijkheden, waarmee deze chef diende om te springen, zal een indruk krijgen van de capaciteiten, welke voor een dergelijke post vereist worden.

De voormotilisatie kwam, die alle officieren bij de K.L.M. terugriep naar Soesterberg. Uiteraard krijgt de man met een dergelijk organisatietalent een staffunctie en we zien de kapitein Aler onder overste Sar op het hoofdkwartier Veldleger. De oorlogsdagen maakt hij mee bij het 2ie luchtvaartregiment.

Als in het krijgsgevangenenkamp Neu Brandenburg de Nederlandse officieren een ontsnappingspoging op touw zetten met het doel via een tunnel buiten het Offlag te komen, is 'het noodzakelijk, dat een aantal officieren vooraf buiten liet kamp contacten legt om de vluchtelingen zo snel mogelijk buiten de deur de Duitsers zwaar 'bewaakte zone te krijgen.

Zes man geven zich vrijwillig op om te trachten zich 'bij omliggende iboeren te verhuuren, als Nederlandse Ar-beitseinsatz chauffeurs. Midden op een, dag stappen de zes op even gedurfd als oorspronkelijke wijze op de prikkeldraadomheining toe, kruipen er onder door en wandelen een (helaas korte) vrijheid tegemoet. Eén van hen is generaal Aler.

De bevrijding brengt majoor Aler aanvankelijk op het onderdirectoraat te Londen, maart kort daarop, Februari 1946, wordt de opvolging bekend gemaakt van schout-bij-nacht Heeres door kolonel Aler als Directeur Luchtstrijdkrachten. De naam Aler staat wederom geboekstaafd als hoofd van een vliegdiens en wat vdr één ... Een militaire vliegdiens, een vliegdiens in het prilste stadium van op'bouw.

Wie de ontwikkelingsgang van de 'luchtstrijdkrachten na de bevrijding heeft kunnen gadeslaan en daarbij een Vergelijking maakt tussen 1946 en 1948 kan niet ont-komen aan de erkenning, dat er in dat hotelkamertje aan de 'Oevers Deynootweg een wel zeer juiste richting is geweest. Het tegenwoordige Commando Legerluchtvaart Nederland is een organisatie met toekomst.

Het toetreden, van generaal Aler tot de Staf van de Westerse Unie zal allicht een groot deel van zijn werkkraft voor de Nederlandse Luchtvaart verloren doen gaan. Maar men dient te berusten in de bekwaamheid die immer de grenzen van het benauwde zal verbreken, zich troostend met de overweging, dat een Nederlandse stem in de Unie-luchtvaart én ons nationale aanzien én het eigen luchtwapen wel zeer ten goede zullen komen. Tenslotte is het nog altijd zo geweest, dat elke organisatie (K.L.M., Legerluchtvaart) profijt heeft getrokken van de grote mogelijkheden van deze luchtvaartman-in-hart-en-nieren: deze luchtvaartgeneraal!

Lord Tedder sprak

(Passages uit een rede, die Marshal of the R.A.F. LORD TEDDER, Chief of the Air Staff, in September te Oxford voor de "Headmasters Conference" hield.)

„Na de capitulatie van Japan is de R.A.F. -door een vagevuur gegaan. Zoals U weet, werd het de demobiliserende landsdienaar zo gemakkelijk mogelijk gemaakt en hij genoot een rechtvaardige 'behandeling. 'Hoewel deze wijze van demobiliseren alleszins bewonderenswaardig was, had ze op de R.A.F. een funeste uitwerking. De geoefende mensen verdwenen snel en elk evenwicht raakte zoek. Sommige diensten beschikten over voldoende personeel, andere leden aan een wanhopig tekort. Desorganisatie en een ernstig verlies aan moreel waren er de gevolgen van.

In twee jaar tijd waren negen van de tien mannen en vrouwen verdwenen en meer dan de helft van 'het resterende personeel' had een diensttijd van minder dan twee jaar achter de rug. Onze positie was oreair. Aan de oorlogs-officieren die in dienst wilden 'blijven konden we niets in het vooruitzicht stellen, voordat we wisten wat onze uiteindelijk na-oorlogs sterkte zou zijn. En daardoor verloren we zeer velen van deze categorie aan de burgermaatschappij. Er waren ontelbare moeilijkheden méér.

Ik geloof niet, dat één industriële- of handelsonderne- . ming. die zich tegenover dergelijke omstandigheden genlaats had "ezien. er ook maar een ogenblik aan zou hebben gedacht, dóór te zetten. Maar de R.A.F. heeft dooreezet. de hemel mag weten 'hoe. En, U kunt me geloven of niet, we komen er! Er zijn nog veel moeilijkheden op te lossen, maar we zijn op de goede weg.

In de loop van dit jaar zijn er vele tekenen van 'herstel geweest, ondanks tekorten, niet kloppende formaties, enz. De Officers Opleiding te Cranwell houdt het hoofd' weer fier omhoog. iDe vorige zomer hebben de cadetten voor de Koning een demonstratie gegeven, waarop ik niet anders dan trots kan zijn.

De luchtmanoeuvres, die onlangs zijn gehouden gaven een goed beeld van de geest waarvan de onderdelen hier in het vaderland doordrongen zijn. Gedurende twee en een halve dag werd zowel bij dag als bij nacht geoefend, zonder dat iemand zich stoorde San het slechte weer. In die dagen was ik in de gelegenheid om behalve verschillende operation-rooms en drie Amerikaanse groepen bommenwerpers, 27 R.A.F. Squadrons te 'bezoeken, waarbij 4 vrijwilligers-Squadrons inbegrepen en ik moet zeggen, dat de geoefendheid van deze onderdelen zeer bemoedigend was. De andere vuurproef, waarvoor we onverwacht werden gesteld, was de luchtbrug naar Berlijn. Wat piloten, navigators, grondverbindingen- contrö'lepersonee'l hebben gepresteerd, hebben mijn verwachtingen verte overtroffen.

Ik ben hier niet gekomen om uit te weiden over de verschillende manieren waarop men bij de R.A.F. in dienst kan treden, over voorwaarden of over andere detailquaesties, maar wel wil ik hier in enkele woorden zeggen aan welke mensen de R.A.F. behoefte heeft.

Soms stelt een candidaat met een vooruitziende 'blik me de vraag: „Wat brengt dienstname bij de R.A.F. nie voor voordelen?" Mijn antwoord op zulke vragen is: „Dat interesseert me niet. Wat mij interesseert is: Wat voor voordelen brengt Uw dienstname de R.A.F.?"

Nu weet ik wel, dat een candidaat dergelijke inlichtingen in *moet* winnen, maar ik ben er van overtuigd dat de grote geschiedenis van onze dienst is gemaakt door degenen die dienst namen *omdat ze wilden dienen*, en niet omdat de reglementen zeiden, dat ze na X jaar dienst een pensioen van Y pond zouden genieten. Ik heb in rapporten gelezen, dat het geslacht van vandaag het begrip Dienen niet meer kent. Mijn beperkte ervaring laat generalisering van deze uitspraak niet toe. Ik

hoop dat Uw ervaring de hoop laat bestaan, dat, de geest van Dienen zal herleven, al is deze geest in de naoorlogse periode misschien tijdelijk op de achtergrond gedrongen. Sommigen van U zullen zeggen dat het sentimenteel is te beweren dat de R.A.F. jonge mannen nodig heeft, *die hun land in de lucht willen dienen*. Ik geloof dat het de nuchtere constatering van een feit kan worden genoemd.

Nu ik antwoord geef op de vraag, aan welke mensen de R.A.F. behoefte heeft, 'herinner ik me, dat ik wel eens heb horen zeggen, dat de R.A.F. te veel jonge krachten in' aanmerking laat komen voor een Ofriciersopleiding. JVen suggereert daarbij, dat de jonge luchtmacht-officier geen aadwerkelijk commando voert en geen leider 'behoeft te zijn. Volgens mij is dit een volslagen foutieve opvatting van rle eisen, die aan deze jonge officieren worden gesteld- Het is waar, dat in de meeste gevallen de jong'e luchtmacht-officier geen -peleton manschappen onder zich heeft, over wie hij het commando kan voeren en op wie hij zijn leiderschap ka/i ontwikkelen door ze op 'het exercitieterrein te laten exerceren of ze in open formatie op te laten rukken door een oefenterrein. Hij heeft met moeilijker problemen te doen: Op de grond moet hij leiding geven aan mensen die een technische bekwaamheid 'bezitten waarover hij zelf waarschijnlijk nooit zal beschikken; mensen, die door de aard, van hun werkzaamheden zelden als één blok verenigd zullen zijn. In de lucht zal hij zelden of nooit door zijn troep 'worden gesteund. Over deze steun beschikt de normale militaire leider wél. De jonge luchtmacht-officier dient juist een zeer speciaal soort leider te zijn. Zijn leiderschap is. gebaseerd op persoonlijke en individuele onkreukbaarheid. Hij moet 'vertrouwen schenken door begrip en verbeeldingskracht.

Ook heb ik horen zeggen dat de luchtmacht-officier alleen maar hoeft te vliegen. Een afschuwelijke veronderstelling, die stamt uit de oorlogsdagen, toen veel en intensief moest worden gevlogen. Het is waar, dat in 'periodes van grote operationele activiteit de vliegtuig- bemanningen tussen twee vluchten in, tijd moesten hebben om bij te komen. Hun grondfuncties werden waargenomen door grondpersoneel! Maar we hebben hier te maken met een noodmaatregel, waaraan overigens lang niet altijd de hand kon worden gehouden.

Het is merkwaardig hoeveél misopvattingen er bestaan over de aard van het werk in de R.A.F. Jonge kerels hebben me wel eens gevraagd „Wat zal mijn taak zijn als ik over een jaar of vijf, zes niet meer vlieg?" Ik geef toe dat er operationele vluchten zijn, die een 100% fysieke gesteldheid vereisen en 'die alleen door piloten jonger dan 30 jaar dienen te worden uitgevoerd. Maar vliegen is geen monopolie van de jeugd! Tijdens de jongste luchtmanoeuvres zag ik op een vliegveld dat ik bezocht de Commandant van Fighter Command twee maal met zijn eenpersoons jager binnen komen. :Dat was niets ongewoons.

Soms zegt men, dat de R.A.F. de traditie van de andere diensten mist. Een lange traditie missen we inderdaad, dat is onvermijdelijk. Maar laat niemand aan de *kwaliteit* van onze traditie komen! Wapenfeiten als de Slag om Engeland, de verdediging van Malta en de terugtocht naar El Alamein hebben onvermijdelijk publiek en geschiedschrijvers met bewondering vervuld, maar toch geven zij slechts uitdrukking aan wat ik als de meest fundamentele en diepst gewortelde traditie in de Royal Air Force beschouw: de traditie, dat niets onmogelijk is; dat, 'hoe dan ook, elk nieuw probleem kan worden opgelost en dat, wanneer oude methodes niet meer voldoen, er nieuwe dienen te worden gevonden.

'De bevoorrading van Berlijn was onmogelijk, maar...

Dit is een van de redenen waarom ik zeg dat de R.A.F. jonge mannen met een roeping nodig heeft. Mannen met inzicht en vertrouwen. Die in staat zijn om in te zien hoe de steeds veranderende problemen van de toekomst (wetenschappelijke, technische, strategische en tactische) kunnen worden tegemoet getreden en opgelost, vertrouwend in de kracht van de Luchtmacht, als de bewaker van de vrede, en, in oorlogstijd, de bouwer van de overwinning".

BEWAPENINGS TECHNISCHE DIENST

Vóór de oorlog vond men in de M.L. geen Bewapenings Technische Dienst. Dit wil niet zeggen, dat er uit deze periode geen goede dingen te vertellen zijn over de wijze, waarop men zich voorstelde om in een eventueel strijdgevoel van de wapens gebruik te maken; de treffer patronen, zoals die lang voor het uitbreken van de Japanse oorlog op papier geborduurd waren ter verkrijging van een maximum treffens tijdens het bombardement, verwierven allerwege bewondering, uitgezonderd van de soldaten uit het land van de rijzende zon, die juist als gevolg van deze succesvolle patronen bij duizenden de laatste adem uitborrelden in de wateren van Miri en Balikpapan. Voor de bewapeningstechniek beschikte men ongetwijfeld over kundige specialisten, die ergens in een hoekje van de vliegtuigreparatiewerkplaatsen mitrailleurs en richtkijkers herstelden of de vliegtuigen van bommen voorzagen.

Maar op een overweldigende belangstelling mocht de bewapening zich evenwel nimmer beroemen. Veeleer lag het accent in de Militaire Luchtvaart op "the noble art of flying" en eerst de gebeurtenissen der veertiger jaren bewezen, dat de Engelsman gelijk heeft als hij zegt, dat er maar EEN edele kunst is, namelijk die van "selfdefence". En zelfverdediging vereist bewapening! De oorlog en het optreden van de grote luchtmachten vaagden iedere herinnering aan gezellige vliegclubs weg en rijpten de overtuiging, dat een luchtmacht zijn betekenis ontleent aan de bewapening, omdat daarmee alleen gevochten kan worden.

Dus heeft ook de M.L. na een Bewapenings Technische Dienst.....

WETENSCHAPPELIJKE OORLOGVOERING.

Knots, pijl en boog, blijde, musket, -piat, V li, atoombom er zit een beangstigende climax in een historische opsomming van strijdmiddelen. Maar niet minder toont zij de tomeloze vooruitgang van menselijk vernuft al blijft 'het te 'betreuen, dat de geest 'hieraan geen betere richting wist te wijzen. ,

Nergens beter krijgt men een indruk van wat wetenschappelijke oorlogvoering omvat, dan op 'het kantoor van de chef van de Bewapenings Technische Dienst, de kapitein vlieger-waarnemer F. J. W. den Ouden.. Dit diensthoofd 'heeft al een achtenswaardig testimonium op het gebied van bewapening en onderzoek, want 'hij 'heeft op het beroemde Wright Field gewerkt en er zelfs een zeer l'gefounden verbetering ontwikkeld, waarvoor hem een Amerikaans patentschrift werd verleend.

Op Wright Field zijn de 'hersenen van de Amerikaanse luchtmacht verzameld. Op dit onderzoekingscentrum van de U.S.A.F. vindt men Dakota's op rupswielen, Messerschmidts met straalaandrijving, . er zijn op Japan buitgemaakte vliegtuigen en de zotste gedrochten van toestellen der toekomst, alles om te worden beproefd en eventueel te worden aangewend tot instandhouding van de Amerikaanse l'chtsuprematie. Er zijn nog veel meer projecten, waaraan op Wright Field gewerkt wordt, welke men evenwel niet zo gemakkelijk te zien krijgt en treilen van meest geheime experimenten op het gebied «in de bewapening ontwierp, kapitein Den Ouden tijdens de oorlog een bevreemdende koepelmitrailleursynchroni- s-t'e. Zolang de schoten van meerdere mitrailleurs in éc-n koepel ongelijktijdig afgingen veroorzaakten de hierdoor optredende trillingen een grote spreiding, welke juist in het luchtgevecht niet bevordelijk te noemen is. Op een simpele ofschoon vernuftige wijze bracht deze M.L.-man licht in de duisternis en sindsdien verlaten de kogels uit de mitrailleurs van een geallieerd, vliegtuig gelijktijdig hun kamers.

