

HET NIEUWS van de MAAND

De Mil. Lucht v.
in Januari

SUPERSONISCHE MENS

De Amerikaanse luchtmacht gaf in het begin van Januari een communiqué uit waaruit bleek, dat een bemanning de Bell-XS-1 erin geslaagd was de geluidsbarière te doorbreken.

Het is de eerste maal dat een door een mens, bestuurd vliegtuig de supersonische snelheidszone bereikt heeft.

De belangrijkste ontdekking was: dat er zich geen „noeilijkheden” (schokgolven welke het toestel zouden „uiteen rijten” e.d.) voordeden bij het overschrijden van de gevreesde drempel.

Deze verhalen zijn in de wereld gekomen na het verongelukken van Geoffry de Havilland wiens DH-108 volgens de Britse experts in stukken geslagen zou 'zijn, toen hij de „barrière” bereikte.

Het begint er thans op te lijken dat er 'helemaal geen barrière is en dat het toestel van de Havilland eenvoudig niet sterk genoeg was.

De vliegers, die de Bell-XS-1 bij de proeven hebben gevlogen zijn: Capt. Charles Yaeger van de U.S.A.F. en de 'burgerpiloten Howard Lilly en Herbert Hoover (de laatste niet te verwarren met de voedsel-distributie-expert van twee wereld-oorlogen en ex-president Herbert Hoover). De supersonische snelheid werd tijdens verscheidene vluchten bereikt. De proeven hadden plaats vanaf het Muroc Airfield in Californië. De XS-1 werd gelanceerd van een B-29.

De XS-1 bereikte een hoogte van 70.000 voet. Omtrent de snelheden werden geen details bekend gemaakt. Er gaan geruchten dat men tot 1900 kilometer per uur is gekomen, hetgeen 700 kilometer boven de geluidssnelheid betekent. Een belangrijke consequentie van deze gebeurtenissen is: dat de pijlvormige vleugels (sweptback wings) alweer hebben afgedaan. De XS-1 immers heeft kaarsrechte vleugels en deze hebben uitstekend voldaan.

(Zie voor verdere bijzonderheden de rubriek „Vakliteratuur” op pagina 9).

D. F. C's UITGEREIKT

Op Maandag 26 Januari werd door de Britse Consul-Generaal te Batavia het ereteken van het Distinguished Flying Cross uitgereikt aan: Kapt. VI. R. A. D. Acland-Hays en Kapt. VI. P. O. Tideman en van de Distinguished Flying Medal aan Sergeant-Majoor VI. G. v. Haerlem.

Deze onderscheidingen werden toegekend in de eerste maanden van de Pacific-oorlog, wegens de uitstekende daden door deze vliegers als bestuurders van jachtvliegtuigen verricht.

VLIEGERKRUIS

Tijdens de parade op het Bisschopsplein op 22 Januari j.l. werd aan de Kapitein Vlieger-Waarnemer J. C. Renaud het Vliegerkruis uitgereikt op grond van verschillende acties in 1945. De uitreiking geschiedde door Z. E. de Legercommandant.

P. V. A. 1 JAAR

In het begin van Januari verzamelden zich vele belangstellenden in de P. V. A.-hangar op Tjililitan, waar een dronk werd uitgebracht op het welzijn van de afdeling ter gelegenheid van haar een-jarig bestaan (zie pag. 4).

HET 20ste SQUADRON

Het 20ste Squadron nam in de afgelopen maand geleidelijk de voor deze eenheid bestemde C-47's over van de K. L. M.

Het Squadron nam hiermede tevens de verplichting op zich, behalve de bestaande M. L.-lijnen, ook de C. M. V.-lijnen te gaan vliegen, welke tot dusverre door de K. L. M. werden verzorgd.

Aan deze verplichting werd voldaan zonder dat de dienst onderbroken behoefde te worden.

De lijnen welke men gaat vliegen zijn: Batavia — Bandoeng, Batavia — Padang, Batavia — Semarang (de Midden-Java-lijn) en de Grote Oost-lijn.

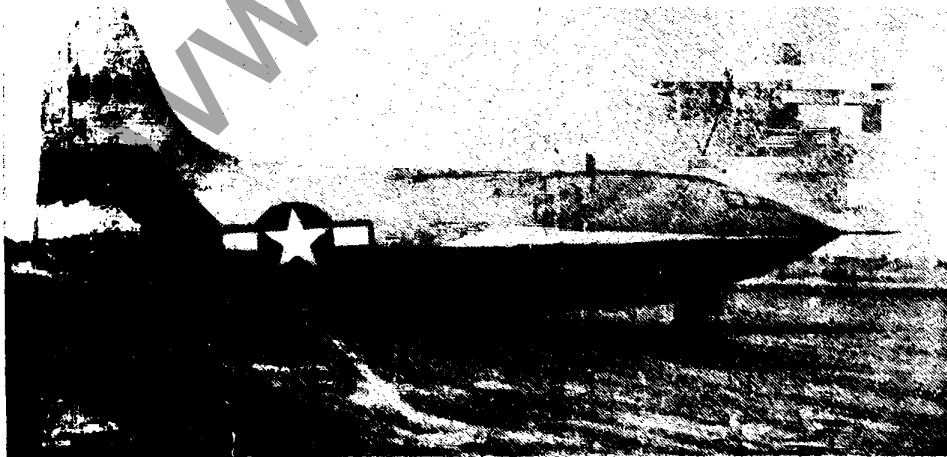
OPLEIDINGS-COMMANDO

Majoor A. B. Wolff, Stafofficier Luchtvaart-zaken, werd met ingang van 1 Januari tevens belast met de opzet van het Opleidings-commando en de tijdelijke waarneming hiervan.

De Kapt. A. L. Cox werd naast zijn functie van Hoofd Kantoor Opleidingen belast met de functie van Hoofd Onderwijs bij 'het Commando Opleidingen.

ONGEVALLEN

De Kapt. J. S. T. Theunissen, die met groot verlot is gegaan, werd eervol ontheven als lid van de Permanente Commissie voor het Onderzoek van Vliegongevallen. In zijn plaats werd aangewezen de Kapt. J. H. Knoop.



Bell X-S-1; Sneller dan het geluid.

DE RIJKS LUCHTMACHT

i

% Door Voorlichting Af. L. werden, in opdracht van de C. Af. L., enige artikelen samengesteld, welke zich bezighouden met de „Luchtmachtgedachte”: het vraagstuk van de onafhankelijke Luchtmacht voor het Koninkrijk. Vooropgesteld zij dat deze artikelen geschreven zijn op basis van de noodzakelijkeheid van een dergelijke Luchtmacht, als onafhankelijk derde deel der Weermacht, naast Leger en Vloot.*

Hieronder volgt het eerste artikel dezer reeks.

in zijn Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer betreffende de begroting van 1948 heeft de Minister van Oorlog onder andere opgemerkt dat de Minister-President aan de Gecombineerde Staf opdracht gegeven heeft advies uit te brengen over de zelfstandige luchtmacht en de verhouding van deze luchtmacht tot de andere leden van de krijgsmacht. Hiermede is deze quaestie, welke in luchtvaartkringen sedert geruime tijd de bijzondere aandacht heeft, in een stadium gekomen, waaraan het nieuwe actualiteit ontleent.

Het is met de vorming van een Luchtmacht voor het Koninkrijk der Nederlanden nog steeds zo: Er wordt veel over gedacht en het aantal voorstanders neemt voortdurend toe, het belang van deze stap wordt in groter wordende kringen steeds duidelijker geacht, doch: Zij is er nog steeds niet.

Wat de samenvoeging der luchtstrijdkrachten van het leger in Nederland (de L.S.K.) en het leger in Indië (de M.L.) betreft, hierover is men het in beginsel reeds eens: de Rijks-Legerluchtmacht is in het stadium van wording.

Maar een Rijks-Legerluchtmacht is nog heel iets anders dan een Rijks Luchtmacht. Die vijf letters maken een wereld van verschil uit.

Het mag bekend geacht worden, dat voor de evolutie van Rijks-Legerluchtmacht tot Rijks Luchtmacht de status van het Marine-luchtwapen (de M.L.D.) doorslaggevend is. Wij kunnen slechts van een Rijks Luchtmacht spreken, wanneer alle luchtvaartdiensten, die hun taak vinden in de defensie van het Rijk, daarin zijn opgelost. Zolang er hier of daar afzonderlijke afdelingen, diensten of korpsen blijven bestaan die op de een of andere wijze het aviatische gedeelte van onze defensie moeten verzorgen, is het ideaal: Een Luchtmacht als derde hoofd-onderdeel van het gezamenlijke weermacht, niet bereikt.

(Uiteraard zal de Marine de beschikking moeten behouden over de z.g. "Fleet Air Arm", hoofdzakelijk bestaande uit dek-vliegtuigen).

Iri bepaalde Marine-kringen is reeds lange tijd een strijd gevoerd tegen de Luchtmacht-gedachte. Men kan daar het idee blijkbaar niet verdragen, dat de Marine een deel van wat zij der Marine beschouwt, zou moeten afstaan, dan wel laten opgaan in een ander geheel, dat niet (als organisatie) der Marine is. Hierbij wordt de stelling aangevoerd: alles wat op zee (ook onder en boven het wateroppervlak) moet gebeuren ten behoeve van de defensie, is het natuurlijke werk der Marine.

Zolang de oorlogstechniek nog niet de Luchtmacht omvatte, was de juistheid van deze stelling niet voor dispuut vatbaar. Voor praktische doeleinden kon men zich aan deze taak-indeling houden: Het leger bemoeit zich met alles wat op het land geschiedt, de vloot met de operatiën op het water. Wanneer leger en vloot elkaar bij sommige operaties al ontmoetten, dan was dit een samenwerking die de grondslagen dezer stelling onaangetaast liet. Dit bleef zo gedurende het grootste deel van de ons bekende historie.

De tochten van Darius en Xerxes, die grote legers over het water naar de vijandelijke kusten brachten, verschilden in wezen niet van de invasie-plannen van Napoleon tegen Engeland. De vloot zorgde voor het transport, het leger vocht na het transport op het land, maar ieder bleef per saldo bij het eigen métier.

De jongste oorlogen brachten hierin verandering, en deze verandering was het gevolg van de ontwikkeling van een nieuw striidmiddel, dat zich op grote afstanden kan laten gelden tegen punten, ver van eigen basis of opstellings-plaats verwijderd. In de eerste Wereldoorlog waren deze striidmiddelen: Het luchtvaartuig (vliegtuig of luchtschip) en het zeer verdragende kanon. Het verdragende kanon werd in de tweede Wereldoorlog allengs vervangen door het raket-prijectiel, dat tevens een deel van de taak van het vliegtuig begon over te nemen.

Deze en dergelijke striidmiddelen hebben er toe bijgedragen om de afscheiding tussen het land en het water te vervagen. Het kan gebeuren, dat een marine-bommenwerper-squadron deelneemt aan een operatie tegen ver in het vijandelijke binnenland gelegen strategische doelen (bv. industrie-centra). Het kan ook gebeuren, dat raketten, gelanceerd van een emplacement op het land, worden gericht tegen grote vloot-concentraties op zee. Moet men nu de opdrachtgevers op de vingers tikken en zeggen: Deze marine-vliegtuigen hadden niet boven het land mogen komen, en deze legerraketten hadden nooit tegen schepen sdoelen mogen worden gebruikt?

Wanneer men de scheiding der taken zo streng zou doortrekken, kan men de vijand beter onmiddellijk om vredesvoorwaarden verzoeken.

De lucht heeft haar eigen communicatie-lijnen en kan zich met de afscheiding tussen land en water niet bezig houden. Het is daarom ook gewenst om de strijd-organen, die in de lucht hun medium vinden, niet afhankelijk te maken van de begrenzingen der „aardse” strijdmiddelen, doch hen de vrijheid te geven om de mogelijkheden van hun medium ten volle te benutten.

De oorlog tegen Japan heeft het, wat Indië betreft, reeds duidelijk gemaakt, hoezeer de luchtmacht van Lege en Marine eikaars terrein binnendringen. Toen de vijandelijke vlooten onze kusten naderden werd er niet gevraagd: Bent u Leger of Marine, maar: kunt u vliegen?

Legervliegtuigen vlogen in die dagen bij tal van opdrachten méér boven water dan land. Geen enkele legervlieger zei, als hij de kust passeerde: Nu stap ik uit, want hier meet de Marine het verder maar opknappen.

In Amerika heeft men op grond van de ervaringen van de laatste oorlog in Augustus van het vorig jaar de grote stap gedaan: Er is nu slechts één Luchtmacht, de United States Air Force. Men heeft daar moeten erkennen, dat de afscheiding tussen leger- en marine-luchtvaart een enorme verspilling van geld en arbeid betekende. En zulk een verspilling is juist, wat men zich in het hedendaagse Nederlandse Rijk wel het allerminst kan permitteren.

Het: „Verdeel en heers” geldt ook hier, doch in ons nadeel en in het voordeel van elke eventuele vijand. Wij zijn een kleine mogendheid, die onder alle omstandigheden reeds de grootste moeite heeft om een bevredigende weerkracht te ontwikkelen. Nu meer dan ooit, want onze financiële middelen zijn slechts een schaduw van onze vroegere welstand. Gaan wij dan bovendien wat wij hebben nog verdelen; dan lijken wij op een man, die een kleine woonkamer onbruikbaar maakt door haar met een schot in twee stukken te verdelen, die ieder net té klein zijn.

Het effect van het luchtwapen is in de Pacific onder meer gebleken in Straat Makassar, waar onze kleine, verouderde militaire luchtvaart, bijgestaan door slechts enkele geallieerde vliegtuigen, welke juist uit de Philipijnen waren gevlucht en onder slechte condities moesten vliegen, een zeer belangrijk aandeel had in het gedeeltelijk vernietigen van een grote Japanse vloot en het verdrijven van de rest daarvan: voorts: in de Bismarck-zee, in een later stadium van 'de oorlog, waar een goed opgebouwde moderne luchtmacht een Japanse vloot van aanzienlijke omvang zo grondig vernietigde, dat slechts enkele tientallen van de tienduizenden opvarenden de dag overleerden en de wal wisten te bereiken.

Steeds weer is het in de jongste oorlog gedemonstreerd: Voor de luchtmachten is het om het even, waar zij de vijand moeten zoeken, op het land, boven het land, op zee, boven de zee en zelfs onder de zee-oppervlakte (Het vijandelijke vliegtuig is de nachtmerrie van de duikboot).

Wat altijd gegolden heeft, zolang er mensen oorlog hebben gevoerd, te land en ter zee, geldt ook in de lucht: Concentreert uw krachten. Dit moet bij elk optreden van de luchtmacht in het oog gehouden worden. De Luchtmacht heeft daarbij het grote voordeel, dat zij mobiler is dan de andere delen der weermacht en zich dus sneller kan concentreren. Dit voordeel komt in een eilandenrijk als Indië op zijn gunstigst tot uiting, mits men het juiste gebruik van de aanwezige luchtmacht maakt, ofwel: Mits men deze luchtmacht niet in hun bewegingen heeft belemmerd en verzwakt door een door niets te wettigen verdeling in aparte stukjes, waardoor hun bewegingen in de derde dimensie (de atmosfeer) worden gebonden aan de reglementen van het platte vlak (de afgescheiden werelden van het land ^{van} het water).

(Wordt vervolgd).

Britten decoreren Hollanders

(Van onze correspondent)

Den Haag — Jan.

De Ridderzaal van het B'nnenhof in de Residentie heeft in December j.l. weer eens in het middelpunt van de belangstelling gestaan, ditmaal ook van buitenlandse zijde. De Engelse ambassadeur in Nederland, Sir Neville Bland, heeft aan een aantal Nederlanders een onderscheiding uitgereikt voor de prestaties, welke zij in de jongste oorlog verricht hebben. En daarmee dlijk gegeven van de grote waardering, welke het Engelse volk heeft voor de mate, waarin Nederland de Geallieerde zaak heeft gedend, ondanks het feit, dat slechts een gering aantal landgenoten, (doordat het overgrote deel van het menselijke en industriele potentieel in vijandelijk gebied lag) deze bijdrage heeft kunnen leveren.

En juist daarom waren de woorden van Sir Neville Bland, die ter inleiding van de uitreiking in bovenbedoelde geest sprak, feitelijk niet alleen bedoeld voor hen, die een onderscheiding liebben ontvangen, doch zij hielden tevens de waardering in voor wat zij voor hun volk als Geallieerde natie hebben gepresteerd.

De gedecoreerden zijn: Lt. Kol. Waarnemer L. Ch. A. van Dam (van de Indische M. L.), D. S. O., Lt. Kol. P. J. C. Vos, O. B. E., Kapt. J. W. T. Bosch, D. F. C., Kapt. H. Nienhuis, O. B. E., Kapt. N. W. Guyt, D. F. C., Lt. W. de Wolff, D. F. C. en Adj. O. O. J. v. d. Burg, B. E. M.

Het was een korte, doch n'ettemin een indrukwekkende plechtigheid. Niet alleen door de gebeurtenis zelve, doch vooral ook om het feit, dat zij plaats vond op wellicht het oudste plekje der Residentie, de plaats, waar omheen de stormen, die ons volk bedreigden hebben gewoed en ook de vreugde, die 'het soms ten deel viel, is gevierd.



Lt. Kol. v. Dam: een lange weg van Samarinda II

NIEUWS VAN DE Vlieg TECHNISCHE DIENST

- De maand Januari stond in het teken van de Dakota, doordat het 20e Squadron een aanvang heeft kunnen maken met het in bedrijf stellen van een aantal van deze vliegtuigen, waarmede binnenkort alle militaire transportvluchten uitgevoerd zullen worden. De overschakeling op een geheel ander vliegtuigtype brengt vanzelfsprekend vele problemen mede, welke echter door de Lt. Z w i t s e r en zijn staf van technici mede dank zij de uitnemende medewerking van de K. L. M. op vlotté wijze worden opgelost.

- De Res. Majoor C. W. A. O y e n s, plaatsvervangend Chef Vliegtechnische Dienst, vertrok op 3 Januari met de „Willem Ruys” naar Nederland om van een welverdiend verlof te gaan genieten.

- De Kapitein J. C. B e n s c h o p vertrok in December naar Nederland per Constellation. Zijn hoop om Kerstmis in zijn familiekring te kunnen vieren is daardoor in vervulling gegaan. Per 1 Februari is het kantoor Vliegtechnische Dienst naar Bandoeng overgeplaatst. In verband hiermede zal te Andir een Detachement Hoofdkwartier worden opgericht, bestaande uit een kantoor Vliegtechnische Dienst, Electrotechnische Dienst, Bewapeningstechnische Dienst en Materieel-Inspectie.

- Nadert men door de Juidht het vliegveld Mandai, dan schittert U reeds van verre als een baken van dit vliegveld een aluminium dak tegen. Dit is 'het dak van een keurige hangar met aangrenzend een werkplaats en een magazijn, die onder de voortvarende leiding van de basiscommandant, Kapt. U i t z e t t e r, werd opgebouwd t.b.v. de op 10. V. B. gestationeerde Piper Cub- vliegtuigen. Naast de bouw van deze hangar heeft de Kapt. U i t z e t t e r nog meer punten op zijn programma en in uitvoering voor verbetering van de basisaccommodatie. De verbetering die in enkele maanden tijds op deze basis werd bereikt is opvallend en wij menen Kapt. U i t z e t t e r wel te kunnen complimenteren met de door hem bereikte resultaten.

- Promoties. De Co. 2 M. R. A. le Lt. L. A d a m, werd bevorderd tot Kapitein.

De Adj. Luchtvaartkundige E n g e l e n werd bevorderd tot 2e Lt.

De nieuwe wielen van de B 36

De grote bommenwerper B-36, gebouwd door Consolidated Vultee, heeft een nieuw onderstuk gekregen. In plaats van de twee enorme wielen waarmede het toestel oorspronkelijk was uitgerust, heeft 't nu acht kleine. Deze acht kleine wielen van 58 inch verdelen het totale gewicht van het vliegtuig (278.000 pond) over een groter oppervlak dan de twee wielen van 110 inch. Het onderstel met acht wielen zal standaard worden voor de serie, modellen van de B-36.

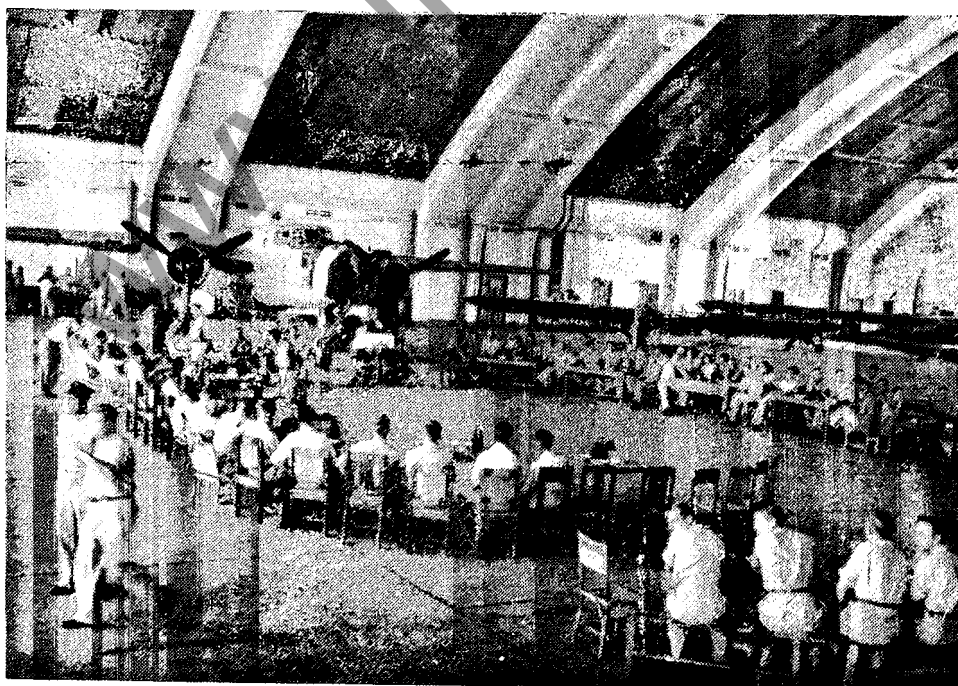
Door deze betere gewichtsverdeling, verbonden aan een kortere uitloop bij de landing door de omkeerbare propellers, zal de bommenwerper een groter aantal vliegvelden kunnen gebruiken.

DtTwierSh, van het truck-typje, "zijn lichter, en tevens veiliger, in geval van een springende band, terwijl bovendien het omleggen van nieuwe banden eenvoudiger is.

Het onderstel én de „bubble”-stuurkajuit zijn de voornaamste verschillen tussen de experimentele en de productie-modellen.

Op de bladzijde hiernaast hebben wij een foto van het nieuwe onderstel opgenomen, en de vergelijking met de technici die er bij aan het werk zijn, geeft een goede indruk van de afmetingen van het onderstel, dat een nachtmerrrie kan worden voor tweede bestuursders of monteurs die er aan gewend zijn geraakt, dat zij de wielen met de hand moeten uitdraaien, wanneer het hydraulisch systeem niet werkt.

Een jaar P. V. A.