Hoe onschatbaar deze Wright Field ervaring ook nu nog voor de M.L. is, toc'h betreft kapitein Den Ouden het gemis van een M.L. liaison officier bij de buitenlandse onderzoekingen van vandaag. De voortijlende Amerikaanse experimenten op het gebied van rockets, doelzoekende projectielen, 'bestuurbare bommen en wat al niet meer verdienen zeer zeker ook onze daadwerkelijke belangstelling als men bedenkt dat bijvoorbeeld kust- batterijen voor de toekomst ten dode opgeschreven zijn, nu men van de eenvoudige en mobiele emplacementen voor vliegende bommen af, een veel groter effect za'l sorteren. Een toekomstbeeld, dat niet weg te denken is uit de plannen voor de verdediging van dit eilandrijk. Het zelf ter hand nemen van deze onderzoekingen is natuurlijk onbetaalbaar.

In weerwil van dit verslapt contact met het buitenland ontkomt men, gezeten aan het bureau van de c'hef B.T.D. op Andir niet aan de indruk dat hier hoogst wetenschappelijke arbeid verricht wordt. „Dat is nu eenmaal ons werk”, vertelt Katit. Den Ouden; „ns3«?t 'het onderhouden van de bewapening, die hoofd- zakelijk uit Amerika afkomstig is' hebben wij de gevechtskracht van de M.L. <e bevorderen door het ontwerpen

van 'nieuwe en 'het modificeren van bestaande wapens en projectielen”.

'Het (ten 'behoefte van iDe Stuurkolom) nieuwsgretig oog ontdekt op dit 'bureau papieren waar het on-middel! ijk van begint te knippen. Cos, log interpoleren, lambda en pi, getallen met vier cijfers achter de komma, tabellen het is één manifestatie van onbegrijpelijkheid. Het blijkt een onderdeel te zijn van de bombaanbereke- ningen in tropische standaard atmosfeer waar de B.T.D. zich momenteel mee 'bezighoudt in samenwerking met de commissie van 'Proefnemingen van het K.N.I.L. en de L'egerproductie'bedrijven. Voor het verbeteren van de resultaten zal het noodzakelijk zijn om contact op te nemen met het Nationaal Luchtvaartlaboratorium in Amsterdam^ om door windtunnélproeven nog nauwkeuriger gegevens te verkrijgen.

Een wisselwerking tussen bewapenings-techniek en -tactiek is het ontwerpen van trefferpatronen. Tactisch dient men op de hoogte te zijn van de afweer- en ont- snappingsmogelij'kheden van de te bombarderen vijand, technisch is de kennis van baan, valtijd en explosieve uitwerking van de te werpen bom. Uit deze wisselwerking ontstaan vervolgens werppatronen, die neergelegd zijn in de klemband van voorschriften die door de B.T.D. op keurig verzorgde wijze wordt uitgegeven. Ieder die iets met bewapening te maken heeft vindt in deze bundel iets van zijn gading, de vlieger, die het gyrovizier moet gaan gebruiken, de richter die met de Goertz vertrouwd moet raken, de monteur die zijn wapen wil repareren.

De B.T.'D. piekert over nieuwe 'bomsorten en ontste- 'kingsmiddelen, de B.T.D. adviseert de Bawos op het gebied van trainingsmiddelen (en wie eenmaal de jam- handy of de turn-bull trainer heeft gezien zal erkennen dat het waardevolle adviezen zijn geweest), de B.T.D. experimenteert aan richtkijkers en vizieren.

Hierbij springt opnieuw het ontzaglijk belang van de Bewapenings Technische Dienst in het oog. Wanneer met theoretische berekeningen en technische vaardigheid een _ richtmiddel kan worden geconstrueerd dat de trefzekerheid van de kogel of de bom van een vliegtuig verdubbelt, dan behoort voor een operatie slechts de helft van het vroeger benodigde aantal vliegtuigen te worden ingezet Waar twee squadrons waren gestationeer-d kan er één vertrekken naar andere gevechtsterreinen.

Op deze wijze kan een B.T.D. squadrons leveren

Het 'bureau van kapitein Den Ouden toehoort tot het detachement van het Hoofdkwartier dat op Andir gevestigd is, ter vergemakkelijking van het 'herhaaldelijk over. leg dat noodzakelijk bleek tussen Hoofdkwartier en technische bedrijven op 2 V.B. Samen met Vliegtechnische en Electrotechnische Dienst, Vliegmedische Dienst en Kantoor Materieel Inspectie vormt het sinds eind 1947 het detachement Hoofdkwartier.

LANGS DE WERKPLAATSEN.

Dat de werkplaatsen ook werkelijk nauw aan de bureauwerkzaamheden verbonden zijn bewees het bezoek aan de Bewapenings Reparatie Afdeling van de Reparatie

Zie pag. 7, 2e kolom.

MENSEN EN FUNCTIES.

Kap. M-L. red. (A.D.) A.R. van Tricht, op 4 November eervol ontheven van de functie van iKap. Adj. C.M.L., vertrok ter demobilisatie naar Nedepland.

Kap. Vlg. Wnr. M.L. A.Q. Deibel werd eervol ontheven van de functie van Cdt. Nr. 122 Sqn. en, benoemd tot R.O.L. Lucosu.

Tot Cdt. Nr. 122 Sqn. werd benoemd Kap. Vlg. Wnr. M.L. Ph. A. Ch. Benjamins. Ondercommandant werd le Lt. Vlg. Wnr. M.L. P. Verspoor.

Kap. Vlg. Wnr. P. J. Staal werd Cdt. No. 3' V. B. Biak. Kap. Vlg. Wnr. M.L. W. Bedet werd van deze functie eervol ontheven en benoemd tot ass. S.Ü.A.

Het Commando over Det. 21 V. B. Morotai werd door de le Lt. Wnr. M.L. S. Matzen overgedragen aan de le Lt. Wnr. M.L. J. M. AL Stock, die het Gommand-o over Nr. 4 V. B. Balikpapan op 4 November overdroeg aan het Dep. van V. E. M.

De 2e Lt. Wnr. M.L. B. J.M; van Lingen werd per 1 Nov. eervol ontheven als Commandant van het Det. M.L. Kemajoran.. Op 'dato*werd als zodanig aangewezen de Kap. Wnr. M.L. C. Cooke.

'Kap. Vlg. Wnr. M.L. J. H. Lukkien werd belast met de functie van R.O.A. IBOING.

Kap. der Inf. Ch. A. Robertus keerde uit Nederland terug en werd wederom belast met de functie van Chef Welzijnsverzorging en tevens ter beschikking gesteld van de S.O.T. voor de opzet van het Kantoor Bedrijfsorganisatie.

VERANDERDE ZENDTIJDEN.

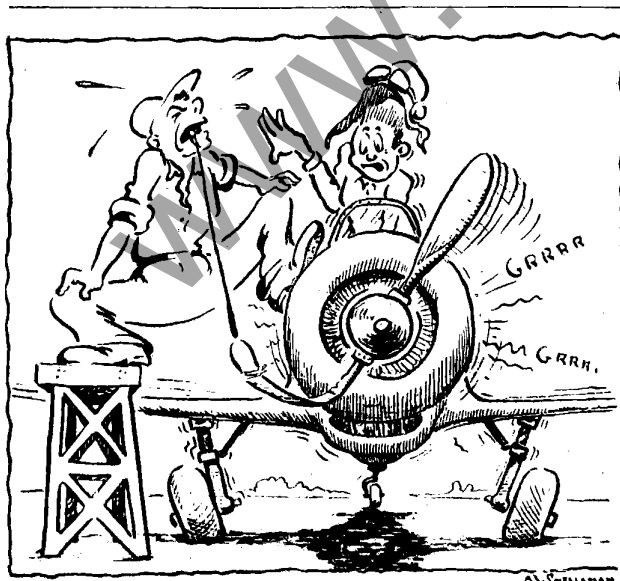
„15 minuten M.L.” Iedere Maandagavond van 18.45— 19.00 uur voor het strijdkraachtenprogramma van Radio- Indonesië. Golflengte 28.09 ; 61.07 en 115.3 meter.

Uitzending, bestemd voor Legerluchtmacht Nederland: iedere Zondag van 00.00—00.07 uur. Golflengte 17en 19 meter.

'Deze uitzending is in Nederland -te 'beluisteren, iedere Zaterdagmiddag van 17.00—17.07 uur. Golflengte 17; 19 en 1875 meter.

BALLONVAART.

De foallonopstijgingen te Batavia, in de eerste week van Novem'ber door de afd. Indonesië van het Nederlandse Rode Kruis georganiseerd, hadden een succesvol verloop. Jongens van de 2ie Batterij Luchtdeelartimerie waren de ballonvaarders op velertei wijze behulpzaam; een fotograaf van de Photo Verkenning Afdeling nam vanuit zijn Piper Cufo een serie, unieke foto's en de Vdg. Kuyk gaf voor Radio Indonesië (en naderhand voor De Stuurkolom) een ooggetuigeverslag.



Rij de Basis-tandarts.

'Basis, het domein van le luitenant De 'Koning, die tijdenseen rondga van de plannen der schrijftafels.

iHier is men bezig de rekken te bouwen, die de Spitfires onder de buik te dragen krijgen voor het uit werpen van oefenbommen, daar snijdt men kolven voor de shotguns, waarmee leerlingen van de Bawos 'hun kleiduiven 'bekogelen. Een tafel vol gereviseerde 'bom- detonators staat verscholen achter de nieuwe Harvards, die in deze werkplaats van mitrailleurs en schietcamera's zulléh worden voorzien. Daar snijdt men de propellers van de vooroorlogse bom, die na 'het (toenemen van de vliegsnelheden en de veranderde tactiek niet langer in zijn oude gedaante te gebruiken is.

Het blijft voor de man, die nooit verder dan de Mecanodoos nr 3 gekomen is, immer een beklemmende ervaring te zien waartoe vaklieden in staat zijn. Een stuk tin word* gekerfd en gesneden, uitgehold en van lagers voorzien, een schaalverdeling wordt aangebracht en ge ziet een grondp'laat voor de richtkijker, waarvan men oorspronkelijk dacht dat zoiets alleen in -Amerika gemaakt kon worden. Maar rtêe, 'het is het product van een werkmán van Andir.

Bij het verlaten van deze reparatie 'hangar staan we voor de eindfase van een nog niet gememoreerd maar daarom niet minder geslaagd werkstuk van de B.T.D. Daar wacht de laatste van de 10 B-25's welke door de

1 B.R.A. zijn omgebouwd tot strafers met 12 mitrailleurs die naar voren gericht zijn en twee in de staart. Een enorme vuurkracht hebben deze Mitchells, die met hun 144 schoten per seconde een loopgraaf toveren uit de grond die zij beschieten.

'Dan de instrumentafdeling. Hier zwaait vaandrig Stieglis de scepter, maar het is er een van teerheid en finesse. Zag men in de werkplaats zware machines, grote draaibanken en grote gereedschappen, hier zijn het de pincet en het oogglas, waarmee men werkt. Voor de oorlog. gebruikte de M.L. in haar bommenwerpers de Czechische Goertzrichtkijker en 'hoewel er inmiddels nieuwe types ontworpen zijn greep men na de 'bevrijding maar al te graag terug naar deze nauwkeurige en minder gecompliceerde instrumenten, toen bleek dat Nippon er hier verscheidene achtergelaten had. In welke staat zij evenwel werden teruggevonden, 'kan vaandrig Stieglis U vertellen, die nu al jaren bezig is de Goertz-en te reviseren. Zo'n kijker is een grote doos met een pijp eronder, waardoor men kijkt. De inhoud van de doos is niet meer te 'beschrijven evenmin als het lenzenstelsel 'in, de pijp, maar als zij de instrumentwerkplaats verlaten dan werken deze kijkers én goed ook!

Niet minder interessant is het werk aan de vizieren, waarvan de nieuwe gyro-vizieren, die op de Mustangs geïnstalleerd zijn werkelijk optische wonderen ?enoemd kunnen worden. Zonder zich te storen aan bochten, slio- pen of snel'heid kan de vlieger vuren als hij een wit ■balletje van het vizier op de tegenstander gericht heeft en 'behoeft zich daarbij zelfs niet om- de voorhoudshoek te bekommeren.

Vdg. Stieglis 'klaagde over gebrek aan geschoold personeel, waar het tegenwoordig niet langer mogelijk is met -een 'handlanger te volstaan, -doch men zich geen volwaardiger kracht op dit gebied kan noemen dan na een drie jaar lange opleiding. De bewapenindienst 7al dan ook in de toekomst moeten steunen op beroesoer- soneel, waarbij onmiddellijk aangevoerd mag worden dat het bedrijf meeslepend genoeg is om er een bevredigende carrière o-p te bouwen.

Ongeacht de moeilijkheden op gebied van oersonee'l en 'buitenlands contact valt de stuppe voortgang in de Bewaenings Technische Dienst duidelijk waar te nemen. (De jongste onderneming is 'het vormen van een bom- menooriindienst met eenheden oo de bases. Het is in ■oorlogstijd onverantwoordelijk en tijdrovend de oinii- ming van bommen op een startbaan o'er te ipfen ->an andere onderdelen (formulier in zesvond handtekening van een generaal en zo) doch behoort tof de ta-k van het luchtmachtpersoneel. M'aar ook hier zijn specialisten nodiff.

Wij blijven erbij: waar je ook kijkt word ie getroffen 'door de wetenschap en vakkennis d-f sfeerte wppr om de hoek komt - kijken in dit bedrijf: de Bewapenings Technische Dienst-

VAREN BOVEN *HET KONINGSPLEIN*

„Los”, bulderde mevrouw Boesman op echte ballon- vaarderstoel en de helpers, die met al hun verbazingwekkende krachten de mand ter aarde drukten ontspan- den de spieren. We stegen. Twee, vier, tien meter was' de aerostaat gerezen, vóór de stille verbazing van het publiek een "uitweg zocht in een aanzwellende jubel* als compliment voor de koene pioniers, die zich met onverschrokken gezichten aan de willekeur van het waterstofgas prijs gaven: Mevrouw Boesman en de heei Stuur- kolom.

Niets maakt het leven verdragelij'ker dan het oogsten van 'bewondering, zodat we in een beste stemming neerzagen op de zwaaiende en van aandoening krijsende mensjes, wie liet aan te zien was', dat- zij de heidenuitdrukking op het gelaat van Stuurkolom straks thuis voor de spiegel zouden gaan nabootsen.