Op 3 Januari organiseerde de Photo Verken- nings Afdeling op Tjili- litan in haar nieuwe huis (de hangar waarin eerst het 121ste was gevestigd) een kleine fêestelijkheid ter gelegenheid van haar éénjarig bestaan. Hierbij waren tegenwoordig (onder meer): de drie staf-officieren van de M. L. Twee van de staf-officieren prezen het werk van de P. V. A. in klinkende woorden en de Commandant van de P. V. A., Lt. Olsen, hield een herdenkingsrede, waarin hij niet vergat de S. O. L. te vermelden die zich voor de P. V. A. s'teels sterk heeft geïnteresseerd. Hij overhandigde de S. O. L. tevens een album waarin de geschiedenis van de P. V. A. in beeld wordt gebracht.

OM MET *DE HAND* TE BEDIENEN. .



DIENSTEN DER M. L.

IX

Welfare (1)

door Kapt. C. A. Robertus

Het begrip Welfare bij de Militaire Luchtvaart is zo verwarrend, dat de schrik mij om het hart sloeg, toen Uw Hoofredacteur mij verzocht iets over deze dienst in „De Stuurkolom” te willen vertellen. Hij meende evenwel met zijn groot optimisme „dat het wel gaan zou” en ik wil hier trachten de werkzaamheden en de werkwijze van deze dienst enigszins te verduidelijken. Als U het niet begrijpt is het zeker niet Uw schuld.

Afgezien van het feit, dat de naam „Welfare” velen als on-Nederlands niet juist gekozen lijkt, dekt het begrip Welfare bij de M. L. in het geheel niet hetzelfde begrip, welke dit bij het leger heeft. De Dienst Welfare bij de M. L. omvat, behalve de eigenlijke Welfare, zoals bij het leger, eveneens de vorming en de sport, voor zover dit laatste althans niet onder Opleidingen ressorteert. Bij velen is dientengevolge het misverstand ontstaan, dat Vorming en Sport ondergeschikt zouden zijn aan de Welfare, hetgeen geenszins het geval is.

Het eerste verwarrende begrip komt dus reeds naar voren, n.l. dat de naam niet aangeeft, wat de dienst zoal omvat. U zult mij ongetwijfeld tegenwerpen: „Waarom dan geen andere naam gekozen?” Helaas heb ik nog geen naam kunnen vinden, welke 'het merendeel zal bevredigen en dit is mogelijk een goede gelegenheid om de lezers te verzoeken hun gedachten eens over dit onderwerp te laten gaan en indien zij menen een geschiktere naam voor deze dienst te weten, dit zo spoedig mogelijk aan deze dienst door te geven.

Men moet de dienst Welfare bij de M. L. splitsen in drie secties: t.w.

Welfare; Vorming; Sport.

De Sectie Welfare.

In verband met het feit, dat de M. L. niet zelfstandig is, doch onder het leger ressorteert, is de Sectie Welfare van de M. L. in haar geheel ondergeschikt aan de Dienst Welfare van de A. G. Op de verschillende vliegbases of bij de statische eenheden van de M. L. zijn, (of althans zo behoort het), organiek Welfare-Officieren c.q. Onderofficieren ingedeeld.

Deze functionarissen zijn belast met de uitvoering van de Welfare bij de onderdelen. Dit betekent niet, zoals nog zeer veel militairen denken, dat deze functionarissen zelf cabaretvoorstellingen enz. moeten gaan geven, doch dat zij „de zelfwerkzaamheid van de troep op Welfare-gebied moeten stimuleren” en daarnaast leiding geven op het gebied van Welfare, het verschaffen van die middelen, welke nodig zijn om de Welfare te kunnen doen functioneren, alsmede 'het' inrichten en verzorgen van ontspannings-gelegenheden, zoals cafés, openluchttheaters enz.; terwijl zij daarnaast belast zijn — en dit is momenteel nog wel de meest omvangrijke taak — met het verstrekken van rantsoenartikelen. Op dit laatste onderwerp zal ik nog nader terugkomen.

Alvorens verder te gaan zou ik nu even terug moeten vallen op het systeem van de Dienst Welfare bij de A. G. Deze dienst, welke ook weer onderverdeeld is in verschillende bureaux, en deze bureaux op hun beurt weer in verschillende secties, zorgt ervoor, dat de voor de Welfare benodigde middelen en materialen worden verschaft en geeft verder richtlijnen voor de uitvoerende taak van de Welfare-Officier bij de onderdelen.

Zij verstrekt evenwel deze middelen en materialen niet rechtstreeks aan de W. O. van deze onderdelen, doch doet dit via haar bijkantoren, welke overal in de archipel zijn opgericht. Deze bijkantoren staan in rechtstreeks contact met de W. O. van de onderdelen, welke zich in haar ressort bevinden. De W. O. van een onderdeel van de M. L. moet derhalve zijn aanvraag indienen bij het Hoofd van het Bijkantoor van het ressort, waarin dit onderdeel gelegen is, en dus niet bij de sectie Welfare van de M. L., zoals nog altijd velen denken.

Eerst als een Bijkantoor niet kan voldoen aan de aanvraag van de betrokken W. O. brengt deze zijn klacht

naar voren bij de sectie Welfare M. L., welke deze klacht dan weer rechtstreeks opneemt met het Hoofd van de Dienst Welfare. Dit wil in het geheel niet zeggen, dat nu de klacht meteen ondervangen wordt. Immers eerst zal moeten worden nagegaan, of deze klacht inderdaad gegrond is en aangezien de praktische uitvoering niet bij het Hoofd van de Dienst Welfare berust, doch bij de 'bijkantoren', zal het Hoofd van deze dienst eerst weer inlichtingen hieromtrent moeten gaan inwinnen bij het betrokken bijkantoor; eerst daarna kan men trachten de betreffende klacht te ondervangen.

De eerste taak van de sectie Welfare van de M. L. is dus eigenlijk, dat zij optreedt als klachtenbureau voor de M. L. op Welfare-gebied; Haar tweede, het nagaan of de door de Dienst Welfare van de A. G. uitgegeven voorschriften bij de M. L. worden nageleefd, alsmede de controle op de werkzaamheden van de Welfare-Officier van de M. L. Als derde taak zou ik hier willen noemen het doen van voorstellen en suggesties bij het Hoofd van de Dienst Welfare en bij de diverse Commandanten van de onderdelen van de M. L. (c.q. de Welfare-Officieren), welke verbeteringen op Welfare-gebied bij de M. L. ten gevolge kunnen hebben, terwijl als laatste taak genoemd kan worden de formatie-bewaking en alles wat hiermede verband houdt.

Aankopen.

Met de aankoop en verstrekking van rantsoenartikelen heeft de sectie Welfare van de Militaire Luchtvaart in het geheel geen bemoeienis. De enige instantie, welke gerechtigd is rantsoenartikelen aan te kopen is de Sectie Inkoop van de Dienst Welfare van de A. G. en deze sectie zorgt weer voor de distributie van deze artikelen door middel van de hiervoor genoemde bijkantoren. Wat betreft cantine-artikelen is dit niet het geval. Deze kunnen n.l. voor zover deze artikelen niet te leveren zijn door de Dienst Welfare, door de cantines zelf worden ingekocht.

Veelal wordt dan ook door de verschillende bases op de sectie Welfare van de M. L. een beroep gedaan om bemiddeling te verlenen bij de aankoop van die cantine-artikelen, welke ter plaatse niet verkrijgbaar zijn.

De volkomen afhankelijkheid van de Sectie Welfare M. L. van de Dienst Welfare van de A. G. bevredigt zeker niet in alle opzichten. Getradht wordt dan ook hiervoor een andere oplossing te vinden, welke beter voldoet en welke de sectie Welfare van de M. L. meer gelegenheid geeft gebruik te maken van haar inzicht in de plaatselijke toestanden op de verschillende bases. Voorstellen dienaangaande zijn ingediend, maar het heeft geen zin hierop in dit artikel nader in te gaan zo lang hierover nog geen beslissing door de bevoegde instanties is genomen.

In het begin van dit artikel werd gememoreerd, dat de verstrekking van rantsoenartikelen een van de meest omvangrijke taken van de W. O. is. Deze taak behoort in wezen niet tot de werkzaamheden van de Welfare, maar tengevolge van de noodzakelijkheid om hiervoor voorzieningen te treffen, werd deze taak eveneens opgedragen aan de Dienst Welfare.

De Dienst Welfare, welke in navolging van de bij liet Engelse leger bestaande dienst werd opgericht, nam hiermede een taak op zich, welke bij het Engelse leger niets met de werkzaamheden van de Welfare te maken had. Deze taak werd n.l. bij het Engelse leger door een semi-gouvernementssiriste, de Naafi/Efi, verzorgd. Dat dit in den beginne dus niet al te vlug liep, behoeft geen verwondering te wekken, maar als men de moeilijkheden in aanmerking neemt, (transportmoeilijkheden, gebrek aan deviezen), dan kan men niet anders zeggen, dan dat er met de bestaande middelen in de afgelopen periode veel werd bereikt.

(Wordt vervolgd)

Reconstructie van een vliegveld

KALI DJATI

Op de lode Vliegbasis, Kali Djati (er werd in het vorige nummer al iets over gezegd), wordt regelmatig aan de wederopbouw gewerkt.

Zowel hangars en dienstgebouwen als woonhuizen en recreatiegelegenheden worden door de Genie onder handen genomen en hoewel alles nog lang niet is zoals het moet worden, komt er al tekening in de zaak.

Er worden muren gewit, kapotte ramen van glas voorzien en zelfs verschijnen er bloemetjes in de tuinen rond de woningen. Op zichzelf zijn dit verbeteringen die niet van wereldschokkende betekenis zijn en eigenlijk zou het nuttiger zijn meer uit te weiden over het herstellen van de door rockets vernielde hangars, maar juist deze kleine verbeteringen helpen mee het leven op K. D. te veraangename en als zodanig zijn ze toch van groot belang.

Het bioscooptheater (weidse benaming) schiet op, en bulldozers zijn in actie op een terrein, waarvan drie voetbalvelden zullen worden gemaakt. Het zwembad is kort geleden gevuld; weliswaar werd, toen dit heuglijke fe't had plaatsgevonden, het water door de medische dienst afgekeurd, maar het zal niet lang duren of ook dit probleem is tot een oplossing gebracht. Eind Januari hoopt men vier tennisbanen in orde te hebben. Van groot belang is het, dat in een oude officierswoning een goed 'hospitaal' werd opgericht.

Het licht is 's avonds goed, maar overdag zijn er nog moeilijkheden met de stroomvoorziening. Het eten laat de laatste tijd niets te wensen over, omdat er iedere dag per C-47 voedsel, zoals vlees en groenten, wordt aangevoerd uit Bandoeng. (Er is een luchtlijn: Bat.-Band- K. D.-Bat.).

De waterleiding veroorzaakte kort geleden 'enige last, maar er is een pomp aangekomen en ook dit euvel zal spoedig zijn opgelost.

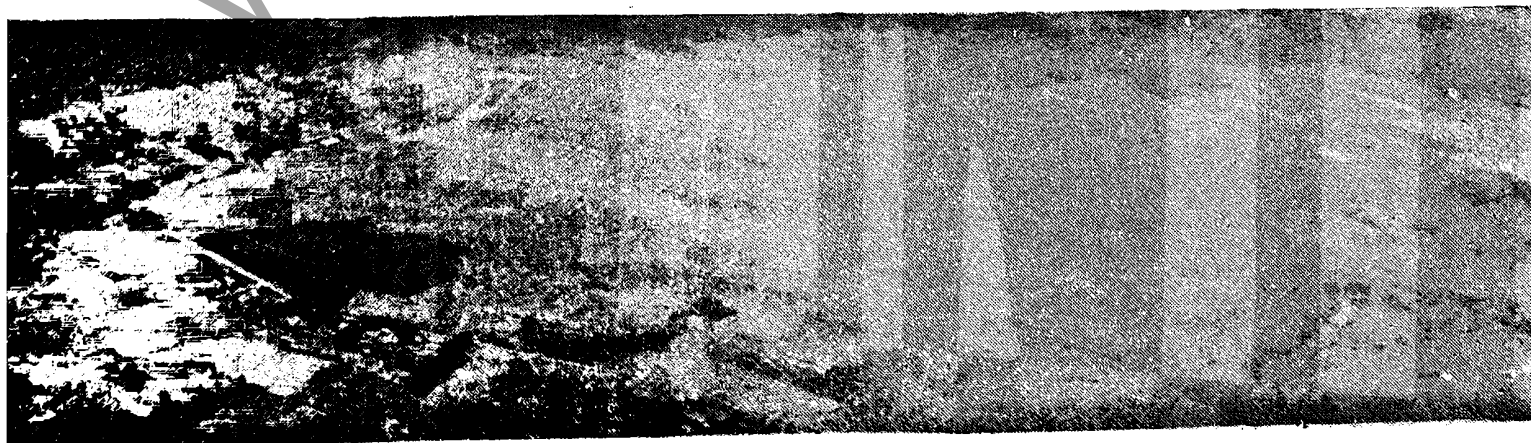
Momenteel worden er op de Basis recruten opgeleid,



de Vliegschool is uit Bandoeng overgekomen, de Elt. van Gessel leidt 11 Artillerie-officieren op tot Artillerie- waarnemer (ze worden gelest op Piper Cubs) en ten slotte zitten in de hangars nog Spitfire-mannen te knippen en te plakken totdat ze hun „Spits” in elkaar hebben gegoocheld (ze hopen eind Maart, klaar te zijn).

De luchtvaarttroepen lopen nog steeds patrouille.

Er wordt nogal wat verwacht op Kali Djati. De opleidingen Basispolitie, Luchtvaarttroepen, Brand en Gaöbestrijding, Meteo, en Vliegverkeer zijn op komst en over afzienbare tijd zal men de A. O. S., E. O. S., V. O. S., en G. O. S. er kunnen aantreffen.



METALLEN VLIEGTUIGEN.

Uit de geschiedenis van het aluminium

De laatste jaren treden in de ontwikkelingsgang van de vliegtuigbouw twee grondslagen sterk op de voorgrond: ten eerste de ver. doorgevoerde gunstige aerodynamische vormgeving, welke algemeen toepassing vindt bij alle moderne, meermotorige tandvliegtuigen en ten tweede de geheel gewijzigde inzichten betreffende de constructie van romp en vleugels.

De gemengde bouwwijze — hout, staal en aluminium — heeft bij alle moderne grote vliegtuigen het veld moeten ruimen voor de uitsluitende metaalconstructie, waardoor een nieuw tijdperk in de vliegtuigbouw is ingetreden. De jaren, waarin de ontwikkeling van het vliegtuig zo snel ging, dat zelfs gedurende de bouw van één enkel vliegtuig, dikwijls in de plannen ingrijpende wijzigingen noodzakelijk waren, liggen daarmede achter ons.

Bij de tegenwoordige stand van zaken nu alle krachten welke onder normale omstandigheden op het vliegtuig kunnen werken, van te voren nauwkeurig berekend kunnen worden en een juist inzicht in de verschillende aerodynamische problemen is verkregen, is een zekere mate van standaardisering mogelijk geworden.

De praktijk leert echter dat slechts geheel metalen vliegtuigen voor massafabrikage in aanmerking komen. Nog andere problemen drongen de fabrikanten van grote vliegtuigen op de weg naar het geheel metalen vliegtuig. Slechts enkele houtsoorten, welke dan nog zorgvuldig moeten worden gesorteerd, zijn geschikt voor de vliegtuigbouw. Hierdoor beschikt men slechts over stukken van beperkte afmetingen, welke dan bij de bouw van grote vliegtuigen aan elkander moeten worden gevoegd, wat de constructie zwaar en duur maakt.

Metaal daarentegen laat zich vrijwel in elke gewenste afmetingen construeren, de sterkte is nauwkeurig bekend en ondervindt geen nadelige invloeden van vochtigheid en temperatuur, zoals bij hout.

Om dezelfde reden, waarom grote bruggen lichter kunnen worden gemaakt van ijzer dan van hout, is ook het grote vliegtuig uit metaal aanzienlijk lichter dan dat uit hout. Zoals bekend mag worden verondersteld, is het van het grootste belang, het eigengewicht van het vliegtuig zo laag mogelijk te houden. Elke besparing van gewicht van het vliegtuig zelf, betekent een vermeerdering van de nuttige last, welke het vliegtuig kan meevoeren.

Ook is het metalen vliegtuig, zoals reeds is opgemerkt, ongevoelig voor vochtigheid en temperatuur. Het is dus niet noodzakelijk dat het vliegtuig te allen tijde in grote en dure vliegtuighallen — moet worden veraakkerd, wat vooral voor grote watervliegtuigen van belang is, daar het transport van deze vliegtuigen 'op het land' dikwijls niet eenvoudig is.

Het oplossen van de verschillende problemen, welke zich bij het construeren van geheel metalen vliegtuigen voordeden, was kostbaar en zeer tijdrovend. In het bijzonder heeft zich het duraluminium voor het vervaardigen van metalen vliegtuigen als een zeer geschikt materiaal doen kennen.

Het lichtmetalen tijdperk

Nog nimmer heeft men in de geschiedenis der chemische elementen een zo fenomenaal *snelle* ontwikkeling kunnen aanschouwen als het praktische gebruik van het element aluminium. Aluminium behoort tot die elementen, waarvan het bestaan veel later bekend werd dan b.v. van goud, zilver en tal van andere. Pas toen de scheikunde zo ver gevorderd was, dat men in staat was verschillende stoffen geheel te ontleden, ontdekten men de verborgen grootheid van het aluminium.

In 1828 kreeg de scheikundige Wöhler na zeer veel moeite een weinig onzuiver aluminiumpoeder in handen. Het duurde echter nog tot 1854 voor St. Claire Deville

er in slaagde een beter procédé uit te werken, hoewel aluminium ook toen nog tot de zeldzame metalen bleef behoren, die duurder waren dan goud. Pas in 1886 gelukte het aan Charles Martin Hall langs elektrische weg een betere en eenvoudiger bereidingswijze te vinden.

Het bereiden van aluminium werd hiermede heel voorzichtig ter hand genomen, met het resultaat, dat na amper 50 jaren meer dan 300.000.000 kg aluminium jaarlijks op de markt kon worden gebracht. Als grondstof wordt doorgaans het „bauxiet“, een soort aluminiumhydroxyde gebruikt, wat o.a. vrij veel in Suriname en ook in de Oost-Indische Archipel gevonden wordt.

In deze 50 jaar heeft het aluminium de wereld stormenderhand veroverd. Talloze voorwerpen worden heden ten dage van aluminium vervaardigd. Dit geweldige succes heeft het aluminium in hoofdzaak te danken aan zijn gering soortelijk gewicht.

Het S/Gr van aluminium is 2,7 tegenover dat van ijzer 7, 8 dus bijna 3 maal lichter dan ijzer. Bij zware auto's b.v. kan men al gauw enige honderden kilo's gewicht uitsparen, door gebruik te maken van aluminium in plaats van ijzer.

Van nog grotere betekenis zijn de lichte metalen geweest voor de snelle ontwikkeling van de luchtvaart. Voor vliegtuigen is lichteheid een eerste vereiste. Een schip blijft op het water liggen, ook wanneer de machines stilstaan, een auto op de grond, maar om een vliegtuig in de lucht te houden moet steeds energie toegevoerd worden, dus steeds brandstof verbruikt worden. De nodige energie is afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig dus ook het brandstofverbruik. Hoe lichter het vliegtuig kan zijn, hoe economischer het in gebruik is. De Weg die hier direct naar het doel voert is het gebruik van *licht* materiaal. De eerste vliegtuigen waren gemaakt van bamboe en linnen en zelfs tot* ver in de wereldoorlog waren hout en linnen de voornaamste materialen waaruit een vliegtuig bestond.

Aluminium zelf, kwam door zijn geringe sterkte voor de bouw van vliegtuigen niet in aanmerking. Van zeer groot belang voor de verdere ontwikkeling van het vliegtuig is dan ook de ontdekking geweest van Alfred Wilm, dat aluminium door toevoeging van koper en magnesium en door een bepaalde warmtebehandeling, zogenaamd „veredeld“ kon worden.

Hiertoe verhitte hij een stuk aluminiumlegering in een zoutbad, bestaande uit 4 delen kaliumsalpeter en 1' deel natriumsalpeter tot ongeveer 500 gr C. Waarna hij dit plotseling in water afkoelde.

Hierdoor bleek de breeksterkte van 26 kg per m² tot circ[^] 50' per m² opgelopen: "Hét eigenafardigē" hierbij is, dat niet direct na de afkoeling de grootste sterkte werd bereikt, maar pas na een dag of 5. Ook de hardheid neemt gedurende die tijd voortdurend toe. Het grote voordeel hiervan is, dat na de veredeling nog kleine veranderingen in vorm en afmetingen door koud bewerken kunnen worden aangebracht.

Na enige uren is hiervoor de hardheid dikwijls al te groot. Op deze ontdekking volgde een aaneenschakeling van proeven en verbeteringen en een groot aantal legē- ringen werd tot ontwikkeling gebracht met zeer grote sterkte, waardoor het bedrag, van het gewicht van het vliegtuig steeds geringer kon worden. En nog steeds zijn *wij niet* aan het einde.

Ofschoon het aluminium en zijn legēringen toch altijd —nog 3 a 4 maal zwaarder zijn dan hout, is aan het gebruik hiervan voor het vliegtuig grote voordelen verbonden. De vochtigheid van de lucht b.v., oefent geen invloed uit op de sterkte en het gewicht van aluminium, wat men van hout niet kan zeggen. Ook het brandgevaar in een metalen vliegtuig is veel minder dan in een houten.

(Vervolg Pag. 11)

VAK-LITTERATUUR

„De Bell-XS-1 maakt een supersonische vlucht"

(door Robert McLarren)

(Aviation Week Dec. 22, 1947, Vol. 47 No. 25).

Naar aanleiding van de berichten omtrent het 'bereiken van supersonische snelheden door een bemande Bell- XS-I, vèrvat in een officieel communiqué van de U.S.A.F., ontlènèn wij de volgende bijzonderheden aan genoemd artikel dat geschreven werd na de eerste geslaagde proefneming:

„De Bell-XS-1 heeft sneller gevlogen dan het geluid. De eerste bemande vlucht door de transsonische zône werd gemaakt door Capt. Charles Yaeger van de U.S.A.F. meer dan een maand geleden. Deze vlucht, en verscheidene daarop volgende dië liet Mach-nummer 1 overschreden.. (Mach is eer, verhoudings-getal dat de verhouding tussen 'de bereilcte'snelhei'd en „ dië., van het geluid aangeeft, red, St.) uitgevoerd door Yaeger en de Naca-proefvliegers Howard Lilly en Herbert Hoover, zijn tot dusverre gehuld geweest in een zware mist van officiële geheimhouding. De vluchten werden door middel van radar gecontroleerd voor het opnemen, van de gemaakte snelheden. Zij hadden plaats op 'hoogten tussen de 40.000 en 70.000 voet.

„De grootste verrassing was 'het gemak waarmede deze historische vluchten werden uitgevoerd. Geen der vliegers ondervond enige bijzondere moeilijkheden tijdens hun „entree" in het supersonische gebied. De ernstige problemen op het gebied van stabiliteit, controle, struc- tuur-belasting e.d., welke algemeen verwacht werden zich te zullen voordoen, onthielden zich van materialisatie.