„Wat roepen die mannetjes, daar op het dak?” vroeg mevrouw Boesman ons.

„■Dat, 'beste mevrouwtje” legden wij haar uit, „zijn de Staf-officieren op het dak van, 'het -Hoofdkwartier, die ons luide onze bevordering toeroepen, voor het geval wij heelhuids terugkeren!”

Zij hoorde het niet vanwege de drukte, die het menen van een 'luchtbol met zich mee 'brengt. Met vaardige 'hand gaf de vrouw zand voor ons stijvermogen en schakelde daarna geruisloos over van de eerste in de tweede zak ballast. Onafgebroken gleden die tere ogen langs de toerentellers, de 'ballonmiddenlijnmeters en de wijzer, die aangeeft hoe lang de bodem van de mand het nog uthoudt.

Men heeft een prachtig uitzic'ht uit een 'bal'lon, echter alleen naar beneden. Naar boven kijken 'heeft geen zin, want daar hangt de ballon, wat 'bij het stijgen niet ongevaarlijk genoemd kan worden, want je weet nooit waar je tegen op kunt botsen. Zodra het ballonvaren dan ook een volkssport geworden is, zal men overgaan tot het gebruik van nylonboeien, welke het voordeel hebben transparant te zijn.

Voorlopig werkt men nog met het z.g. toetertje, een soort blaasinstrument, dat door het uitstoten van schorre ihuigeluidjes alle verkeer boven de ballon aankondigt, dat er iets aankomt.

Toen de ballon tienduizend meter gestegen was en wij heel Indonesië van Sabang tot Merauke konden overzien

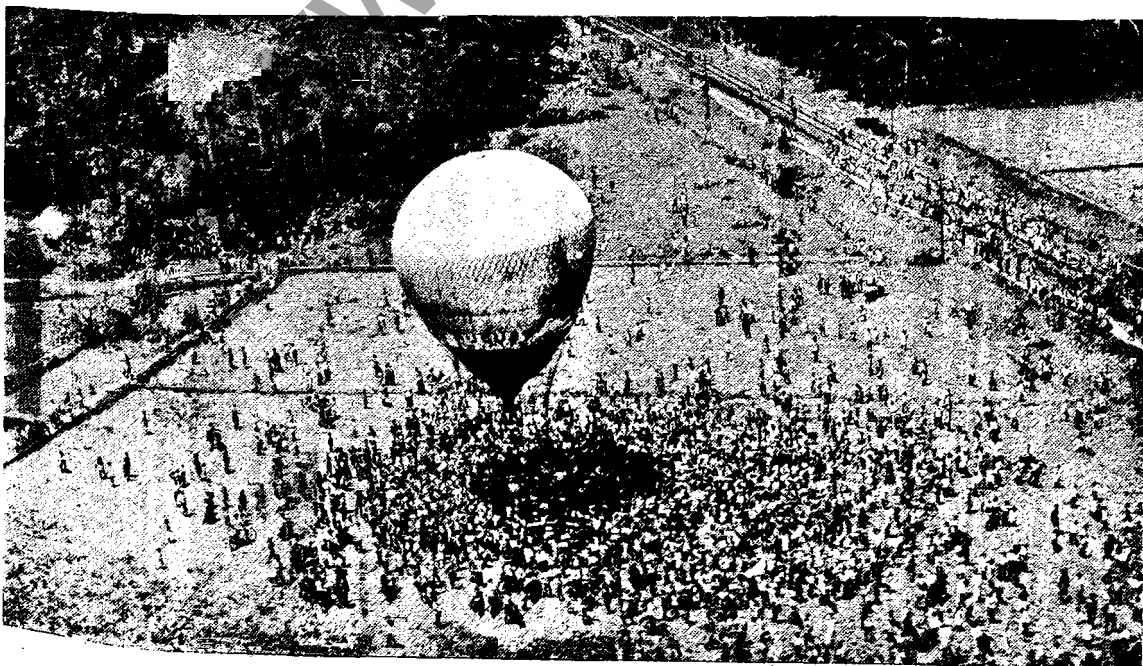
sprak mevrouw Boesman die gedenkwaardige woorden: „Nu moet je gedoopt worden!”

„Toe dan maar,” zeiden wij, die anders niet van dergelijke grapjes houden, maar reeds had de verrukkelijke gastvrouw het vaatje champagne onder de zand- zakjes tevoorschijn getoverd. Eerst moet de kurk met een knal in de slurf van de ballon gemikt worden, maar als je daar op de grond een beetje mee geoeffend 'hébt lukt dat ook in de bal'lon. Met enkele welgekozen woorden,- goot zij de eerst gu'lpjes champagne over het M.L. hoofd. Al- spoedig was de schok overwonnen en kon ik enkele treffende wederwoorden te berde brengen.

„Laten we er een gezellig vaartje van maken”, juichten wij na een kort poosje uit en rende;i door de hele mand heen en weer om mevrouw Boesman te kussen. Zij liet zich evenwel niet pakken en waarschuwde, dat de champagne direct verdamp't op deze hoogte. „Laten we wat doen”, stelde ik voor een krom roekeloos langs de scheurbaan tegen de ball'on op. Bovenop gekomen stapte ik in het binnenste van de ballon. Een prachtig gezicht al dat gas Het wordt op de duur echter een beetje duf en toen we een sigaret op hadden lieten we ons door de slurf weer in het mandje zakken. Dat had vrouwtje Boesman niet verwacht en we zagen juist hoe ze de laatste druppels uit ■het vaatje snoepte. Grinnikend gooide zij de ballast nu met hele zakken tegelijk overboord, waardoor de hoogtemeter getallen met 6 cijfers begon aan te wijzen. De aarde beneden was nu even groot ais de bal'lon boven en er ontstond een kleine woordenwisseling tussen ons over wat nou de ballon en wat de aarde was. „Ik wil naar -mijn man toe”, jammerde de vrouw en klampte zich vast aan de slurf, „je moet die kant uit”, zeiden wij, wijzend naar de aarde (beneden). Als bewijs wipten we de mand uit, maar de aarde had z'n aantrekkingskdacht al verloren en met een smak kwamen we tegen de ballon terecht, die echter heerlijk meegeeft, waaruit we opmaakten, dat we niet o,p aarde geland waren.

Maanden later zijn we teruggekeerd.'

„Leve de Paashaas”, schreeuwden de mensen in Alaska, “waar we neerkwamen. Je kunt -het die domme mensen ook niet kwalijk nemen, dat ze pp tweede Paasdag, de dag waarop we ons vaartje beëindigden, een foallonexpeditie niet van een Paasei konden onderscheiden.



Niet, dat de ballon - vaarders bij de landing op Zondag 7 November te klagen hadden over te weinig belang- stelling!

Foto P.V.A.

DE LUCHTBRUG VAN BERLIJN

CIJFERS

De luchtbrug van Berlijn is thans alweer zo lang in actie, dat men met cijfers kan gaan schermen. En dat is wel even de moeite waard. Wij zijn helaas nog niet in staat gesteld om met volledige gedetailleerde gegevens te komen over de prestaties der samenwerkende geallieerde luchtmachten over de brug, doch van Amerikaanse zijde werd reeds 'het een en ander losgelaten over de verrichtingen van de U.S.A.F. op de route naar Berlijn. Een paar van die getallen mogen voor deskundigen op het gebied van de transport-luchtvaart volstaan om een indruk te wekken van de omvang van deze operaties, die afgezien nog van de ongewone politieke achtergrond een unicum in de geschiedenis mogen heten.

Het is bekend, dat de bevoorrading van Berlijn dag en nacht doorgaat, ook op Zondag, en door alle soorten van weer. Tot dusverre werden door de U.S.A.F. voorraden voedsel, kolen, etc. vervoerd ten bedrage van gemiddeld 3500 ton per etmaal. De vloot, hiervoor gebruikt, bestond uit 110 C-54's en 82 C-47's.

Onlangs werd een record geboekt door 3028 ton te vervoeren in 394 vluchten binnen 24 uur.

Gedurende de eerste 62 dagen van de luchtbrugoperatie werd een totaal van 100.391 ton naar Berlijn gebracht in 15.387 vluchten.

'Dit grapje kostte 10.000.000 dollar. Dat wil zeggen: ongeveer 100 dollar per ton. Volgens de zegsman van de Amerikaanse Luchtmacht in Duitsland mag men verwachten dat de gemiddelde dagkosten van de luchtbrug aan Amerikaanse zijde 260.000 dollar zullen blijven voor het transport van 2500 ton. Hierin zijn niet verrekend de kosten voor het transporteren van de voorraden naar de uitgangsluchthavens door het leger, noch de kosten van de voorraden zelf.

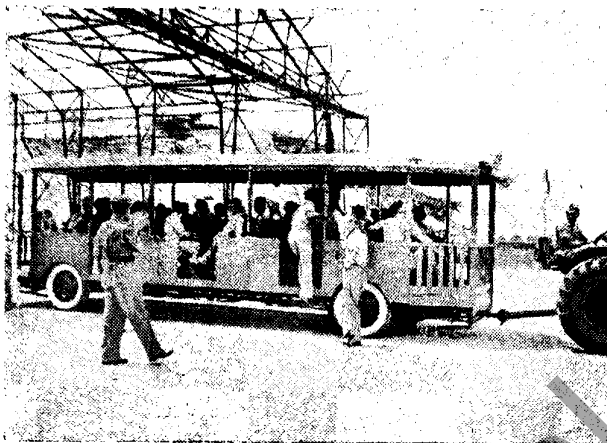
De kosten omvatten de gage van de bemanningen, brandstof, transport van brandstof, verplaatsing van eenheden uit Amerika naar Europa, verlies aan vliegtuigen en onderhoud.

Op het Tempelhof vliegveld bij Berlijn landt momenteel iedere 3 minuten en 39 seconden een U.S.A.F. vliegtuig, en gedurende sommige perioden van de dag komen ze zelfs met intervallen van minder dan 1 minuut op de landingsbaan neer. De gemiddelde lading van de C-54's per vlucht heeft tot dusverre 10 ton bedragen, van de C-47's 3 ton. Dit aanmerkelijke verschil heeft het plan doen ontstaan om alle C-47's door C-54's te vervangen.

GEN. MAJOOR TUNNER.

Oe man aan het hoofd van de operatie (zoals bekend genaamd "Operation Vittles") is Gen. Majoor William H. Tunner, die nauw samenwerkt met de Chef van de U.S.A.F. in Europa, tot voor kort Lt. Generaal Curtis Le May. Officieel hebben zij zich niet aan voorspellingen gewaagd, doch het is niettemin bekend, dat zij zich in staat achten, de operatie gedurende de gehele winter aan de gang te houden. De zal die van eind Octo'ber tot eind November worden, wanneer de weersomstandigheden in de omgeving van Berlijn voor de luchtvaart buitengewoon slecht zijn.

Wet was nauwelijks mogelijk een betere figuur te vinden om "Vittles" te leiden dan Generaal Tunner. Hij deed zijn ervaring opgedurende de oorlog als commandant van de India-China-divisie van het Air Transport Command, dat voorraden vloog over de beruchte „Hump“ (het Himalaya-massief). Hij begon de oorlog als Lt. Kol., commandant van het voormalige Ferry Command, in welke functie zijn toen reeds lange en machtige arm zich ook uitstreckte over de bemanningen van de M.L. die in die jaren B-25's van Californië naar Australië vlogen. Het gevolg van zijn optreden in de India-China-sector was al omtrent direct, dat de lading die over de „Hump“ vervoerd werd zeven maal zo groot werd. Hij vervoerde complete Chinese legers met rijdiere over duizenden mijlen. Het was de eerste keer in de historie dat dergelijke massale luchttransporten plaats hadden. De India-China route werd dagelijks door niet minder



De afstanden op Kalidjati, die bij gebrek aan vervoer velen voor afmattende en tijdrovende wandelingen stelden, zijn op rigoureuze wijze gecombineerd door het in gebruik nemen van een zeer oorspronkelijk vervoermiddel, dat onder de naam „Postiljon“ een busdienst over de basis onderhoudt.

Een verwrongen chassis uit een dump, een herinnering aan de Haagse tram en ten slotte het vakmanschap van de mannen van 1 V.R.A. leverden dit verrassend resultaat. Het houten bovenwerk bevat 32 zitplaatsen, terwijl de bus zo laag mogelijk is gehouden, waardoor het doenlijk wordt het voertuig in zijn (uiteraard geringe) vaart te bespringen.

Vernuftig is de wijze, waarop de bus gekoppeld is aan de slepende tractor of 15 cwt, namelijk via een poot van een vliegtuig-landingsgestel. Remt de 15 cwt. af, dan perst de cilinder van de landingspoot olie naar de remmen van de bus, daardoor vaart vermindert.

De geestelijke vader van dit de basis Kalidjati alleszins geriepende vervoermiddel is de adjudant Bakker, Commandant Detachment 1 V.R.A. te Kalidjati.

dan 1000 vliegtuigen bevolgen. Het is geen wonder dat hij hiervoor beloond werd met de Distingueerd Service Medal.

De reis Frankfurt — Wiesbaden — Berlijn heen en terug is 550 mijl.

Generaal Tunner verklaarde dezer dagen dat, wanneer hij, zoals verwacht wordt, de beschikking krijgt over 250 C-54's, die ieder 3 vluchten per dag maken, 7500 ton per etmaal vervoerd kunnen worden. Het zal evenwel niet gemakkelijk zijn om zoveel C-54's in te schakelen voor "Operation Vittles", omdat daardoor het normale vliegschema van de M.A.T.S. (de tegenwoordige benaming van het vroegere Transport Command) in gevaar komt.

BURTONWOOD.