„Een andere 'belangrijke factor was het gebruik van een vliegtuig met r e c h t e vleugels voor deze eerste succesvolle supersonische vluchten. De resultaten van transsonische windtunnel-onderzoekingen schenen te wijzen op de wenselijkheid van pijlvormige vleugels voor het passeren van de grens tussen sub-sonische en supersonische snelheden. Een belangrijk deel van 'hef Naca- onderzoek op dit gebied was gewijd aan het vèrgelijken van de bruikbaarheid van de twee vleugeltypen.

„Thans houdt men rekening met de zeer grote mogelijkheid dat de pijlvleugel niet nodig zal zijn voor supersonische vluchten, en dat de karakteristieken van de ontwerpen voor hoge snelheden welke van ouds gegolden hebben, opnieuw hun waarde zullen krijgen.

„De transsonische zône betekent niet langer meer een gebied van gevaar voor speciaal daarvoor ontworpen toestellen, doch wel voor vliegtuigen ontworpen voor s u b-sonische snelheden. Zulke jagers als de P-84, de P-86, de FID-2 en de F9F zouden ernstige moeilijkheden ondervinden bij het bereiken van Mach No. 0.9 en 'hoger, als gevolg vari hun vleugel-constructie. De 'barrière is daarom niet geheel „vernietigd" doch, slechts opengegooid voor speciale toestellen.

„De gegevens welke men .gedurende de eerste supersonische vluchten heeft verzameld, zullen weerspiegeld worden in het programma van de U.S.A.F. voor een nieuwe „stal" van s u p e r s o n i s c h e i n t e r - c e p t o r - j a g e r s .

„Lockheed, McDonnell em Convair zijn reeds aan het werk aan experimentele modellen voor dergelijke jagers, die voortgestuwd zullen worden door een combinatie van raketten en turbine-jets. 'De snelheden welke men hierbij op het oog heeft, liggen in de zône van 1.2 Mach.

„De stuwkracht van de Bell-XS-1 w.ordt geleverd door een raketmotor met vier kamers die ieder 1500 pond statische druk leveren. Deze motor is intussen weer belangrijk verbeterd."

De vluchten met de Bell-XS-1 plaatsén Anerika aan de kop van de race naar 'het supersonische gebied. Engeland heeft reeds een jaar geleden zijn pogingen niet bemande vliegtuigen opgegeven, en probeert het thans alleen nog met schaal-modellen zonder bestuurder.

Frankrijk experimenteert slechts in de hoge sub-sonische snelheden, en heeft geen toeStelten gereed voor het transsonische gebied.

Rusland is als gewoonlijk een groot mysterie, maar er best'aan in elk geval geen aanwijzingen voor een supersonisch onderzoekings-programma. Volgens 'hen die het menen te weten iheeft Rusland het nog niet verder gebracht dan supersonisch windtunnel-onderzoek.

Aanbevolen artikelen

MRE = Military Review, RDV = Revue de Défense Nationale, AQT = The Army Quarterly.

VERNON, Col. E. H.

Civil Affairs and Military Government.

MRE XXVI-3 1946. 06 blz. 25 8 blz.

Beschouwing over de opleiding van personeel voor het Militair Gezag, de organisatie en het instellen van M. G. in de door het Am. léger veroverde gebieden.

LAURET, R.

Notes sur l'Allemagne.

RDN 1-5 1945. 11 blz. 598 14 blz.

Beschrijft de toestanden in de verschillende zônes van Duitsland na de capitulatie. Vooral op de toestanden in de Franse Zône wordt dieper ingegaan.

WILLOUGHBY, Maj. Gen. Ch. A.

Occupation of Japan and Japanese Reaction.

MRE XXVI-3 1946. 06 blz. 5'k' blz.

Beschrijving van de bezetting van Japan door de Amerikanen en de wijze waarop het Japanse volk daarop heeft gereageerd.

LAURET, R.

Problèmes AHemands,

RDN 1-1 1945. 07 blz. 39 13 blz.

Beschouwing over het zo goed mogelijk oplossen van het Duitse probleem. Schrijver komt tot de conclusie, dat een federatieve staat de beste oplossing is.

DAVOUT D'AUERSTAEDT, Comm.

Le Moral Nippon pendant la Guerre.

RDN 11-2 1946. 02 blz. 243 6 blz.

Schrijver, luchtmacht-attaché in Japan, behandelt de gedragingen van het Japanse volk gedurende de oorlog en na de capitulatie.

BOYER, Lt. Col. B. F.

Training Staff Trainers.

MRE XXVI-3 1946. 06 blz. 53 3^4 blz.

Gedurende de oorlog werd op de Am.

H. K. S. een cursus gehouden voor training van de leraren, die aa déze school les gaven.

Deze leraren bleven slechts één jaar en werden dan vervangen; de cursussen voor de leerlingen duurden tien weken.

Anoniem.

The Economic War — The German Economy.

AQT LI-2 1946. 01 blz. 169 8 Iblz.

Overzicht van een expert van het nieuwe „German Economic Department of the Foreign Office" van de wijze, waarop de Duitse oorlogsproductie zich ontwikkelde en ineensloot. Er zijn 4 opeenvolgende fasen; de voorbereiding voor de oorlog, het tijdperk der veroveringen, 'het tijdperk van de terugwijking en de ineenslooting.

DE POSITIE VAN FOKKER

Een plantje dat voorzichtig opgekweekt moet worden

(Van een correspondent)

Den Haag, 2 Jan.

De balans, welke na vijf jaren oorlog en bezetting opgemaakt kon worden, gaf een triest beeld te zien van wat oorlog en vijand ons gelaten hadden om de heropbouw mee te kunnen beginnen. Geen tak van onze maatschappelijke samenleving was onaangetaast gebleven, en industriëlen stonden voor de schier hopeloze taak, uit deze ontredde zaak een productieapparaat op te bouwen, dat in staat zou zijn ons iets terug te brengen van de betrekkelijke welvaart van voor 1940. Zodra echter de banden der onderdrukking verbroken waren heeft men niet lang gemijmerd over alles wat verloren gegaan was, doch het herstel energiek ter hand genomen.

Zo ratelen thans ook bij Fokker weer de pneumatische hamers, werken draaibanken, metaal- en houtzagen, en wanneer men de in twee jaren herstellde en de nieuw opgetrokken hallen en loodsen doorwandelt, dan treft men overal een vooroorlogse bedrijvigheid aan. En gelet op het feit, dat van de bestaande bedrijfsinstallatie in 1945 practisch alleen de staf personeel over was, is het zonder meer duidelijk, dat er hard gewerkt is.

Fokker heeft daarbij de steun der overheid niet kunnen ontberen en heeft deze ook gekregen. Doch niet, dan nadat de regering zich in extenso op de hoogte gesteld had van de mogelijkheden, die Fokker zou kunnen gaan bieden. Het enorme belang, dat een eigen vliegtuigindustrie voor Nederland heeft, gaf daarbij de doorslag. Thans wordt Fokker door een minderheidsdeelneming van de overheid in kapitaal, tezamen met plaatsing van ontwikkelingsopdrachten, krachtig gesteund.

Fokker op de wezeldmaakt.

Afgezien nog van het feit, dat in 1945 met een totaal vernield fabriekscomplex moest worden begonnen, hebben vooral de moeilijkheden, waar tegenover men zich bij het opstellen van het productieplan gesteld zag, geleid tot de vraag, aan de toenmalige regering gedaan, in hoeverre deze bereid was de opbouw van een eigen vliegtuigindustrie metterdaad te steunen.

Voor de oorlog bezat Fokker in het buitenland een uitstekende naam. Hij heeft opdrachten uitgevoerd voor tezamen 54 buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en 28 regeringen, terwijl in het buitenland 28 licentie-

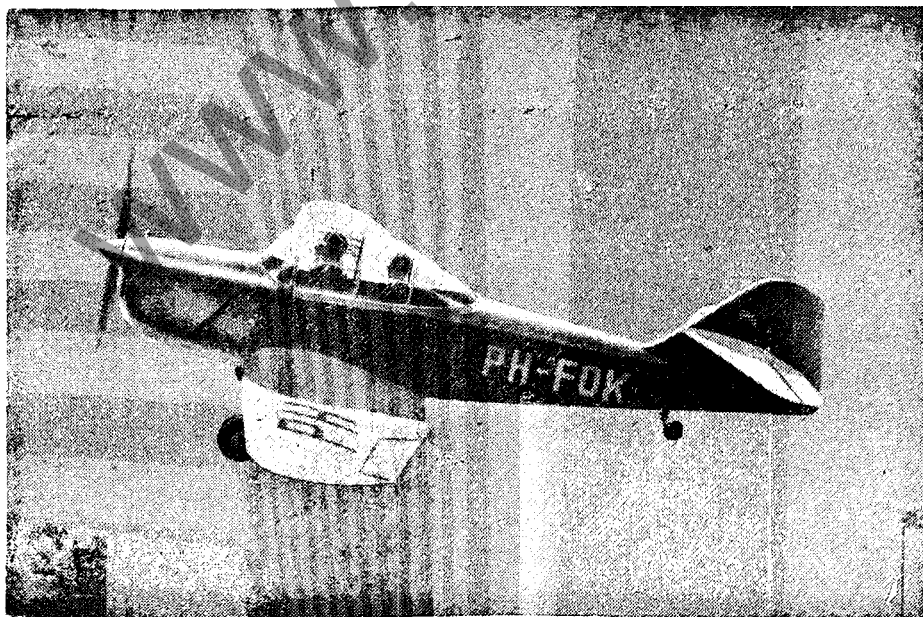
opdrachten geplaatst konden worden. Wel een bewijs dus, dat Fokker zijn naam niet alleen te danken had aan de uitstekende kwaliteit van zijn eindproducten, doch evenzeer door de vooraanstaande plaats welke hij in de rij der vliegtuigontwerpers innam. Niettemin verkeerden de vliegtuigfabrieken reeds voor de oorlog in enkele moeilijkheden. En wel vooral hierom, dat Fokker — als ieder ander bedrijf — zijn productiecapaciteit moest instellen op een maximum-totaal der opdrachten, die met zeer grote onregelmatigheid binnenkwamen. Perioden, waarin onder enorme hoogspanning gewerkt moest worden, werden afgewisseld door die van grote rust. De totale productiecapaciteit moest klein gehouden worden om op ieder moment emplooi voor alle productiefactoren te kunnen hebben, wat tot gevolg had, dat, wanneer men te doen kreeg met snel elkaar opvolgende opdrachten, deze slechts over een lange periode afgeleverd konden worden. Terwijl in tijden van grote stilte, wat in de vooroorlogse jaren nogal eens het geval was, vele arbeiders en productiemiddelen noodgedwongen improductief werden. Een zich voortdurend aanpassen aan wijzigingen in de vraag naar eindproducten is voor een modern technisch-geoutilleerd bedrijf niet meer mogelijk, ook al niet, omdat anders een gevoel van een niet voortdurend gewaarborgde bestaanszekerheid bij de arbeiders niet vermeden zou kunnen worden.

Zelfs de binnenlandse markt bleek niet in staat te zijn, het element voor een continue bedrijfsgang te kunnen opbrengen. Deluchtsrijdkrachten waren in de ban der bezuiniging, de K. L. M. gedeeltelijk in de greep der crisis, terwijl de luchtvaartscholen een onvoldoende werkterrein voor Fokker opleverden. Zijn positie was dus uiterst labiel.