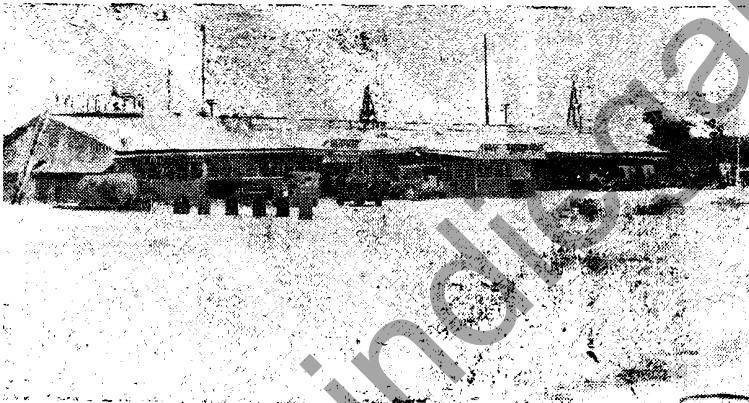
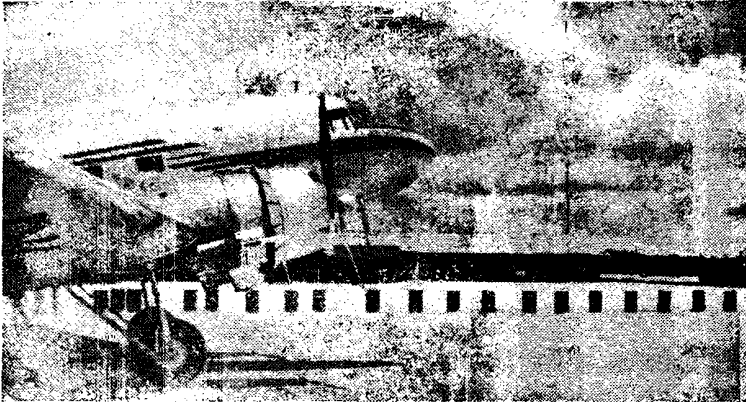
Voor het overige kan omtrent de Amerikaanse luchtactiviteit in West-Europa, die als gevolg van de gespannen politieke toestand momenteel niet gering is, nog worden gemeld, dat enige weken geleden 2500 man technisch personeel van de U.S.A.F. in Engeland zijn gearriveerd om onderhoud te geven aan de 90 Boeing-B-29's die in dit land gestationneerd zijn, alsmede aan de transport-vliegtuigen van de luchtbrug. Hun hoofdbasis is Burtonwood, in Lancashire, dat ook in de oorlog een Amerikaanse basis was. Deze 2500 man behoren tot het U.S.A.F. 59-ste Air Depot, dat thuis hoort op Griffis Air Force base te Rome 'bij New-York. Ook personeel van de Meteoriedienst en de Verbindingsdienst van de M.A.T.S. is in Engeland aangekomen. We zien dus dat de Amerikanen alweer druk bezig zijn met "overseas" te gaan, en in Engeland worden al grimmige groejes daarover gemaakt, zo van: „Zo, zo, zijn jullie daar alweer, we hebben niet eens tijd gehad ie kamer schoon te maken“, of: „Jullie zijn mooi op tijd, de cigarettten zijn net op“.

Akkerman.

FOTO'S
UIT
DE
VERTE

BIAK

DE 3de Vliegbasis DER M.L.



Op een doodgewone dag-in-de-week liet fotograaf Dunk van de P.V.A. het blitzlicht van zijn foto-apparaat flitsen in de gebouwen van de 3de Vliegbasis der M.L.: Biak. De resultaten van zijn zwerftocht geven een indruk van het doen en laten (speciaal Het doen) van de bewoners van 3 V. B.

Pag. 10 boven. Een 4<.L.M'. DC-3 op de Sorido-strip. O.p de achtergrond Base- operati- ons. Een goede opname, die overigens niet op naam staat van fotograaf Dunk, maar (in het belang van de lezers van <De Stuurkolom) werd gestolen uit de verzameling Biak-foto's van de Lt. Boertée.

Midden. Het gebouw van Base- ops. Het aantal geparkeerde voertuigen doet het vermoeden rijden dat 3 V B over veel en goed vervoer beschikt' . . .

Onder. De brand- en gasbestrijders gingen in hun vreugde over het bezoek van Dunk zo ver, dat ze hun brandweerwagen van stal haalden en zich in waarlijk schilderachtige houding opstelden vóór het object van hun dagelijkse zorgen. V.l.n.r.: 'Sold Noebimaoe. Sold Niohaysiang, Kpl. van der Voort (Had in Hazerswoude niet gedacht brandweercommandant op Biak te zullen worden), Sold Chornelis, Sold Dathan, Sold Sadoek en Kpl. van Boxel uit Lage Zwaluwe.

Pag. 11 links b'oven. De Photo Queen heeft eerst in de lucht, later op de grond als schietschijf dienst gedaan en wordt nu door de hamers en tangen van V.E.M.- personeel bewerkt. Maar haar gestalte is verleidelijker dan ooit.

Rechts boven. In het gebouw van base. ops was iedereen (die de lens op zich voelde gericht) zeer dru'k in de weer. Achter de knoppen: S.M. Sanrola, Sold Vreede, S.M. Rouvroye, Sold Van Dura en de Sgt. Pepoff.

Rechts onder. Chef radio-nronteur Sgt. Ronkes met v.l.n.r. Sold 1ste kl. 'Khoe Chek Djoan, SoM 1ste kl. Hünneeman en Sold 1ste 'kl. Lapré aan de werkbank in het zendstation.

.Links onder, Sold Swinkels (Lieshout) Sergeant Drost (Koudum) en Sergeant Brandsma (Stadskanaal) vol verbazing over de jongste luimen der weergoden Van Biak. Biak is eenzaam, doch voor 100% verwilderd waren deze weerwaar- nemers nog niet, getuige de bliksemsnelle wijze waarop drie haarkammen voor de dag werden gehaald. Het effect van de bewerking met deze apparaten overtrof onze stoutste verwachtingen.



Luchtige Correspondentie

SCHEVENINGEN. K

Het voorlichten in Nederland is niet zo gema'kkelijk als in Indonesië, want in Indonesië deden wij dat per eigen jeep (de groene met de doorgeknaakte voorruit) maar in Nederland zit men boven op de auto's en zij, die er boven op zitten, zijn niet zij, die er in willen rijden. Moet men in een andere stad jzini, dan, kan men eventueel gaan vliegen, doch dit heeft over het algemeen weinig zin, daar men onmiddellijk na het instappen al weer m°et uitstijgen, als gevolg van de geringe afstanden. Een bestuurder van een Meteor-jager vertelde mij opgewonden, dat hij onmiddellijk na de start dikwijls al diep in Duitsland zit en bij de eerste toocht dwars door de luchtbrug heenschiet, hetgeen de Russen een hoop werk uit handen neemt. .

Het navigeren in een Meteor 'biedt (zoals dat heet) zijn speciale attracties, want de natte vinger-metho-de gaat niet meer op, daar alles bij deze snelheden onnrvd- dellijk droog waa'it. De wetenschappelijke practijk van het gegist bestek is evenmin te gebruiken, want terwijl men nog maar amper met gissen begonnen is, vliegt men reeds niet razende snelheid tegen het bestek. Er gaan dan ook reeds stemmen op, om het navigeren geheel af te schaffen- bij straalvliegtuigen en in stede daarvan hel aan hel toestel /elf over te laten om uit te maken waar het heen wil. Laat men voldoende vliegtuigen opstijgen in allerlei richtingen, dan komen er altijd wel enige daar, waar men ze hebben wil; een aantal komt óuk daar, waar men ze niet hebben wil, doch dit is juist een leuke verrassing voor de betrokken partijen.

Vele instituten welke zich (althans volgens het adresboek) bezig houden met onderzoekingen op -luchtvaartgebied, zijn thans, naar zij voorgeven, -drukdoende met het 'bestuderen van super-sonisc'he navigatiemethoden, wd-ke zich aanpassen aan de gewijzigde omstandigheden, zoals bijv. de roterende route-kaart, welke ver'bonden is aan de turbine van de straalmotor. Het wordt aan de gewiekstheid van het piloot -overgelaten met dit apparaat thuis te komen.

iPersoonlijk zijn wij van inzicht, dat iemand die in een straaljager plaats neem't, beter -doet maar niet meer aan t'huinkomen te denken.

Wij moesten tot onze spijt iets dieper op deze aangelegenheid 'in gaan, dan wij oorspronkelijk gedacht -hadden; na deze uitwijding 'komen wij thans weer op voorlichten terug. Het voorlichten bij de Nederlandse Luchtmacht heeft plaats te Scfieveningen, in de onmiddellijke nabijheid van een aantal gelegenheden, waar men na de dienst van allerlei nieuws kan horen, n'iet zelden ook over vliegen, althans de gesprekken nemen na verloop van tijden een hoge vlucht. Hier is veel interessante stof op te -doen en -het ligt in de bedoeling hieraan een uitvoerige studie te wijden ten behoeve van de O.'O.S., wier 'belangstelling in 'het nachtvliegen ze'ker niet geringer is dan -de mijne. 'Deze studie is opgedragen aan een commissie, welke bestaat uit ondergetekende als permanent lid, tevens leider van het programma, en enige losse medewerkers.

Ook hopen wij binneikort iets te kunnen vertellen over de windtunnel van Weesperkarspel.

Met eerbiedige groeten,
(Kaas.)

NAVIGATIE

Nog te zeer heerst in de Militaire Luchtvaart onwetendheid en een geest van onverschilligheid ten opzichte van de navigatie als essentiële factor in de luchtvaart.

De algemene opinie ziet in navigatie namelijk nog steeds een noodzakelijk kwaad, dat nu eenmaal gedurende de opleiding wordt beoefend — en dan voornamelijk in theorie — om daarna nooit meer in de praktijk te worden toegepast.

Naast factoren als constante weersomstandigheden met meestal uitnemend zicht en een groot gebrek aan navigatiehulpmiddelen op de grond en -instrumenten in de lucht, is het, momenteel op praktisch gebied zeer laag staande, navigatiepeil in de M.L. een direct gevolg van een verouderde en vrij amateuristische opvatting over het vliegen in het algemeen.

Een moderne luchtvaart eist namelijk niet alleen, dat men zijn doel bereikt en zijn opdracht uitvoert, maar eist eveneens — en terecht — dat dit geschiedt volgens vastgestelde systemen, die de beste voorwaarden bieden tot het efficiënt uitvoeren van de opgelegde taak.

En evenals een vlieger-zich te houden heeft aan de vastgestelde landings-drill en -procedures, of een luchtschutter volgens een speciaal systeem -de afsluiter van zijn 12.7 m.m. Browning moet verwisselen, evenzo behoort degene, die voor de navigatie verantwoordelijk is, de voorschriften op te volgen, waarin zijn taak omschreven staat en zich door geregelde training routine te verschaffen, welke nodig is om die voorschriften uit te voeren, ook in die gevallen, waarin de opdrachten zwaarder en de moeilijkheden groter zijn.

Nog te zeer wordt geschermd met argumenten, als het lage *ongevalpercentage* -door foutieve navigatie of -de — inderdaad — ruime ervaring van onze vliegers. Deze factoren bieden echter slechts enige waarborg, wanneer men zich beperkt tot routinevluchten boven de Indische Archipel, maar geeft geen enkele garantie voor zware operationele opdrachten boven gebieden, waar de topografie van het land het kaartlezen veel meer bemoeilijkt of waar de weersomstandigheden uitermate ongunstig zijn. En aangezien de M.L. geen luchtvaartmaatschappij is, dat zich beperkt tot lokale trips, doch een — zij het kleine — luchtvaart, welks personeel

berekend; 'hoort te zijn voor oorlogsopdrachten ver buiten deze gebieden, is het van het grootste belang, dat wij ons trainen door in ieder geval een intensiever gebruik te maken van de hulpmiddelen, die ons ten dienste staan en van 'het personeel, dat tezamen met ons als bemanning de opdracht heeft te volvoeren.

De vlieger dient de volledige samenwerking van -de navigator te eisen en behoort diens gegevens en instructies op te volgen, ook wanneer deze niet overeen komen met zijn „feeling“; evenzo dient de navigator de telegrafist in te schakelen voor radio-hulpmiddelen of kaartlezen, enz. Een vlieger heeft niet het recht van zijn bemanning te verwachten dat zij berekend zijn voor hun taak, wanneer hij hen niet leidt en zich voor 'hun training niet interesseert, wanneer hij niets meer is dan de taxi-chauffeur, die zijn bemanning gedurende de trip rustig een dutje laat doen.

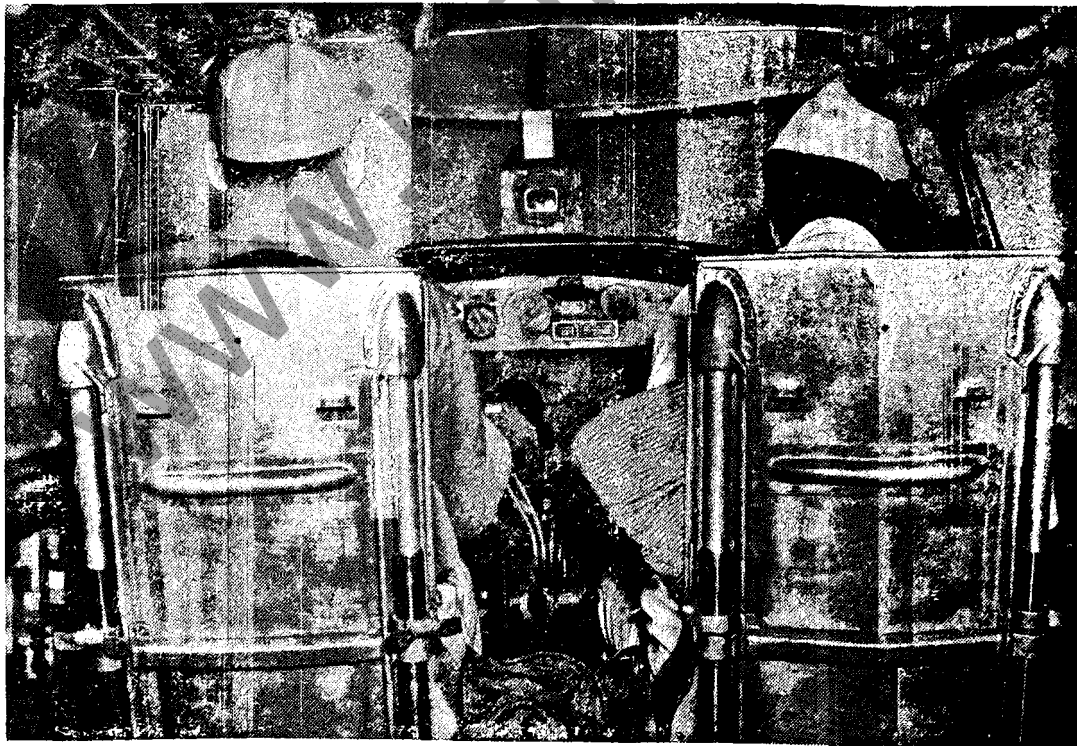
Ter illustratie van het bovenstaande, moge hier volgen een fragment van een artikel uit een "RAAF Navigation Bulletin", waarin beknopt de praktische ontwikkeling van de navigatie in de Australische luchtmacht beschreven is.

„In het begin van de tweede wereldoorlog beschikte de R.A.A.F. reeds over een kern van getrainde navigators, bestaande uit een goede 'vijftig „waarnemers“, gevormd uit volledig opgeleide telegrafisten, fotografen, monteurs en bewapeningspersoneel, die een cursus van zes maanden in navigatie, bomruchten en aanverwante onderwerpen hadden doorlopen.