Vandaar dat men zich — gezien de opgedane ervaringen — zeer terecht afvroeg, of het verantwoord zou zijn, zonder voldoende waarborgen voor een behoorlijk emplooi in de toekomst, enorme sommen aan de wederopbouw van Fokkers fabriekscomplex te besteden. Er gingen zelfs stemmen op, die van liquidatie spraken, doch zover is het gelukkig niet behoeven te komen. Een door de overheid benoemde commissie bracht naar voren, dat een eigen vliegtuigindustrie op de duur een grotere mate van onafhankelijkheid van

het buitenland tot gevolg zou kunnen hebben, mits men, — en hiermede werd de vraag van de zijde van „Fokker” ondubbelzinnig beantwoord — aan deze industrie volledige steun en waarborgen zou bieden. Zij stelde daarbij de eis, dat de bestaande industrieën zich tot één geheel zouden samensmelten; op 1 Januari 1947 ontstond de N. V. Nederlandse vliegtuigindustrie „Fokker”, waarin opgenomen „Aviolanda” te Papendrecht en de vliegtuigbouwafdeling van de Kon. Mij. „de Schelde” te Vlissingen.

De vraag komt thans op, hoe nu de positie van Fokker zal worden ten opzichte van zijn buitenlandse concurrenten. Al heeft de laatste wereldoorlog niet alleen Nederland maar geheel Europa een enorme klap



Fokker-sportvliegtuig type F-5.

toegediend, elders hoeft *ij liet tegenovergestelde bewerkstelligd. In Amerika b.v. luvton momenteel practisch alle vliegtuigfabrieken een eigen laboratorium voor het doen van de meest uitgebreide onderzoeken van prototypen. Voor de oorlog echter bestond er slechts één laboratorium, waarvan alle industrieën gebruik kanden maken. Het voordeel, dat hieruit voortspruit is, dat men thans in staat is zonder al te exorbitant hoge kosten de ontwikkeling van de techniek op de nieuwe toestellen van toepassing te torenen. En aangezien de concurrentie in deze na-oorlogse tijd alweer een behoorlijk woordje gaat meespreken, kan dit een zeer groot voordeel genoemd worden.

Een voordeel, waarvan Fokker, zolang zijn bedrijfs- outillage op het huidige peil gehandhaafd blijft, uiteraard verstoken is. Er bestaan echter vergevorderde plannen voor een nieuwe vliegtuigfabriek, grenzend aan een bestaand of nieuw aan te leggen vliegveld, waarvan de maquette al gereed is. Is het Fokker dus momenteel nog niet mogelijk een aanzienlijke bijdrage voor de wereldproductie te leveren, men rekent ten stelligste met de verwezenlijking hiervan binnen een niet al te lange tijd.

Binnenlandse opdrachten.

De belangrijkste moeilijkheid, die op het ogenblik remt, is wel de beperkte handelsmogelijkheid als gevolg van onze benarde deviezenpositie. Dit geldt niet zozeer voor de aanvoer van materialen, die in de afgelopen twee jaren een enorme verbetering heeft ondergaan, doch wel van de mogelijkheid om producten van "Fokker bij buitenlandse afnemers" te plaatsen. Omdat hierbij andere regeringen betrokken worden, die liever eigen industrie beschermen, dan invoer van buitenlandse producten toe te laten. Practisch het enige dat momenteel voor het buitenland verricht wordt is de revisie van Dakota's en Skymasters, in casu het ombouwen van militaire, toestellen tot vliegtuigen voor de burgerluchtvaart.

De revisie van toestellen van onze luchtstrijdkrachten en de bouw van autobussen als aanvulling van ons deerlijk gehavende autobussenpark zijn andere belangrijke onderdelen van de huidige bedrijfscapaciteit.

Wat Fokker zelf het belangrijkste vindt en inderdaad voor de toekomst ook het meeste van belang is, zijn de nieuwe ontwerpen, die Fokker voor Luchtstrijdkrachten en vliegsoorten maakt, terwijl voor het zakenverkeer door de lucht ook een toestel op stapel staat. Het laatste is de F-25, de „Promotor“, een toestel, dat zeer economisch moet zijn en bovendien uit een oogpunt van geriefelijkheid gezien tot een der besten van haar soort gerekend kan worden. De beide militaire ontwerpen, de S. 11 en de 13, waarvan het eerste ook voor opleidingen in de burgerluchtvaart geschikt is, zijn tot stand gekomen na een uitgebreid overleg met de instanties, die van de toestellen gebruik willen maken. Bij de bouw kan dus met alle in de praktijk nodige factoren rekening gehouden worden. Al ondervindt de Nederlandse vliegtuigindustrie thans nog vele moeilijkheden als gevolg van de economische situatie, toch kan al gezegd worden, dat zij op 't ogenblik een bijdrage vormt tot het economisch herstel van Nederland: en wellicht in de toekomst een grote steun kan opleveren bij de opbouw van onze Luchtstrijdkrachten en de uitbreiding van ons luchtnet over de wereld.

MESS PATRIA-HOTEL

Opperwachtmeester Maas, van de Brandweer M. L., kwam zeer onsteld de Redactie van „De Stuurkolom“ binnengerend. Men had hem een loer gedraaid. Men had namelijk niet verteld dat de bar, alsmede het timmer- en schilderwerk in de Onderofficiersmess in het Patria-Hotel (waarvan in het vorig nummer van ons blad melding gemaakt werd) zijn werk waren geweest, en niet dat van een zeker ander iemand. Foei! Met een anderms veren pronken. Bah!

UIT SEMARANG

(Van onze Arva-correspondent)

Zaterdag 17 Januari kwam er in de middag een telefoontje uit Tjipanas, van Lt. Boelig, dat hij geland was op een telefoonpaal, ditmaal geen zwarte, maar een mooie nieuwe rooie. Het weer was slecht, de benzine krap, en de landing op het voetbalveld goed. Het toestel, P. van Pieter, werd beschadigd (door de paal). De Lt. Boelig was, vermoedelijk door zijn verse snor, ongedeerd, zoals dat heet, maar stak een High-Way op tegen de zenuwen.

Verder verramen wij in de Mess dat Lt. van Zinnicq Berinann alweer op krukken rondloopt, en dat Vdg. de Viet blij is dat hij in de toekomst nog contact kan opnemen met de Spitfires, zij het dan op andere wijze dan op 14 Januari.

METALEN, VLEGTUIGEN (Vervolg)

Ook het voordeel van een geringer gewicht van hout is slechts schijnbaar.

Voor de lichtheid van een constructie is niet alleen het soortelijk gewicht van het gebruikte materiaal van belang, ook de sterkte hiervan spreekt een woordje mee.

Van groot belang is dan ook de z.g.n. „specifieke vastheid“ van een materiaal. Hieronder verstaat men de verhouding:

toelaatbare materiaalspanning

soortelijk gewicht

In onderstaande tabel is ter vergelijking voor enkele materialen de specifieke vastheid berekend.		
Materiaal	Sp. vasth.	S.G.
Zacht Staal	3,85	7,8
Chroom-nikkelstaal	12,8	7,8
Duraluminium	10,	2,8
Spruce hout	10,6	0,5

Wij zien hieruit dat het hoogwaardige chroom-nikkelstaal eigenlijk voor een vliegtuig de lichtste bouwstof is, met andere woorden dat men door een bepaald constructiedeel in dit materiaal uit te voeren, met minder gewicht zou kunnen volstaan, dan b.v. in duraluminium of hout. Om constructieve redenen geeft men echter in de meeste gevallen de voorkeur aan duraluminium, omdat in staal vervaardigde delen, dikwijls te klein uitvallen of van zo geringe¹ wanddikte zijn, dat deze praktische moeilijkheden opleveren.

(Wordt vervolgd)

VAN DE BELGEN

Wegens buitengewone oorlogsverrichtingen, bewezen aan België gedurende de verdediging en de bevrijding van het Belgische grondgebied werden de volgende Belgische onderscheidingen toegekend aan de volgende Nederlandse vliegers:

„Officier de l'ordre de Leopold II avec Palme“, en „L'attribution de la Croix de Guerre 1940 avec Palme“ aan Majoor B. v. d. Stok; „Chevalier“ in dezelfde orde, eveneens met „attribution“ aan: Kapitein H. J. E. M. van Zinnig van Daalen W etters, Adj. O. O. J. C. van Roosen daal en Adj. O. O. J. v. d. Burg.

1915. EEN JAAR VAN GROTE GEBEURTENISSEN

door KAPPA.

Net jaar 1913 is voor de lucht- zeven zou duren alvorens er een waren: vertrek Villacoublay 03 u. vaart van groot belang geweest, geregeld luchtnet voor passagiers- 57 min. Aankomst Wanne 6 u. 45 want in dat jaar begon men aller- en vrachtvervoer over dit werelddeel min. Vertrek Wanne 8 u. 55 min. wege meer dan te voren de vleugels gelegd werd, kan gezegd worden. Aankomst Johannisthal II uur (alles uit te slaan, nadat de talloze kin- dat hiervoor in 1913 de geesten rijp omgerekend in M.-Europese tijd). derzielten uit de eerste pioniers- werden gemaakt. 'De Luchtvaart Te 13 u. 45 min. vertrok hij weer periode van het vliegtuig waren begon over grenzen, bergen, rivie- van Johannisthal, en hij arriveerde, overwonnen. Er zouden nog vele ren en zeeën heen te denken. geholpen. door een krachtige storm, pioniers-perioden volgen, zoals die Men realiseerde zich thans eerst te 17 u. 15 min. in Warschau. De der oorlogs luchtvaart in 1914-1918, goed dat al deze natuurlijke, of door tocht van 1360 kilometer was afge- dia der verkeersluchtvaart na 1918, mensen gemaakte grenzen, het legd in 13 u. 18 min., hetgeen neer- die der grote non-stopvluchten in de vliegtuig onverschillig lieten. kwam op een „commerciële”-snel- twintiger jaren, „nz..jieder met huij vertrouwen in het¹¹ vliegtuig heit* ;van 102,5 _kilonseter per uur » speciale kinderziekten. en zijn mogelijkheden steeg in dat als gemiddelde en een gemiddelde ■

Maar in 1913 was men in elk ge- jaar door de lucht-acrobatie grondsnelheid van 170 kilometer per val zover dat het vliegtuig op van pégoud. Pégoud wilde het dui- uur¹ afdoende wijze zijn bruikbaarheid delij-k maken, dat een vlieger d'e in In Warschau wachtte hij enige gedemonstreerd had. Dé ontwerpen]le^ nauw gedreven wordt, door dagen op beter weer (de storm hield werden doeltbewust opgezet en het we [] < e oorzaak ook, nog tal van be- nog aan), doch toen dit niet kwam¹, vliegtuig was gereed om die verba- we gingen kan uitvoeren die 'hem besloot hij¹ toch maar te starten zingwekken.de evolutie te beginnen redding brengen uit een netelige voor het volgend traject': Peters- die nu, 35 jaar later reeds tot re- positie. Hij vloog onderst boven, burg. sultaten geleid heeft, welke de maak(e de Tonne-au", en zelfs u: vpr | i pf Warschau on 15 juni Ten'r reffen. een vroe ger da' glijvluchten „achteruit", vrilles, en maakte een tussenlanding in Wilna & Ti wat de meeste indruk maakte: de en daalde tegen de avond bij „looping the loop". Hij was hier nvinsk In 1913 was de activiteit der nje^ de egrs(-e me g. de eer van de „