Een gelijk aantal vlieger-waarnemers was aanwezig, evenals een aantal beroepsofficieren, die een navigatie specialisten cursus hadden gevolgd. De training van deze vooroorlogse navigators was op gezonde principes gebaseerd, maar het evenwicht en verband tussen theorie op -de grond en -praktijk in de lucht was dikwijls ver te zoeken. 'Gecomplieerde en onpractische -oefeningen waren aan -de cursussen verbonden en de leerlingen moesten problemen oplossen als vier-vector-oefeningen van het volgende type: "Patrouille onder constante peiling van een bewegend, moederschip, waarbij een constante wind wordt aangenomen; rekenschema slechts toeestaan ter controle; alle wind-vectors moeten geplotted worden."

Twaalf verschillende kaartprojecties waren in het studieschema opgenomen en werden plichtsgetrouw behandeld door de meer ijverige instructeurs, terwijl in de lucht slechts als standaardkaarten gebruikt werden de 1 : 1.000.000. Internationale Wereldkaarten en verder zeekaarten.

Trekplotten en "trackcrawling" was de gewone gang van zaken op vluchten bij vlootmanoeuvres, oefeningen in Bass Strait, bij Sydney of Jervis Bay, op patrouilles naar bosbranden of opsporingsvluchten naar



Vdg. F. van der Velde en Eli. H. M. Franken op de bok van een B-25, op 8000 voet hoogte ergens tussen Biak en Batavia.

po(o p.V.a'.

vermiste vliegtuigen. Weliswaar werd de luchtplot behandeld in de cursussen, maar slechts als een kaartpasoefening of op zijn hoogst iets om op terug te vallen, wanneer men verloren rankte. Wij hadden nog andere vreemde ideeën waarvan vele gebaseerd waren op een mengsel van pijnlijke ervaringen en halfwetenschappelijke gissingen naast een groot gebrek aan navigatie-hulpmid-delen, zoals wij die heden ten dage kennen. Dit alles werkte mee om navigators te maken met individuele en ver- uiteenlopende werkwijzen in plaats van met een overzichtelijk standaard-systeem.

Hoe dan ook: het doel van iedereen en allen was, evenals nu, hun best te doen om, zoals Spenser het uitdrukte: „to proceede in ye straighte and true lyne”.

Er bestond, natuurlijk, ook het type navigator, dat voornamelijk afhankelijk was van de spoorwegen met hun bijbehorende stations-naamborden, hoteluifhangborden en soortgelijke welbekende en opvallende punten.

Wanneer men die mannen voor de bar aantrof — hetgeen niet moeilijk was — verkondigden zij luide, dat „zij er altijd kwamen”. Ondertussen hadden zij het toch wel klaargespeeld het een en ander van de kunst van 'het navigeren op te pikken en dit tezamen met een ingeboren vindingrijkheid 'hielp hen meestal uit de moeilijkheden, wanneer hun privé-methodes al te riskant werden.

Het is niet meer dan redelijk hierbij melding te maken van het feit, dat vliegen in slecht weer over liet algemeen niet toegestaan was, voornamelijk tengevolge van beïnvloeding door buitenstaanders, die zich 'deed gevoelen na een epidemie van ongelukken, zoals die onvermijdelijk van tijd tot tijd plaats vinden. Deze — no see, no go — beperking bestond om deze reden en niet wegens onwilligheid van de kant van het vliegend personeel; het directe gevolg was een laag navigatie-peil in moeilijke weers-omstandigheden.

Veel van de eerste principes op navigatie-gebied zijn gedeponereerd in kasten en archieven van de Navigatie-schoollib'liotheken en ongetwijfeld niet zonder reden. Betere opleidings-methodes voor de navigator zijn ontwikkeld; 'hem zijn bepaalde standaard-schema's, geleerd, die hij voor iedere taak en iedere p'hase van zijn werk als lid Van het vliegend personeel moet uitvoeren; hij dient te leren, hoe zijn functie uit te voeren als lid van een bemanning, in plaats als van een alleenstaand individu.

De ervaring heeft geleerd, welke methoden om wind te vinden het beste zijn, en door 'het gebruik van de Air Position Indicator ais een- automatische luchtbestek- plotter krijgt de navigator' meer gelegenheid om het grillige verloop van de wind te bestuderen en zo zijn positie te bepalen.

Het navigatie-l-og benadert steeds meer een vorm van navigatie-steno aantekeningen, terwijl een geheel nieuwe uitrusting aan kompassen, rekenschijven, astro-navigatie instrumenten en een menigte gecompliceerde radio- en radar-luipmiddelen ontwikkeld zijn, elk met hun speciale gebruiks-aanwijzing en procedure. Daarnaast heeft de RAAF, ondanks de schaarse gegevens, een serie nauwkeurige kaarten samengesteld, welke een oppervlak bestrijken, groter dan geheel Europa en Noord-Amerika samen.

De studie van de meteorologie is essentieel geworden en practischer opgezet. De kennis van onweer, inter- tropische fronten en instabiliteit van de hogere lucht- lagen is toegenomen, mogelijk ten koste van academische ■beschouwingen over adiabatische temperatuursvallen en katabatische winden.

IN MEMORIAM.

De 27e October overleed, te Bandoeng aan-tuberculose de mil. sld. tkl. L. WETHMAR, L.N. 127016/A, 11 mat. M.L.

De 29e October overleed te Soerabaja, ten gevolge van bij een autobrand bekomen brandwonden, de O.V.W. kpl. L.S.K. **A. FIJN**, L.N. 270826009', chauffeur D. Patr. 6 ARVA.

Tê Kalidjati overleed op 5 November de sld. tkl. **A. AKERINA**, L.N. 104719339, 11 Bapo ML, aan de gevolgen van verwondingen, opgelopen bij de moordaanslag cp 1 September te K.D.

De mil. sld. 'tkl. **N. VELBERG**, L.N. 479417, M.D., overleed op 10 November te Andir aan de gevolgen van een ziekte.

Aan de gevolgen van een ziekte overleed in het (Mil- ^Hospitaal No. 1: te Batavia de mil. sold. Ie kl. **MARDOJO BIN SASTRO**, L.N. 8611/A, Vlieg- 'basispolitie Tjili'ltan.

Op 21 November werd een 'kleine patrouille, 'bestaande uit manschappen van de 2de Cie Lucht- vaarttroepen te Kali Djati, vanuit een hinderlaag beschoten. Sgt. L.S.K. **W.G. DE VRIES**, L.N. 250821110, werd dodelijk getroffen.

Zij rusten in vrede.

Navigatie-drill en log-analy&e zijn door d.e Luchtmachten van Groot Britannië en de Dominions aangenomen en navigators 'bepalen nu hun meest waarschijnlijke positie met steekpasser en protractor in plaats van er een slag naar te slaan.

De vraag, die waarschijnlijk op zal komen, is: „Waarom zijn al deze veranderingen noodzakelijk geworden?”

Een van de antwoorden is wel, dat militaire vliegtuigen geregeld navigatie-taken te vervullen krijgen, die een burger luchtlijn-exploitant zouden afsch'rikken.

In Europa .moesten -onze bommenwerpers gebroken treks vliegen tussen zwaar verdedigde vijandelijke zônes, dikwijls zonder enige 'hulp van radio- en radar-bakens, door een bewolking van 10/10 en dat nog des nachts- . Boven de Atlantische Oceaan moesten vliegtuigen, op patrouille tegen onderzee-boten, systematische speurtochten uitvoeren 'boven een paar vierkante mijlen van de oceaan Op afstanden van soms duizend mijl uit de kust.

Vluchten van vele 'honderden mijlen moesten in de Stille Oceaan gemaakt worden om doelen op een klein eiland of een atol aan te vallen, waarbij men de laatste 50 tot 100 mijl op nul hoogte binnen moest komen om ontdekking door vijandelijke radar te voorkomen; of vluchten om een enkel dorp of geschutopstelling te localis-eren en -bij verrassing te vernietigen midden in een jungle, waarvan bijna niets in kaart was gebracht; of vluchten van onze Catalina's, die des naclits mijnen legden in nauwe vaargeulen onder het bereik van de vijandelijke kanonnen, een ruime 800 mijl van 'hun uitga n gs-b as is verwijderd.

En bij dit alles niet te vergeten, dat het overgrote -deel van deze opdrachten met zich meebracht een vliegen volgens strikte tij-d-schema's, onafhankelijk van veranderlijke factoren, en een terugkeer naar eigen basis met een minimale 'hoeveelheid brandstof als reserve”.

Een toetsing van de toestanden, welke momenteel in de M.L. heersen, aan bovenstaand fragment, moge een beter begrip doen ontstaan voor wat -ons nog te verbeteren staat, alvorens wij -ons als -luchtniacht op het gebied van navigatie up to date mogen noemen.

Otten.

BRAND EN GAS BESTRIJDING

Groot zijn de moeilijkheden geweest waarmee de Dienst Brand- en Gasbestrijding van de Militaire Luchtvaart te kampen heeft gehad en een waarderend woord werd slechts zelden gehoord voor de prestaties die ondanks alles werden geleverd.

De Brand- en Gasbestrijding IS nu eenmaal een dienst die weinig tot de verbeelding van de buitenstaander spreekt. Maar al te dikwijls denkt men bij het horen van de naam „brandweer” aan een met eindeloos geduld naast een startoren sluimerende brandweerwagen, een levenloos ding zonder actie, zonder sensatie en maar al te weinig beseft men de preventieve waarde van deze voor het oog zo slome brandweer. Want gebeurt er werkelijk iets, begint werkelijk de sirene op de startoren te loeien ten teken dat een crash heeft plaatsgehad, dan moet U eens zien hoe die brandweer in een oogwenk verandert in een voorwerp van één en al actie

MATERIEEL.

(Hét meest moderne materieel waarover de „Braga” thans de beschikking heeft wordt gevormd door Amerikaanse brandweer-jeeps, maar de fabriek 'Kronenburg in Culemborg is bezig met de productie van. zg. "crash- wagens", die geheel volgens M.L.-specificatie worden gebouwd en geheel voor tropische omstandigheden geschikt zullen zijn. Zij zullen een grote verbetering betekenen in vergelijking met de thans in gebruik zijnde crash-wagens, die uit Engelse dumps werden betrokken. Men zal zich afvragen wat feitelijk een crashwagen is en wat het verschil is tussen een gewone brandweerwagen en zo'n „vliegveld-brandweerwagen”.

Het typische kenmerk van een crashwagen is, dat deze op iedere willekeurige plaats moet kunnen blussen, dus ook daar waar geen water-winplaats aanwezig is. Een gewone brandweer heeft al'tijd een water-winplaats nodig alvorens in actie te kunnen komen. Zij pompt hét water hieruit en brengt dit via pomp en persleiding naar de vuurhaard. De crashwagen voert zelf water plus schuim verwekkende vloeistof (saponine) met zich mede. De wagens die op het ogenblik in Holland voor d'e M.L. worden gebouwd zijn uitgevoerd als terrein-wagen, hebben een bezetting van 8 man en voeren een watertank, een saponine-tank, een pomp en een of meer schuimkanonnen met zich mee. Ook zijn ze uitgerust met een CO₂ batterij van 12 cylinders. Koolzuurgas heeft de eigenschap het vuur te verstikken, zonder een spoor achter te laten,

dus zonder blusschade aan te richten aan motoren of instrumenten.

De brandweer-jeeps die op het ogenblik in gebruik zijn en in eerste instantie zijn geprojecteerd als kampements-brandweerwagens, zijn geschikt gemaakt om als crashwagen dienst te doen door toevoeging van een watertank (in de vorm van een aanhang-wagentje), een schuimkanon en een saponine-rugtank. Het geheel is in staat 7000 liter schuim te leveren. De naam „Brand- en Gasbestrijding” is waarschijnlijk van de Engelsen overgenomen. In tijd van oorlog moet de crashwagen nl.

ook als ontsmettingswagen dienst doen 'bij de bestrijding van gifgas. Men spreekt nu zelfs al over een toekomstig gebruik van crashwagens bij de bestrijding van radio-activiteit in geval van een atoom-aanval

In Bandoeng werd een specifieke torandweer-werkplaats geopend, de BGRA (Brand- en Gasbestrijding Reparatie Afdeling), waar alle reparaties aan brandweerwagens en toebehoren worden uitgevoerd.

PERSONEEL.

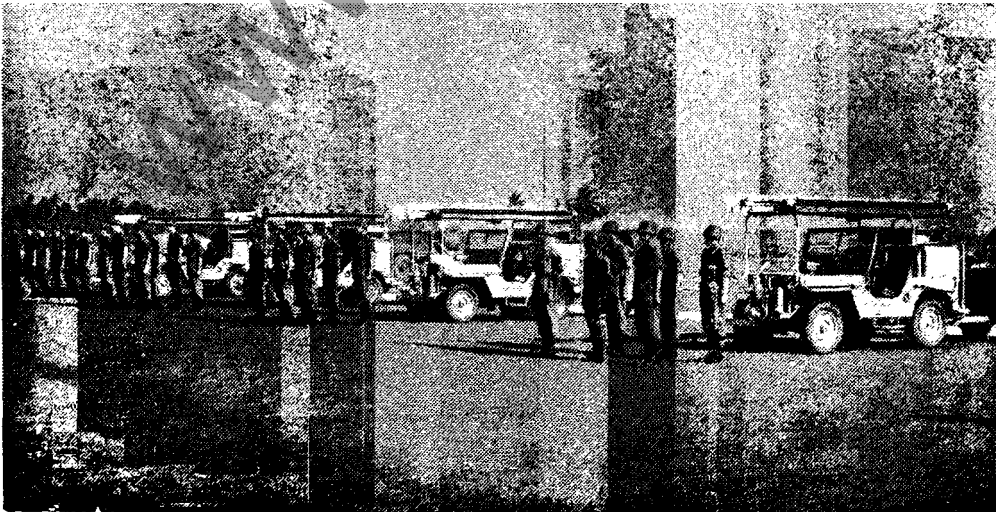
De Brand- en Gasbestrijdings Opleidings School in Batavia, onder leiding van adjudant Maas, heeft thans de tweede en derde groep leerlingen afgeleverd. Na een theoretische cursus in algemene vliegtuigkennis, eenvoudige scheikunde, natuurkunde, algemene brandweerkennis, crash-drill, onderhoud van klein- en grootblusmateriaal, bediening van crashwagens etc., een cursus die 4 maanden duurt en voor een belangrijk deel bestaat uit een voortgezette militaire opleiding en een praktijkperiode bij de plaatselijke Gemeente Brandweer, worden de leerlingen op een basis geplaatst als brandweerman. In wording is nog dat zij, die b'lijk geven van geschiktheid, een vervolgcursus ontvangen voor brandweercomman dant.

Behalve het actief optreden bij de bestrijding van crashes en kampementsbranden neemt de Brand- en Gasbestrijding ook preventieve maatregelen, zoals bv. het plaatsen van blussers bij motoren die gestart worden, het uitgeven van orders („verboden te ro'ken” bij de vliegtuigen) en houdt toezicht op het naleven ervan.

Ook de training van personeel op de bases wordt door haar gedaan.

Tijdens de feestweek te Batavia verleende de Braga assistentie aan de Gemeente Brandweer en nam o.a. actief deel aan de bestrijding van de grote brand in Glodok, waarvoor zij van de Burgemeester en de Com-

meente Brandweer een waarderend schrijd ven ontving!



„Waar is de brand!”

Foto P.V.A.

. De Brand- en Gasbestrijding, tot kort onder leiding van Majoor Van Praag en thans onder le Lt. Van Mens, gaat met vertrouwen de toekomst tegemoet en als straks het moderne materieel zal zijn gearriveerd en het personeel daarmee vertrouwd is geraakt, dan zal de Braga ¹ met recht een waarborg zijn voor de Veiligheid van het vliegen tijdens start en landing.

DRIE JAAR TJILILITAN

mander in Chief Air Forces Western Europe,

- In de R.A.F. recruteringscampagne worden thans meer mogelijkheden voor vrouwen geboden dan ooit tevoren. Alen hoopt, dat de helft van de functies van de door de R. Aux. A. F. benodigde 20.000 mannen en vrouwen, door vrouwen zal worden vervuld. De leeftijds grenzen zijn 18 tot 38 jaar voor de fighter control units en tot 45 jaar voor de W.A.A.F.V.R.

- De eerste „R.A.F. parachute medical unit”,- waaronder 2 doctoren en 4 verpleegsters, worden thans opgeleid in parachute springen. Ploegen, die een cursus van 4 weken doorlopen, worden getraind om met een uitrusting voor een verblijf van een week, boven -de plaats van een vliegongeval te worden uitgeworpen.

- 'Om gebroken nekken en andere ernstige verwondingen bij een ongeval te voorkomen-, zullen passagiers in R.A.F. transportvliegtuigen in de toekomst achteruit vliegen. Het eerste V.I.P. Va'letta-toestel is reeds zodanig ingericht.

- Rolls Royce is voor de dag gekomen met een nieuw type straalmotor, de "Tay". Bijzonderheden ontbreken nog.

- De R.A.F. heeft 15 valken in dienst gesteld (van, de soort, in vroeger eeuwen in -gebruik voor -de valkenjacht) om haar vliegvelden schoon te 'houden van vogels. In het afgelopen jaar kwam 'het 13 maal voor, dat R.A.F. vliegtuigen in moeilijkheden geraakten doordat zij in een troep vogels vlogen. Experimenten wezen uit, dat één valk die per dag enkele vluchten 'boven een veld maakt voldoende is om andere vogels te verdrijven.

- Met de straaljagers van 'het type Republic F-84 Thunderjet, mag een tijdlang niet worden gevlogen, zolang men bezig is een onderzoek in te stellen naar ongelukken, die kort geleden met vliegtuigen van dit type hebben plaats gevonden. Vier toestellen verongelukten binnen een kort tijdsbestek. De Amerikaanse luchtmacht bezit van deze Thunderjets een aanzienlijk aantal: tegen het einde van 1948 minstens 360 stuks.

- 'De Edo-fabriek, die gespecialiseerd is in 'het 'bouwen van drijvers voor lichte vliegtuigen, heeft voor de Amerikaanse luchtmacht een geheel metalen, tien meter lange en twee ton wegende reddingboot vervaardigd, waarmee in Augustus een demonstratie werd gegeven. Dé 'boot, die er uitziet als een drijver, zweefde, na door een B-29 te zijn afgeworpen aan een parachute met een middellijn van 33 meter naar 'beneden. Aan boord zijn voorraden en navigatieuitrusting opgeslagen en er is voldoende brandstof om met de 4 cylinder motor meer dan 500 mijl te kunnen varen.

- President Truman heeft de aankoop van nog 100 Lockheed Shooting Star F-80-C straaljagers voor de USAF goedgekeurd. Er zijn momenteel 600 vliegtuigen van dit type in 'bestelling. Zes van de acht jagergroepen van de U.S.A.F. zijn nu met Shooting Stars uitgerust.

- In Duitsland gestationeerde Amerikaanse Superfortresses hebben oefenvluchten naar Dhahran in Saudi-Arabia gemaakt. Ook werden uit Duitsland en Engeland vluchten naar Aicra, aan de Goudkust gemaakt. Hierbij werden de toestellen tot Roberts Field in Lybië of op het Franse vliegveld te Dakar bijgevuld en keerden, na de afstand van 4400 mijl tot Accra te heb'ben afgelegd, via het Portugese vliegveld op de Azoren terug.

- Lt. Generaal Cannon, Commandant van de Amerikaanse Luchtstrijdkrachten in Europa, zei tijdens een pers-conferentie in Wiesbaden dat de thans in Engeland gestationeerde 90 Superfortresses daar waarschijnlijk voor onbepaalde tijd zullen blijven.

„Het gaat allemaal precies, zoals ik 'het heb u'itgestip- pel-d,“ betoogde luitenant en zeer vaardig cabaratiër Elstrod tijdens een lugubere s'ketoh, 'kort voor hij zijn aantrekkelijke tegenspeelster om het leven 'bracht.

Wij kunnen het niet met Lt. Elstrod eens zijn in onze beschouwing over de feestavond ter gelegenheid van het drie-jarig naoorlogs bestaan van Tjililitan, want het is geen avond geworden, zoals wij ons die hadden uitgestippeld, integendeel, niet zelden werden onze verwachtingen zodanig overtroffen.

Zelfs de gebruikelijke speeches ademen meer de geest van bewondering voor het werk (S.m. Schrijver werd speciaal gememoreerd) en de uitzonderlijk prettige sfeer ■op 1 V.B. dan van conventionele plechtigheid.

Terwijl een lawaaierige regen de grote zaal van Kramat Djati tot een eiland' van droogte maakte (waarvan het bereiken toch minstens enige hooggehakte schoentjes tot rood'kleierige klompen transformeerde) nam de cabaretavond een aanvang, die meer bracht dan de prijzenswaardige inspanning van een amateurgezelschap alléén, doch op enkele momenten een 'beroepsniveau wist te benaderen. Na de rust bood het toneel een bont schouwspel te genieten, toen een Spaanse Show werd gegeven, die bekoorde door een afwisseling van zang, dans en kleur.

Zonder enige twijfel is -dit gezelschap, „opgesnord uit ■de schoot der basis“ er in geslaagd het honderdkoppige publiek, waaronder C.I.M.-L., S.O.L. en S.O.A. een avond vol ontspanning en goede vrolijkheid te brengen.

iEen dag eerder was een oorkonde overgebracht van Tjililitan naar het hoofdkwartier, door een dertigtal estafettedopers.

Om kwart over negen verscheen de laatste schakel in gestrekte draf op het Koningsplein. De commandant van W li V.B., majoor Van Rest, reikt de oorkonde ■over aan de C.I.M.L., -waarop 'kapitein Berlijn .deze voor ■de opgestelde estaf ettelopers oplas. Hierop nam de C.M.L. het woord, waarbij hij opmerkte: „Ik stel de oorspronkelijke wijze, waarop deze oorkonde aan mij is overhandigd zeer op prijs. Op sportieve wijze in teamverband. Het is juist de teamspirit, die deze basis heeft gemaakt, tot wat zij is. Ik zie deze overbrenging dan ook, als een symbool. Een symbool voor de saamhorigheid op de vliegbas-is en de verbondenheid met het hoofdkwartier. Ik hoop éat deze teamspirit zal blijven bestaan.”



Boven: de estaf ettelopers onderweg.

Onder: Kap. Berlijn leest de oorkonde voor. VJ.n.r. Kol. van der Eem, Kap. Berlijn, Kap. Corsmit, Lt. Elstrod, Maj. van Rest, Lt. Zandberg.Foto'

DE SPORT-LUCHTVAART

EEN VOORSPELLING.

Op de Anglo-Amerikaanse luchtvaartconferentie, die in 1947 te Londen werd gehouden, waren vele leidende luchtvaartfiguren uit de Verenigde Staten en Engeland bijeen. Mr. T. P. Wright hield bij die gelegenheid een lezing over de toekomst van de particuliere luchtvaart, welke sterk de aandacht trok. -Hij handhaafde zijn reeds in 1945 uitgesproken voorspelling, dat in 1955 het aantal burgervliegtuigen in de Verenigde Staten 400.000 stuks zou bedragen. Mr. Wright zei o.a.:

„De ervaring leert, dat een betrekkelijk klein aantal vliegtuigen in staat is om een groot aantal personen in korte tijd te vervoeren. Het huidige intensieve luchtverkeer wordt met opmerkelijk weinig toestellen onderhouden. Wanneer men alle vliegtuigen der verschillende groepen (verkeersvliegtuigen, feederliners, taxivliegtuigen) bij elkaar telt, dan blijkt dit aantal niet voldoende om een werkelijk grote vliegtuig-industrie (een industrie met een belangrijke invloed op het nationale economische leven) reden van bestaan te geven. Natuurlijk is de militaire markt nog voor lange tijd 'belangrijk voor de ontwikkeling en productie van nieuwe vliegtuigen. Maar steeds meer zal de markt van particuliere vliegtuigen van belang worden, en het kan niet anders, of op den duur heeft hierdoor óók in volle vredestand een grote vliegtuig-industrie reden van bestaan”.

Zoals gezegd, voorspelde Mr. Wright in 1945, dat in 1955 of daaromtrent in de Verenigde Staten 400.000 burgervliegtuigen ingeschreven zouden staan, terwijl volgens hem de jaarlijkse productie van particuliere vliegtuigen dan 150.000 zou bedragen. Zijn voorspelling werd door velen te optimistisch genoemd. Na twee jaar zag Mr. Wright echter nog steeds geen reden om deze schatting te herzien.

VIJF PUNTEN.

Hij gaf destijds een programma van vijf punten aan, om het doel van 400.000 vliegtuigen te bereiken. Deze waren:

1. Uitbreiding van het aantal vliegvelden en verbetering er van.
2. Herziening van allerlei bepalingen.
3. Meer en betere scholen.
4. Snellere technische ontwikkeling van het particuliere vliegtuig zelf.

„Op de eerste drie punten”, aldus Mr. Wright in zijn Londense rede, „werd een bevredigende vooruitgang geboekt. Maar de technische ontwikkeling van 'het particuliere vliegtuig, genoemd in punt 4, is in twee jaar tijds niet van dien aard geweest, dat dit vliegtuig momenteel een algemeen gebruiksvoorwerp kan worden genoemd. De toestellen die thans worden gebouwd hebben niet voldoende algemene voordelen om mijn voorspelling voor 1955 te kunnen verwezenlijken. Om in deze richting succes te hebben moet er in de eerste plaats een vliegtuig komen dat voorziet in de 'behoefte van het gezin. We hebben deze ervaring ook met de auto opgedaan. In 1946 werden voor privédoeleinden meest tweepersoons vliegtuigen verkocht, waardoor de ontwikkeling van 'het echte gezinstoestel achterop is gekomen. Thans kan echter worden gezegd, dat er een zeer besliste tendens is gekomen in de richting van het vier- of vijfpersoons gezinsvliegtuig.

NOG TE DUUR.

Het opmerkelijke feit bestaat thans, dat vele kopers van vliegtuigen er in de praktijk niet de voldoening van hebben die zij verwachten. Ongeveer een derde deel van hen deed na één jaar gebruik het aangeschafte toestel van de hand. Enkele redenen van deze klaar

blijkelijke teleurstellingen na betrekkelijk korte tijd zijn: Financiële redenen 55%, ontbreken van voldoende gebruiksmogelijkheden 10%, redenen in verband met vliegvelden 10%, gevaar 5%, andere redenen 20%. Zoals men ziet zijn financiële redenen de hoofdzak. Dit heeft op aanschaaffingskosten zowel als op bedrijfskosten betrekking.

Een steeds toenemend aantal mensen wenst een toestel te bezitten. Toch geven de enorme productie en verkoop in 1946 deze wens niet zuiver weer, daar vele lieden die - in dat jaar een toestel kochten in vorige jaren hun wens hadden moeten opschorten door de oorlog. 'De huidige teruggang is in dit licht gezien dan ook helemaal niet zo'n geweldige inzinking. Bij de bepaling wie voor het kopen van een Vliegtuig in aanmerking komen zijn factoren van belang als b.v. welk deel van 'het gezinsinkomen aan reizen wordt besteed. Hierin is een voortdurende stijging waar te nemen. Andere factoren van 'betekenis zijn de luchtvaartbelangstelling en het inkomen van verschillende leeftijdsgroepen. Het sterkste verlangen om zelf te vliegen 'bestaat in de leeftijdsgroepen van 24 en 25 jaar, om sterk af te nemen tot een zeer klein percentage van 44 en 45 jaar. De inkomens vertonen echter juist een omgekeerd beeld; zeer laag bij de jongere generatie om een maximum te bereiken bij 44 en 45 jaar. Het komt mij voor dat aan deze tegenstelling alleen tegemoet gekomen kan worden door een sterke prijsdaling voor vierpersoonsvliegtuigen tot ongeveer 5000 dollars (de tegenwoordige prijs is ca. 7900 dollars), hetgeen ongeveer driemaal zoveel is als de prijs van de hedendaagse automobiel in Amerika.

De productie van particuliere vliegtuigen tot 1955 zou over de hele lijn tot iets meer dan het vijfvoudige moeten toenemen, 'hetgeen neerkomt op een prijsverlaging van ca. 30%, terwijl daarbij de vliegtuigen een aanzienlijk 'hogere gebruikswaarde zullen hebben.

LAGERE KOSTEN DOOR VERLAAGDE PRIJZEN.

Als direct uitvloeisel van de lagere prijs zullen ook de bedrijfskosten naar beneden gaan. Enkele belangrijke posten op de onkostenrekening zijn:

1. Afschrijving, een zeer belangrijke post; 26% van 'het totaal. Deze zal door de lagere aanschaffingsprijs, door betere constructie en langere levensduur automatisch lager worden.
2. Verzekeringskosten; ook een zeer belangrijke post, die om dezelfde reden verlaagd zal worden, daar immers de aanschaffingsprijs van het te verzekeren object maatgevend is.
3. Stalling maakt merkwaardig genoeg 10% van de totale rekening uit en de kosten hiervan kunnen worden verlaagd door 'het aantorengen van opvouwbare of afneembare vleugels.
4. Onderhouds- en reparatiekosten, thans ongeveer 15%, kunnen iets lager worden door constructieve verbeteringen en natuurlijk door enige prijsverlaging van losse onderdelen.
5. Benzine- en olie-kosten tenslotte zullen nagenoeg gelijk blijven. Om te illustreren hoe belangrijk de bedrijfskosten zijn, zij opgemerkt dat deze op liet ogenblik over één jaar ongeveer de helft bedragen van de aanschaffingsprijs. Dit zal verlaagd kunnen worden met een kwart.