„aviateurs' groot, zowel in Europa prjmeur vaiTde „loop” komt toe aan * ongeluk eenwiel als Amerika, en het publiek had de Russjcl le luitenant Nesterov, die beschadigen, hetgeen een dag nauwelijks tijd om te bekomen van dit kunststukje verrichte in een oponthoud veroorzaakte, doch op de zijn opwinding over een klinkende Nieuport met een 70 P.K motor, op 17^{de} kon. zi'n r ei@ weer voort- prestatie, of de kranten stonden al- 28 Augustus 1913 Pégoud werd zetten- Bl Pskow volgde een tussen- weer vol van berichten over nóg spoedig nagevolgd door Chanteloup, landing op een gevaarlijk terrein. De ongehoorder daden in de lucht., Het ^e en Caudron start van dlt ve d werd met meest riskante evenement van de tocht, was het jaar van de eerste vlucht over de Middellandse Zee, van Saint . merkwaardigste was, dat de doch het liep goed af en te 11 uur Raphaël. naar Bizerte, een afstand @nl^o autoriteit die van deze acro- | Q j n ^ g morgen van die 17de Juni van 730 kilometer, zondér tussen- batie niets moest hebben, het m li- g'd Brindejonc in S't. Petersburg, landingen. Het was de beroemde TM^{re} vliegwezen.was. Ue militaire waar een triomfantelijke ontvangst vlieger Garros, de deze tocht vol- vlieger van 1913 achte dergelijke bracht. Hij deed er 7 uur en 53 mi- ncnH³ _kusten beneden zijn waar- nnpil nvpn pn lanrlp mpt 5 liters digheid. Nauwelijks een jaar later uiteraard moest nij even utoia nuten over en landde met D liters = benzine in de tamk van zijn Mora- j .. ht updwinnirpn 7iin mp. zen voordat de terugreis gemaakt werd Er waren bovend en enige c.“ s^c np Sfulmpr ppndpkpr mpt ppn ning te herzien en in de laatste iQi/i _ IQIO kleine Russische feestjes! Maar op ne-saumer eenaereer met een & Jalen van d<; oorlog 1914v-1918, J achter de Gnome-motor van 60 P.K.! In hetzelfde jaar vestigde Prevost was.4;de. acrobatie hei. aipha en n| acnter de _ in netzeiioe jaar vesi'gae preyst> „volant”, en, zette hij koers naar een wereld-snelheids-record door „ Reval. Vandaar vertrok hij naar meer dan 200 kilometer per uur te Een der gedegenste prestaties van c+nrkhnlm Dit stuk van 400 km he- maken tijdens de „Coupe Cordon- dat jaar 1913 was de „Tour vatte een'traject van 300 kilometer Bennet . d Europe van Brindejonc des Mou- over zee Hij de g d er 4 u en 35 min

Hij vloog een Deperdussin een- linais. Brindejonc wilde aan de over op de 29 juni vloogBrinde- dekker van het type „monocoque” wereld tonen, wat de waarde was 'onc' vanStockholm naarKopen- waarvan de stroomlijn zelfs nu nog van 'het Franse vliegtuig en te dienL„Pn mPt een W.,* nnonthoud in het oog bekoort. De motor was een einde ontwierp hij een vlucht langs Malmsslatt Gnome van 160 P.K. Hij sloeg ibij de hoofdsteden van Europa, met de „ , enthousiasme vanhet publiek deze gelegenheid maar liefst 12 'bedoeling te vl'egen bij elke wind- namvoortdurend toe, en overtrof in wereldrecords. kracht, te landen op niet te voren Er werden talloze grote reizen en verkende terreinen, grote étappes , s. .. ln „ vorl e- Up de rondvluchten gemaakt: van Parijs zonder tussenlanding af te leggen, [f J ^ door naar Den naar St Petersburg, naar Constan- aanzienlijke stukken zee over te ^{aa}S> ondanks zware wind en re- tinopel, naar Caïro, zelfs naar steken. g^{en}> fⁿ vervolgens naar Cambrai, Khartoum in de Soedan. Voor zulke Hij vertrok op 10 Juni vroeg in ?¹³ w laatste traject hij op het tochten draait men nu nauwelijks de de morgen van Villacoublay, voor ^{kompas}P¹ moest sturen vanwege het handen om, doch in die dagen waren de eerste sprong: naar Warschau! s | eci, l^{ac} zicht (de eerste aarzelande dat grote ondernemingen. Ge'heel Zijn vliegtuig was een Morane- u op we g, varl 8^eS

Europa en het Nabije Oosten wer- Saulmer met een Gnome-motor van bestek), den voor het luchtverkeer openge- 80 P.K. Hij vloog via Wanne een legd: 'hoewel het nog een jaar of Johannisthal ((Berlijn). Zijn tijden

(Vervolg pag. 15)

TYPEN IN DE M. L. IX

Zadrach Raming, Telegrafist

W * In een der kantoren van het Hoofdkwartier der Militaire Luchtvaart zit, bescheiden, in een hoekje, de Sergeant Zadrach Raming, die zich taaar bezig houdt met geheimzinnige, doch ongetwijfeld nuttige en 'belangrijke werkzaamheden, hem opgedragen door zijn baas, de Luitenant-Koijne J. W. Gerharz, Chef Verbindingen M.L.

Wie erg nieuwsgierig en punctueel is, zal zich mogelijk nog vergewissen, wat Zadrach Raming volgens de boeken is, en dan ontdekken dat hij ingeschreven staat als Menadonees Sergeant Luchtvaart-radio-telegrafist. Daarmee tevreden, zal 'hij verder niets vragen.

Maar er zit meer achter deze stille man in zijn hoekje. Om dat te beseffen moeten we wat teruggaan in de geschiedenis, en dan komen we weer terecht in de vroege oorlogsdagen, toen onze vliegtuigen wanhopige pogingen deden om de Japanse vloedgolf tegen te houden. En zij die toen op Borneo zaten, op Samarinda !, of volgens de (aan iedereen bekende) geheime naam: „Scheveningen”, herinneren zich mogelijk ook nog de dag toen onze goede vriend Sergeant Borsje met zijn bemanning naar Min vloog, om de vijand daar te bombarderen en niet meer terug kwam. Dat was op 28 December 1941. De bemanning bestond behalve uit Borsje, uit de Lt. Dietz, tweede bestuurder, Sergeant v.d. Lei, bommenrichter, en Korporaall Raming, telegrafist-schutter.

Toen Borsje vertrok, zeiden enige kameraden tegen hem (meer eerlijk dan fijngevoelig) -: „Je staat op de dodenlijst”. Hij kreeg namelijk geen jagers mee. Hun voorspelling kwam uit, want het toestel van Borsje werd door Zero's aangevallen en in brand geschoot, waarop het neerstortte. Dat hadden de bemanningen van andere Glenn Martins waargenomen, en ze hadden ook gezien dat er één man was uitgesprongen en even later aan zijn parachute hing. De overige leden *van de bemanning gingen met het toestel ten onder.

De man die er uitgesprongen was, en aan zijn parachute hing, was Korporaall Raming, maar dat wist toen, niemand. Het was niet mogelijk verdere inlichtingen te krijgen over het drama dat zich boven Miri had afgespeeld. Er lagen 'honderden mijlen dicht oerwoud en een bergketen tussen het vliegveld Samarinda en de Westkust van Borneo. Wie deze verdwenen kameraden goed gekend had, stond in gedachten nog even bij het voorval stil, maar niet al te lang, want die dagen waren vol van opwindende gebeurtenissen, en iedereen die er bij betrokken was, had genoeg aan eigen zorgen en angsten.

Van de man die gesprongen was, werd niets meer gehoord.

Het gordijn ging voorlopig dicht over dit incident.

Het gordijn ging pas weer open in 1945, toen de oorlog afgelopen was. Toen kwam de Menadonees Raming zich weer melden bij de M.L. en hij kwam met een heel verhaal, waardoor de sluier opgelicht werd over althans, één der drama's uit de eerste oorlogsmoederen. -

Het was een lang verhaal, dat we hier niet in z'n geheel kunnen vertellen, en we zullen er slechts een paar hoofdpunten aan ontleenen.

De Glenn Martin van Borsje was, vergezeld van twee andere, waarmee hij een patrouille vormde, om tien uur in de ochtend van 28 December 1941 boven Miri gekomen. Raming, die als bodemschutter op zijn post zat, zag wat afweer-wolkjes, en daarna een geel streepje onder zich voorbijkomen. De wolkjes deden geen kwaad, maar het gele streepje wel. Dat was een Zero. Hij meldde dit aan Lt. 'Dietz, die „begrijpend knikte”.

„Ik schoot (vertelt Raming) en een serie van tien tot twintig schoten knalde uit de loop. Even leek het alsof de jager stil stond.

„Toen, plotseling, zag ik hem op mij afkomen. Daar was hij recht achteruit. Nog even, en toen de volle laag”.

„De Jap schoot terug. Ik hoorde een stem achter me, en ik voelde iets zwaars op mij neervallen. Ik kon me niet oprichten. Het was Lt. Dietz, die zwaar gewond neerviel”.



„Weer hoorde ik een schreeuw, voorin. Lt. Dietz gleed van me af, en in de kist werd het gloeiend heet. Rondom me zag ik rook, en ik begreep dat de Glenn in brand stond. Automatisch parachute, haakte hem om en kroop naar het onderluk”.

„Ik voelde dat ik uit de kist gerukt werd, ik viel snel, trok aan de handgreep, voelde een ruk, en daar hing ik. Om me heenw Glenn was niets te zien, ik zag ook geen andere parachutes

En uit die hemel waarin het niet veilig was daalde Korporaall Raming langzaam neer in het oerwoud van Borneo. De oorlog was nu heel ver weg, zijn basis eveneens.

Hij ging lopen, en hij liep tot hij op Oudejaarsdag door de Dajaks gevonden werd. En de Dajaks verzorgden hem goed, en verborgen 'hem voor de Japanners.

Wat er daarna gebeurde is een epos op zichzelf, een Odyssee na een Ilias. Wij moeten, er mee volstaan te vermelden dat Raming met succes „onderdook”, en pas na de oorlog weer opdook. De Jappen, die hem zochten, hebben hem niet gevonden. ;

Nu zit Raming, thans Sergeant, rustig in zijn hoekje, en werkt zonder ophef voor de belangen van de Verbindingen van de M. L.

BOTSING

Op 14 Januari had op het vliegveld van Semarang een botsing plaats tussen een Spitfire en een Auster. De radio van een der toestellen werkte niet en diens gevolg wist de bestuurder niet dat er een andere machine in de nabijheid was. Er werd over dit geval nogal wat drukte gemaakt, temeer daar men het zo merkwaardig vond dat er geen doden of gewonden vielen. Al te verbazingwekkend was dit echter niet, want de botsing speelde zich af op de grond, in de uitloop na de landing, en niet in de lucht, zoals velen meenden.

ADJUDANT C. M. L.

Voor de functie van Kapitein-Adjutant, ter vervanging van Kapt. v. Helbergen, werd aangewezen de Res. Kapt. A. R. v. Tricht.

SPORT VOLLEY-BALL:

(Van onze Sport-medewerker)

Als we zo hier en daar verslagen lezen over Volley-Ballwedstrijden, vragen we ons wel eens af, waarom er voor deze sport zo weinig animo is in Nederland en hier. Niemand voelt er eigenlijk voor om er aan te beginnen en als men eenmaal zover komt, scheidt men er na de eerste keer mee uit, want er zit geen gang in, het spel loopt niet en ieder ogenblik ligt de wedstrijd „dood”.

Maar het is net als met iets wat je vroeger niet lustte en wat je door *leren* eten (vaak gedwongen) pas bent gaan appreciëren. Volley-Ball is een spel dat je eerst moet *leren* spelen, maar als je het eenmaal kent, waardeert je het ook des te meer.

Om het nu niet al te pessimistisch voor te stellen, zullen we eerst de voordelen gaan bekijken en straks komen we dan wel tot de techniek. (Het lastige). Ten eerste heeft het speelveld maar een afmeting van 9 X 18 m en kunnen we het dus bijna overal spelen. Hoewel een grasveld geprefereerd moet worden i.v.m. liet op de knieën vallen om een lage bal nog te kunnen wegwerken e.d. hoeft het aan de andere kant niet zo glad er» egaal te zijn als een Hockey- of Voetbalveld.

Ten tweede kan 'het op warme dagen ook rustig in laag water gespeeld worden. Dit is niet alleen op zijn tijd verkoelend, maar de man met watervrees wordt op deze manier over zijn zwakheid heen geholpen.

Ten derde kan het met vrijwel ieder aantal deelnemers gespeeld worden, hoewel 12 aan iedere kant toch wel als het maximum moet worden beschouwd.