DE VEILIGHEID.

Om de gebruiksmogelijkheden van het particuliere Vliegtuig uit te breiden moet 'het ontwikkelingswerk beslist geconcentreerd worden op 'het vierpersoons of gezinsvliegtuig. De vraag gaat trouwens ook in die richting. Men gaat comfort en 'bagageruimte verlangen. Ook in andere opzichten zullen er veranderingen moeten

(Vervolg zie pag. 17).

Ook Engeland: SNELLER DAN HET GELUID

Totaal onverwacht is in September het nieuws gekomen, dat Mr. John Derry, invlieger van de De Havilland-fabrieken, in een experimenteel vliegtuig, de DH-108, de geluidssnelheid heeft overschreden. Van vele zijden zijn Derry en zijn maatschappij gefeliciteerd met dit succes, waarbij men niet vergat hulde te brengen aan het Ministerie van Bevoorrading, dat tot het bouwen van de machine, die nu in de geschiedenis der Engelse Luchtmacht geboekstaafd zal staan als het eerste vliegtuig dat met supersonische snelheid vloog, opdracht had gegeven. Een zegsman van de U.S.A.F. gaf als zijn mening te kennen, dat de prestatie van Derry "zeer belangrijk" was, waaraan hij toevoegde, dat, hoewel de Amerikaanse Bell XS-1 reeds vele malen veel sneller dan het geluid had gevlogen, het De Havilland toestel meer overeenkwam met het conventionele en in de praktijk beproefde type vliegtuig. (Om eerlijk te zijn moet de juistheid van deze woorden in twijfel worden getrokken, want, hoewel de Bell wordt voortgestuwd door een onconventionele krachtbron, is het toestel toch voorzien van rechte vleugels, terwijl de 'DH-108 pijlvleugels heeft en verder het stabilo mist).

Toen we de vorige week op 'het Ministerie van Bevoorrading een praatje maakten met Derry, vertelde hij, dat de historische vlucht tussen Farnborough en, Windsor had plaats gevonden, tien uur voormiddag in de heldere ochtenduren van Maandag, 6 September.

Derry was niet opgestegen met de bedoeling boven Mach 1 uit te gaan. Het doel van de vlucht was het verzamelen van gegevens bij snelheden van Mach 0.36; snelheden, waarmee hij al eerder had gevlogen.

Op een hoogte van 40.000 voet zette hij de 108 in een duik. Toen de wijzer van de Machmeter bijna het magische cijfertje 1 had bereikt maakte hij de duik nog, steiler en hield deze vol tot de naald de grens van zijn aanduiding had overschreden. De temperatuur buiten was -30° tot -35° C. Zeker van 'het feit de geluidssnelheid te hebben overschreden trok Derry op en zette koers naar Hatfield. Hij had geen ongewone sensaties opgedaan. Wél werd de besturing bij het stijgen der snelheid 'bijzonder zwaar. Toen de snelheidsmeter weer Mach 0.96 aanwees konden de roeren weer normaal worden bewogen. Van stoten of een verlies aan stabiliteit was geen sprake geweest. Aan het succes bestaat geen enkele twijfel, want vóór en na Derry's vlucht was de Machmeter gekalibreerd.

Mr. R.M. ClarksO'n, die de 108 heeft ontworpen, zegt, dat De Havilland zich in de naaste toekomst bezig zal houden met het consolideren van de bereikte resultaten. Men is niet van plan om in plaats van de Gotolin-motor een Ghost turbojet in het toestel te monteren, want 'hoewel in dat geval een belangrijk hogere snelheid zou kunnen worden bereikt, zouden daarmee toch uitgebreide wijzigingen in de bouw van het hele vliegtuig gepaard moeten gaan.

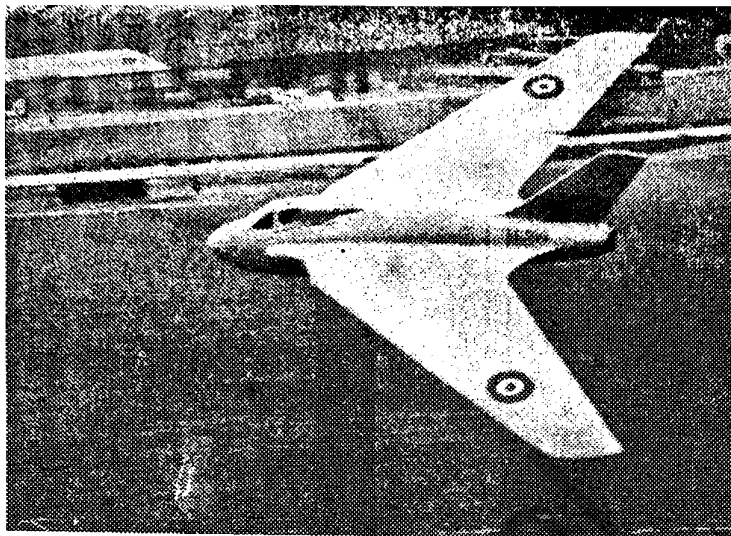
Het historische toestel is de V.W. 120, hetzelfde vliegtuig waarin Derry een gesloten circuit van 100 km heeft afgelegd met een snelheid van 605,23 m.p.u. Het is 'het derde toestel van dit type. Het tweede, dat er iets anders uitzag en een zwakkere motor had, ontplofte enige maanden geleden tijdens een vlucht.

(Fliglit dd. 6 Sept. 1948)

SAMENWERKING.

In samenwerking met de Militaire Luchtvaart heeft de Marine nabij Laboehambilik een uit Malakka afkomstige speedboat aangehouden. Bij nadering van de marine-patrouille trachtte de speedboat zeewaarts te vluchten, doch werd door een Mustang van het 122ste Squadron tot stoppen gedwongen.

De boot, die een Indonesische bemanning had, vervoerde smokkelwaar van Malakka voor de republiek. Vaartuig en lading werden in beslag genomen.



De supersonische DH-108.

(Vervolg van pag. 16)

worden aangebracht, in de eerste plaats om de veiligheid op te voeren-

Een analyse van de ongevallen met particuliere vliegtuigen wijst uit -dat 33% plaats heeft bij normale landingen, 20% 'bij noodlandingen, 15% door botsingen met obstakels, 11% gedurende het taxiën, 10% door overtrekken of vrille, HWY% door andere oorzaken. Van de ongelukken met dodelijke afloop wordt het merendeel veroorzaakt door overtrekken, gevolgd door vrille. In dit verband wordt gepleit voor' vergroting van 'het stijgvormogen. Statistieken wijzen uit dat een toenemend stijgvormogen gepaard gaat met een afneming van dit soort ongelukken. De stijgsnel'heid van het particuliere vliegtuig behoort nooit lager te zijn dan 150 meter per minuut op zee'hoogte. Een zeer praktische en gemakkelijke te verwezenlijken voorzorg is verder een waarschuwingsapparaat tegen overtrekken. Dit apparaat zou eigenlijk tot de standaard-uitrusting van alle particuliere vliegtuigen moeten behoren. De aërodynamische eigenschappen zullen zodanig ontwikkeld moeten worden dat 'het vliegtuig zich gemakkelijk uit een vrille 'herstelt en ook overigens gemakkelijk te vliegen is met minder controle van de instrumenten. Het "two-control" systeem (afwezigheid van een voetenstuur zoals in de Ercoupe) is een stap in die richting.

VERDERE ONTWIKKELING DER TECHNIEK.

Wat de prestaties betreft moet de kruissnelheid van 'het particuliere vliegtuig 150 mijl per uur zijn (240 km/h). Naast een voldoende kruissnelheid zijn een korte startlengte, een grotere stijgsnelheid en een lagere landingsnelheid van belang. Een verlaagde landings-snelheid is inderdaad een van de meest essentiële punten, door het vergemakkelijken van het vliegen, 'het verkorten van de opleidingstijd en door de veiligheid. Het toekomstige „gezinsvliegtuig" moet een overtreknel'heid 'hebben van 45 mijl (ca. 70 km) per uur, welke een landingsnelheid van 40 mijl (ca. 65 km) mogelijk maakt.

Een steeds foelangrijker punt wordt de 'bestrijding van lawaai, niet alleen om de inzittenden meer comfort te geven, maar vooral ten gerieve van de omwonenden van vliegvelden. 'Het Naca onderzoekings-instituut is sinds enige tijd dit vraagstuk aan 'het onderzoeken. Zo experimenteert men met: een Stinson met een 190 pk motor, voorzien van een uitlaatdemper, grote schroefvertraging en een kleine vijfbladige propeller, door welke maatregelen de geluidsterkte op 100 meter afstand met een derde omlaag gebracht kon worden. Zonder twijfel zullen in de toekomst alle particuliere vliegtuigen geluiddempers hebben en uitgerust worden met een schroef van kleine diameter niet ten minste 4 bladen".

Tot zover Mr. Wriglit, die vice-president van de Curtiss-Wright fabrieken is geweest.

TYPEN IN DE M.L. XIX

Lt. Kol J. W. Gerharz

Chef Verbindingen

„Ik ben een Arnhemse jongen”, 'begon de Overste Gerharz en er verscheen een plezierige uitdrukking op zijn gezicht: een uitdrukking, die je altijd aantreft op de gezichten van Arnhemmers, wanneer ze zeggen dat ze een Arnhemse jongen zijn.

„En nu wil ik je wel vertellen hoe dat in grote lijnen met me is gegaan, maar voor anecdotes en zo moet je Lok maar eens aanschieten. Of Geelhoed. En Van Balen”. Daarop stak de Overste van wal en vertoefde tien minuten lang in het land van zijn herinneringen, die vele zijn.

De jonge Johan Willem Gerharz werd, nadat hij twaalf jaren van zijn jeugd in Indië had doorgbracht, reeds op 16-jarige leeftijd toegelaten tot de Cadetten-school te Alkmaar en vijf jaar later op de K.M.A. te Breda bevorderd tot 2de Luitenant der Genie. 'Dat de capaciteiten welke hij vanaf het 'begin van zijn studie aan de dag legde naar waarde werden gewaardeerd, -bewijst zijn benoeming in het jaar 1928 als lid van een Commissie, welke onder leiding van Ir. Claus, 'Hoofd van de Radiodienst der L.A., met een speciale opdracht ten 'behoefte van het Koninklijk Nederlands Indisch Leger was belast. In deze functie 'bezocht hij Parijs, Londen en, Berlijn. Deze laatste stad begroette in hem een oude bekende: Een practijkperiode van 6 maanden bij Telefunken was aan deze eervolle 'benoeming vooraf gegaan.

In October 1928 brak de dag aan, waarop hij voor de derde maal in zijn leven naar de tropen toog. Gedurende negen jaren was hij in verschillende functies verbonden aan de Radio Compagnie van het Bataljon Genietroepen te Tjima-hi, in welke periode (de korte golf deed haar intrede!) 'hij het K.N.I.L. onschatbare diensten bewees. Het waren niet alleen zijn superieuren die hem waardeerden. Door zijn altijd-bezige aard, zijn bereidheid zich 'ten alle tijde volledig in te zetten voor de belangen van de troep, werd hij door de aan zijn leiding toevertrouwde ondergeschikten op de handen gedragen.

Uit 1929 stamt het verhaal van die verlovingsstaart.....
De Lt. Gerharz was in die dagen verbindings-officier te Cheribon en verloofde zich met de vrouw zijner dro

men. De vreugde over deze gebeurtenis was algemeen en zo gebeurde het dat een verlovingsstaart werd gebakken en opgezonden naar Cheribon. Het smaakvolle kunstwerk mocht zijn toestemming echter nimmer bereiken, omdat het in handen viel van de van nature zeer 'hongerige bemanning van één der radio-stations. Tegen honger bleek deze taart een uitermate goed middel te zijn. Na ontdekking van deze snode daad ontstak de Lt. Gerharz niet in woede, doch kwam zijn eigen karige maaltijd met dezelfde (nog steeds niet verzadigde) zondaars delen.

Vier jaar later was hij als Hoofdinstructeur werkzaam te Tjimahi.

Het was zijn vaste gewoonte, tijdens de sein- en sounderlessen tussen zijn 'leerlingen te gaan zitten en op deze wijze de vorderingen van de aan zijn hoede toevertrouwde discipelen gade te slaan. Eén der instructeurs, die in hem een leerling zag, diende hem op een ochtend een ernstige berisping toe en wees 'hem erop dat tijdens de seinities véél meer ijver moest worden betoond. De ijver van de instructeur werd overigens op prijs gesteld.

In 1938 werd hij tot Commandant van het Radio Detachment der M.L. te Andir benoemd, na in de Joop van 1937 deze functie te 'hebben overgenomen van Kap. Scheffer, die met verlof naar Europa vertrok. In de periode dat Overste Gerharz de M.-L. diende, heeft hij zich voor meer 'dan 100% aan dit wapen gegeven. Zijn eerste werk was de oprichting van een Opleidingschool voor luchtvaartradiotelegrafisten, waarbij hij in de heren Van der Molen en Van Woesik uiterst ervaren en 'bekwame medewerkers vond. Ook aan de vorming van technisch personeel werd aandacht besteed.

Radiostations en peilers verzezen als paddestoelen uit de grond; de zeer goede N.S.F.-installaties werden in de nieuwe Oehlen-Martins gebouwd, zodat vanaf dat moment niet 'langer 'v a n boom tot boom 'behoefde te worden genavigeerd. Ondanks enige tegenstand van de oude' garde deed de radionavigatie haar intrede! En 'bewees, uitstekende diensten. Zo en passant behaalde de Lt. Gerharz zijn Waarnemers- en Klein Militair Brevet.

Toen hij bijna klaar was voor zijn G.M.B., kwam de oorlog.

Kap. Gerharz en zijn mannen werkten dag en nacht. Het succes van de oorlogsbasis Samarfrida 2 was voor een groot gedeelte aan de goede radioverbindingen te danken. Toen openden zich de poorten der kampen . . .

Direct na de val van Japan was hij weer op zijn post en werd in October 1945 op het Hoofdkwartier der M.L. met de functie van Chef Verbindingen belast. Deze Dienst werd door hem -van de grond af opgebouwd en wel zo grondig, dat aanvankelijk ook de ontelbare berichten van RAPWI en P.T.T. door Verbindingen M.L. over- de Archipel werden verzonden. In de organisatie van de Luchtverkeersbeveiliging had Overste Gerharz een belangrijk aandeel. En stug werkt hij dóór aan de vervolmaking van zijn Dienst.

Behalve over de aard van een terrier, een uitermate scherp verstand en gevoel voor humor, beschikt deze grote M.L.-er over een nooit genoeg te waarderen eigenschap: hij heeft, hart voor zijn ' mensen. Nooit vroeg iemand 'Overste Gerharz tevergeefs om raad.



Een van 1941 daterende caricatuur-tekening van de toenmalige kapitein Gerharz en de onder-luitenant Heinze, die inmiddels overleden is. De prent siert, ingelijst, de woonkamer van Lt. Kol. Gerharz.

VAN HET *Hoofdkwartier*

Behandelden wij in ons October-nummer van De Stuurkolom het door de U.S.A.F. gevolgde systeem van hogere vorming voor beroeps-officieren, zo moge hieronder volledigheidshalve een kort overzicht volgen van de Engelse opzet.

Ieder zelfstandig deel van de weermacht — Marine, Leger en Luchtmacht — tent een eigen „Staff College”, waar de beroeps-officier, welke voor een hogere vorming is aangewezen — uiteraard na een vergelijkend examen

— op ongeveer 30-jarige leeftijd kan worden toegelaten. Voor de luchtmacht duurt een cursus zes maanden; gedurende de oorlog was dit voor een zg. „War Staff Course” teruggebracht tot drie maanden. Naast het verbeteren van zijn algemeen militaire opleiding, wordt de kandidaat in het bijzonder onderwezen in het stafwerk van zijn *eigen* weermachtsonderdeel. Op elke cursus worden echter ook enkele plaatsen vervuld door officieren van Marine of Leger. De student-officieren besteden dan ook de nodige tijd aan de bestudering van de organisatie van de andere weermachtsonderdelen en minstens één grote oefening in „combined operations” wordt uitgewerkt. Hierdoor wordt beoogd, althans de beginselen van onderling begrip voor eikaars taak bij te brengen.

Op bovengenoemd college wordt voorts niet zo zeer de nadruk gelegd op het vergroten van de militair-tèch- nische kennis van de student-officier, doch meer op het *z.g.* stafwerk — de wijze van uitvoering hiervan — terwijl men het *logisch* en volgens *uniforme* richtlijnen denken tracht te bevorderen. Bovendien leert men de leerling zijn gedachten en wensen in memoranda, instructies en bevelen op een *beknopte doch nauwkeurige en duidelijke* wijze neer te leggen.

Na deze school te hebben doorlopen komt men in aanmerking voor plaatsing in een ondergeschikte functie bij een Staf van het *eigen* weermachtsonderdeel. Om verder vooruit te komen dient de ambitieuze officier een zesmaandse cursus te volgen aan het „Joint Services Staff College”.

Dit sinds kort gevormde opleidingsinstituut staat open voor officieren van *alle drie* weermachtsdelen benevens leden van het „Civil Service” korps. Zij worden geoefend in het gebruik en de ontwikkeling van gestandaardiseerde systemen inzake *gemeenschappelijk* stafwerk en voorts opgeleid voor hogere staffuncties zowel bij het eigen weermachtsdeel als in *gecombineerde* staven. Voorbeelden van deze gecombineerde staven zijn te vinden in het „Ministry of Defence”, de „Joint Chiefs of Staff” in Washington en het „Permanent Military Committee of Western Union”.

Na de vorer. besproken opleiding te hebben gevolgd, heeft de beroeps-officier nog één stap te volgen om op het gebied van zijn militaire vorming Tiet-hoogste te kunnen bereiken, i.c. een cursus van één jaar aan het „Imperial Defence College”. Hij dient hiervoor te worden verkozen — meestal op ongeveer 40-jarige leeftijd — doch eerst nadat hij een hogere staffunctie en meestal ook een hoog commando vervuld heeft. Deze school heeft nl. ten doel het vormen van toekomstige „Supreme Commanders, Chiefs of Staff, Commanders in Chief” enz.

Naast de hier beschreven cyclus van de Staf-officier kent de Engelse weermacht nog twee opleidings-insti-

PRIJSVRAAG

December, een lange Kerstvacantie, lange winteravonden, alle omstandigheden welke dwingen tot het opnemen van een spannende prijsvraag, zo'n kluijf, waar de maand mee omvliegt. Daarenboven nadert onweerstaanbaar de dag der demobilisatie, die dag, waarop je plotseling bemerkt geen geld meer te hebben voor het kopen van een tinnen schaal voor Tante Mies en een snuifpot voor Oom Jaap. Welnu, de tinnen schaal' en de snuifdoos liggen reeds op de Stuurkolomredactie voor de tantes en ooms van die luchtvaartmannen, die het best voldoen aan de opgaven gesteld in deze prijsvraag

Dewelke zijn:

HET INZENDEN VAN EEN VERHAAL UIT DE
LUCHTVAARTWERELD VAN MAXIMUM 2500 WOORDEN.

(Dit verhaal mag historisch zijn, fantastisch, betrekking hebben op de militaire- zowel als de burgerluchtvaart, iedere vorm is toegestaan, kortom er zijn geen andere beperkingen dan dat ene „uit de luchtvaart” en dat andere „maximum 2500 woorden”. Voor de geslepenen onder de inzenders deelt de redactie alleen nog even mee, dat zij voor deze gelegenheid alle luchtvaartboeken heeft gelezen en uit het hoofd geleerd, zodat ieder stukje Viruly of De Saint Exupéry onherroepelijk als zodanig wordt herkend)

OF

HET INZENDEN VAN EEN TEKENING OVER EEN
LUCHTVAARTONDERWERP, (ook hier geen beperkingen aan waarheid óf fantasie; een ieder kan zijn talenten ten volle ontplooiën).

Voor beide categorieën zijn drie prijzen beschikbaar gesteld door de Welzijnsverzorging, bestaande uit fraai bewerkte Banka-tinnen schalen, dozen en kandelaars.

Inzendingen, voorzien van duidelijk adres van de inzender, dienen uiterlijk op 1 Februari 1949 in het bezit te zijn van de redactie Stuurkolom, Hoofdkwartier Militaire Luchtvaart, Koningsplein West 8 Batavia.

De uitslag en de bekroonde inzendingen zijn te verwachten in het Maartnummer van De Stuurkolom.

tuten, welke gezamenlijk reeds een onberekenbaar aandeel hebben gehad bij de ontwikkeling van een juist onderling begrip en waardering tussen de weermachtsdelen. Dit zijn de „School of Land/Air Warfare” en de „School of Combined Operations”, welke open staan voor jonge en oudere officieren van *alle* weermachtsdelen.

De eerstgenoemde school bestudeert vnl. de aspecten op offensief en transport-gebied inzake luchtsteun aan grondstrijdkrachten. Zij tracht daarbij een voor alle delen van de weermacht (immers bij deze taak is tevens betrokken de marine luchtvaart dienst) eenvormige doctrine te bevorderen.

De „School of Combined Operations” vormt tezamen met enkele andere specifieke marine-instituten een soort hogeschool voor „Combined Operations”, waar do „kunst” om landingen onder weerstand uit te voeren wordt onderwezen. Zowel deze als de vorengenoemde school hebben als één van de voornaamste doeleinden het bevorderen van het als één denken en handelen bij de weermachtdelen.

neel en materieel. Het is voorshands dan ook niet mogelijk om een organisatie te scheppen, die aan alie ICAO-stand-aards voldoet. Eelrter werd wql o,p bescheiden schaal een begin gemaakt door het oprichten van de permanente reddings-eenheden te: Soerabaja (1 Vliegtoot en 2'boten), Tandjong Pr tok (idem), Batavia (1 landvliegtuig), Palembang (idem), Medan (idem), terwijl door Morotai 1 vliegtoot en 1 Higgins'boot kunnen worden ingezet, wanneer dit materiaal, dat voor andere doeleinden is bestemd, daar is gestationneerd.

Oeze eenheden hebben een „dawn to dusk” dienst. De organisatie 'beveiligt praktisch de Singapore-Darwin route Het is hier op zijn plaats onze appreciatie uit te spreken tegenover de .M.L.D., die met grote voortvarendheid deze organisatie heeft mogelijk gemaakt.

Dat de grondorganisatie niet slecht staat aangeschreven en dat de gemeenschappelijke werkzaamheden worden gewaardeerd valt af te leiden uit de gesproken woorden door de vertegenwoordigers van Qantas en Malayan Airways. Verder mocht het departement VEM een schrijven van waardering ontvangen zowel van de ICAO ver- tegenwoordiger te Melbourne als van de Council te Montreal. Niet dat met deze tevredenheidsbetuigingen is bedoeld pluimen uit te delen, maar zij worden vermeld om als bewijs te dienen dat de goede weg is ingeslagen. Zij zijn een aansporing om op deze weg voort te gaan, teneinde de naam hoog te houden, dié wij Nederlanders op luchtvaartgebied in de wereld verwierven.

DE WEG DIE VOOR ONS LIGT.

Hoe deze weg is te bewandelen, wat er in de toekomst verricht moet worden is veelal niet te voorspellen, al kunnen enkele perspectieven worden genoemd.

In beschouwing is genomen de uitbreiding van het aantal FIR's tot drie. Ook de somtijds verkondigde mening dat de FSA's zouden moeten verdwijnen wordt onder de loupe genomen.

Verder staat de New 'Delhi conferentie (South East Asia Region) voor de deur, alwaar nog datgene moet worden geregeld, dat te Melbourne buiten beschouwing werd gelaten i.v.m. de westgrens van het South Pacific Region, die ter hoogte van Celetoes ongeveer N-Z door dit eilandrijk gaat. Ondermeer zal op deze conferentie ter tafel worden gebracht het meningsverschil tusse.i Singapore en ons, aangaande de grenzen der gebieden rondom dit vliegveld. Tenslotte zal het jaar 1949 zich kenmerken door dé overname van een groot deel der taak van de M.L. door het Dept. V.E.M. Juist in verband daarmee zal het van belang zijn nader vast te leggen welke gedeelten der uitvoerende taken aan het Dept. V.E.M. en de M.L.D. zullen worden toegewezen, aangezien anders de tof op heden zo met succes doorgevoerde uniformiteit in de leiding aan de uitvoerende diensten verloren gaat.

Volgens onze mening is de Verkeersleiding niet aan de ML te onttrekken. Immers wanneer het departement VEM met de leiding daarvan zou worden belast komt terstond het vraagstuk naar voren op welke wijze het militair operationele verkeer dient bekend te worden gesteld-.

Bovendien zou de .ML dan worden gedwongen een speciale militaire ATC organisatie in 'het leven te roepen, hetgeen in wezen het creëren van een duplicatie betekent. Verder heeft de achter ons liggende periode aangetoond, dat de M.L. in staat is geweest op, naar hare mening, bevredigende wijze de belangen en de noden van de civiele luchtvaart te behartigen. Het omgekeerd behartigen var. militaire belangen door een civiele instantie is niet alleen ongebruikelijk, maar strookt bovendien niet met de Hollandse volksaard en is in tijden van spanning en/of oorlog veelal niet uitvoerbaar.

De leiding aan Verbindingen en Meteo toevoert uitgesproken in 'handen van het Dep. V.E.M. te zijn, terwijl de SAR-leiding 'bij uitstek een Marine (M.L.D.) aangelegenheid vormt. Ter voorkoming van misverstanden wordt er nog even de aandacht op gevestigd dat de bezetting der diensten op de verschillende vliegvelden civiel of militair dient te zijn, 'afhankelijk of het een burger dan wel een militair vliegveld betreft. Alleen de A.T.C. -

Publicatie v/h Hoofdkwurlier der Mil. Luchtvaart te Batavia

Algetneene Directie :

HET COMMANDO DER MILITAIRE LUCHTVAART

REDACTEUR :

2 de Lt. S. D. S I P M A

Redactie-adres : Koningsplein W. No. 8, Telef. j58

ALLE AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN

centra dienen om de eerder genoemde motieven altijd door militairen te worden bezet.

Boven de met de leiding der uitvoerende taken belaste instanties, zou dan een soort Raad (Board) dienen-te staan, het lichaam, dat de eigenlijke opdrachten uitgeeft en controle uitoefent op de juiste wijze van uitvoering en dat het secretariaat vormt voor het contact intern en naar 'buiten, ook internationaal.

In deze Raad dienen de instanties te zijn vertegenwoordigd, die met de luchtvaart te maken hebben (ook K.L.M.). De uitvoerende macht van deze Raad dient wettelijk te zijn geregeld. In hoeverre de wetgevende bevoegdheid eveneens aan deze Raad moet ivorden toegekend., dan wel daarvoor een hoger interdepartementaal college moet worden ingesteld, is een aangelegenheid, waarover bij de M.L. nog geen vastomlijnde mening is gevormd.

De hier naar voren gebrachte ideeën zijn slechts ruwe schetsen, die bedoeld zijn om een indruk te geven van wat er alzo in M.L.- kringen om gaat. Het valt 'buiten het kader van dit artikel om op de merites van een en ander in te gaan. De materie is nog in studie en een ■definitief voorstel zal tzt. de verschillende instanties ter 'beoordeling en amendering worden aangeboden. U zult zich afvragen, waarom de M.L. zo'n 'belang stelt in een aangelegenheid als onderhavige. In de eerste plaats zij dan medegedeeld, dat de twee aan de soits staande lucht- vaartnaties U.K. en Amerika soortgelijke organen heb'ben of bezig zijn hun organisaties te wijzigen naar het principe' van betere waarborg in de eenheid van de leiding, om te komen tot: „An integrati-ng policy system 'between civil and, service potentials.”

Zoals reeds eerder door mij werd betoogd', is liet een uitgesproken feit, dat het oorlogspotential 'belangrijk wordt verhoogd, wanneer het burgerapparaat zonder meer voor oorlogsdoeleinden kan worden ingeschakeld.

Het vormt derhalve een volksbelang de daarvoor zo nodige coördinatie met alle beschikbare middelen in het leven te roepen en te bestendigen. Het zal om die reden in elk geval een dringende eis zijn, dat ook htl op overeenkomstige grondslag lichamen als bovengenoemd op korte termijn in het leven worden geroepen.

Nog twee uitspraken mogen worden geciteerd uit het rapport irizake „Aviation Policy” van de Amerikaanse „Congress'ional Aviation Policy Board” dd. 1 M'aart 1948, welke aan duidelijkheid niets te wensen over laten.

1. In every phase of national air power the policy of coördination with every other phase should prevail and the Secretaries of State, Defence and Commerce must ba specifically charged to this end.

2. National air power is an entity not fundamentally divisible as a weapon or as a carrier. Airway facilities which give scheduled dependability to civil airlines also give tactical dependability to military air forces.

Airports which serve the burden of national and international traffic can also be tactical or strategie combat squadrons. Transport fleets which serve commerce in peace can tie together tactical and administrative requi- rements in war. Hence it is the conviction of the Con- gressional Aviation Policy Board that a strong, stable and modern Civil Aviation component is essential to air power for national security.