En ten vierde, een voor de militaire „Hap”, waar de vrije toewijzing van sport-materiaal minder en minder wordt, zeer belangrijk punt: *je hebt er bijna niets voor nodig!* ¹

Een net en een niet te hard opgepompte bal zijn voldoende en bij gebrek aan een net kunnen we desnoods een touw tussen twee bomen spannen en dit als net laten fungeren. Het belangrijkste van het spel is echter dat je body er bij gebaat is, dat alle spieren op hun beurt wat te doen krijgen, dit allemaal door het lopen, springen, duiken, bukken, buigen, slaan en hersenen gebruiken, wat een goed partijtje met zich meebrengt.

Het is niet zo maar een doelloos partijtje om te winnen wat je speelt, maar je moet vertrouwen op je buurmannen, je moet er mee samenwerken, alle spieren krijgen een gedegen training, zodat je op deze manier vrijwel voor alle atletieknnummers traint; zo zie je dus de voordelen te over, maaar je krijgt nooit iets voor niets. Wat is nu hetgeen wij moeten *geven* om dit allemaal terug te krijgen? Een begrip van het spel en de wil om de techniek ervan te beheersen.

Dit komt natuurlijk wel heel mooi en aardig en lijkt gemakkelijk, maar het is - ech; iets, waar je „doorheen moet” zetten.

De hele grap is, dat niet als bij andere „handbalsporten” de bal eerst opgevangen wordt en daarna wordt weggewerkt, maar - dat er alleen maar geslagen wordt. Bovendien zegt de naam van, het spel al dat de bal de grond niet mag raken, hetgeen eigenlijk alle moeilijkheden met zich mee brengt.

Het is niet mogelijk om dit spel al doende te leren maar we moeten met voorbereidende oefeningen beginnen om zodoende de bal te laten doen wat wij *willen*. Natuurlijk kunnen we iedere keer proberen of we al vorderingen maken door een partijtje te spelen maar slechts als we meester van de bal zijn, krijgen we de voldoening.

Voorbereiding

Allereerst dus de voorbereidende oefeningen. Zoals al gezegd is, is het een slag-spel, dus niet vangen en werpen!!

De allereerste oefening kunnen we het beste in laag water houden, dan wordt het niet zo saai.

Je gaat met een stel in een kring staan en slaat de bal naar elkaar toe, je bent niet aan je plaats gebonden

en diegene die de beste kans heeft slaat. Iemand die mist valt uit.

Is men reeds iets meer gevorderd, neem dan een niet te hoog gespannen touwtje en verdeel het aantal deelnemers in twee partijen, die de bal alleen met de hand van onder naar boven mogen slaan, en probeer vooral met allebei de handen tegelijk te slaan. Een voetbal (en vooral een natte) is vrij zwaar op de duur en voor later is het veel gemakkelijker, want met twee handen sla je even hard en je hebt er minder zwaartijd voor nodig!

Zodra je mi een beetje richting aan de bal weet te geven, span je het touwtje iets hoger, ongeveer tot borsthoogte en probeert i.p.v. de (bal omhoog te slaan, de bal met een zijwaartse slag over het lijntje heen te krijgen; weer met twee handen tegelijk. Je zult dan moeten opspringen om dit te bereiken maar dan krijg je al meteen een goede training voor het hoogspringen. Hoe *hoger* je springt, hoe meer je de bal schuin naar beneden kunt slaan, iets wat het voor de tegenstander niet gemakkelijker maakt.

W-1 deze eens afkomen van de hem 'opgedrongen onderhandse slag, dan moet hij naar voren komen, waarvoor hij een snel reactie-vermogen moet hebben als de bal hard over het net wordt gespeeld. Ben je eenmaal aan het hardere slaan toe, dan kan je het jezelf weer iets gemakkelijker maken door de spelregel erbij te gebruiken, dat de bal door de eigen partij overgespeeld mag worden; ten hoogste drie maal, dus de derde maal dat de bal door een partij geraakt wordt, moet hij over het net naar de andere kant.

Dan krijg je dus het idee van één, die de bal „opvangt”, dus eigenlijk stoppend omhoog slaat, de tweede, die hem voorziet aan iemand voor het net en de derde, die hem de harde klap geeft over het net. We moeten ons wel van het begin af aan vasthouden aan de regel, dat een ieder de bal slechts éénmaal mag slaan in elk tijdvak dat de bal aan zijn kant is.

Ook aan de rotatie van de spelers moeten we van het begin af aan de hand houden. Na ieder gemaakt punt schuift iedereen een plaats op, zodat ieder regelmatig alle plaatsen heeft bezet en dus volkomen all-round wordt.

Om het spel nu volledig te maken spannen we het net op de vereiste hoogte en moeten zodoende springen om zelfs een bovenhandse slag naar beneden te kunnen richten. Alles komt dus neer op het principespel, de aankomende bal „stoppend te slaan” zodat nummer twee alle ~~de~~ Whaest om hem goed en hoog voor het net te plaatsen en nummer drie probeert het punt te maken.

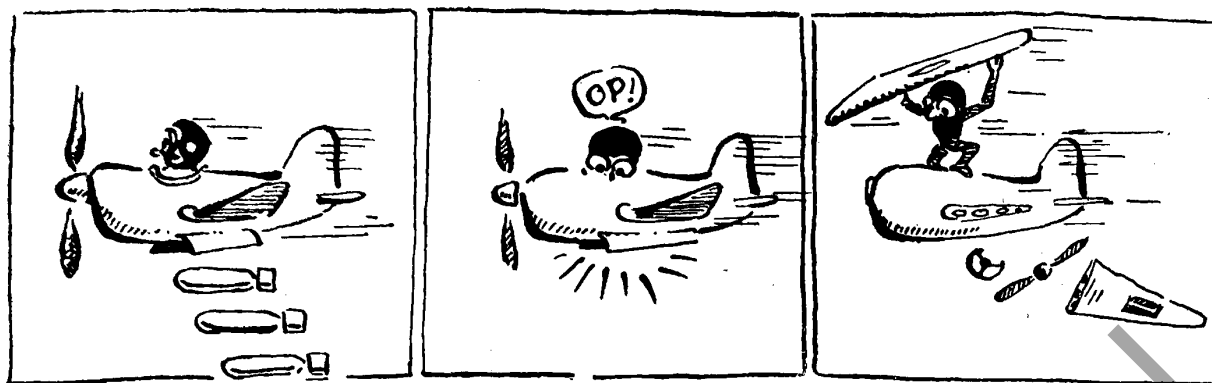
Hoe sneller we dus samenspelen hoe lastiger dit voor de tegenstander wordt, en dan de mensen aan het net: Plaatsen en de bal zo hard mogelijk in het veld van de tegenpartij spelen.

De „opslag”, die na, ieder punt plaats vindt en van de rechterachterhoek van het eigen veld in het veld van de tegenpartij geslagen moet worden is in het begin wat lastig, maar een voorlopige onderlinge regeling kan natuurlijk bepalen, dat deze ene slag gegooid mag worden.

Dit is dan ongeveer één van de methoden waarop je Volley-ball kunt leren, natuurlijk zijn er nog vele andere regels en bepalingen, maar die kun je in elk Volley-ball-reglement vinden, iedere Basissport (onder)officier heeft er vast wel een die je kunt lenen.

Als men een raad wil aannemen, probeer het dan eens met een stel vrienden, *en hou het eens drie weken vol*, elke dag even oefenen en één of twee partijtjes en men zal zien, na drie weken kan men er niet meer buiten en zal het „Even een partijtje?” je misschien vaker in de oren klinken dan je lief is.

En dan verder «en spoedige beterschap met de stijve spieren, want die zal men genoeg krijgen.



Een voorbeeld voor allen: fanatisme en vindrijkheid.

PAASTOURNOOI M. L.

In ons vorig nummer maakten wij reeds melding van het komende Paassporttoernooi van de M.L.

y Hier volgen enige mededelingen over dfe verdeling der nummers over de vier dagen.

Goedag Vrijdag:

Ochtend: Atletiek (volledig)

Middag: Zwemmen en Water-polo

Avond: Boksen en/of Jiu-Jitsuwed- strijden en/of demonstraties

Zaterdag:

Ochtend: Tennis

Middag: Hockey en Voetbal

Avond: Film

Paas-Zondag:

Ochtend: Zwemmen en Water-Polo (Finale en verliezersronde)

Middag: Voetbal (Finale en verliezersronde)

Avond: Vervolg Vrijdagavond

Paas-Maandag:

Ochtend: Tennis (Finale en verliezersronde)

Middag: Hockey (Finale en verliezers-ronde)

Avond: PRIJSUITREIKING EN FEEST

Als laatste punt nog enige bijzonderheden over de puntentelling; het is vrij eenvoudig, als men er even een potlood en papier bij neemt, iedere sport heeft gelijke waarde en wel tien punten; de groep, die het meeste in een sport presteert, krijgt 4 punten, No. 2 krijgt 3 en No. vier' 1 punt. Nu gaan we splitsen: Voetbal, Hockey en Waterpolo: Winnaar 4, No. twee 3 etc.

De andere sporten: Dit wordt verklaard aan de hand van een voorbeeld. Atletiek: Negen nummers. Bij ieder nummer kunnen gewonnen worden 4, 3, 2, 1, „nummer- punten”. Aan het eind van de Atletiek worden alle nummer-punten” opgeteld en krijgen we dus te zien, wie het sterkste is; wie No. twee, drie en vier..... en deze krijgen dan in dezelfde volgorde 4, 3, 2 en 1 wedstrijd-punten. Aan het eind van het toernooi worden alle wedstrijd-punten van de diverse sporten opgeteld en zien we dus de uiteindelijke winnaar, No. twee, drie en vier.

Aan de Basis-sport (onder)officiëren wordt verzocht zo snel mogelijk aan hun „groepvertegenwoordigers” een beeld te willen geven van het aantal mensen, dat hun basis kan leveren, wat deze momenteel presteren en (wat belangrijker is), waartoe zij na deze eerstvolgende maanden training in staat zullen zijn.

„De Stuurkolom” zal u van verdere bijzonderheden op de hoogte houden.

LUCHTVAARTHISTORIE (Vervolg)

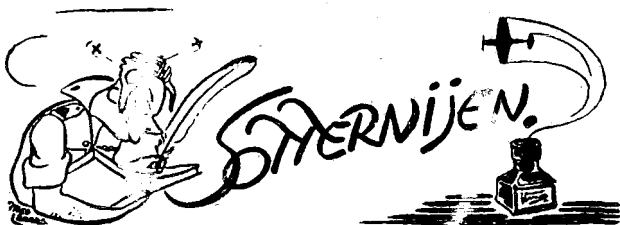
Het laatste stukje van de historische vlucht liep via Corbeaulie bij Compiègnes, waar benzine werd bijgevuld, en daarna streek Brindejonec naar tussen emi enorrle mensenmassa die zich te Villacoublay verzamela had. Het enthousiasme kende geen grenzen. In onze dagen kunnen wij ons moeilijk meer een voorstelling maken van de opgewondenheid der menigte bij die vlieg-evenementen van weleer, doch de mensheid van 1913 werd door de aviatiek tot in 'het diepste van de ziel bewogen. Allerlei verborgen emoties braken naar buiten, wanneer men een „vliegmaschine” of „vliegenier” zag. Men voelde bij intuïtie dat de verovering van het luchtrijk ongekende perspectieven voor de toekomst opende.

De tocht van Brindejonec des Moulinais strekte zich uit over een totale afstand van 5000 kilometer, waarvan 3000 over terrein dat aan de vlieger volslagen onbekend was en 500 over zee. Buiten de beschadiging van een wiel te Dvinsk deed zich geen enkel ongeval voor. De roterende Gnome-motor hield zich gedurende de gehele reis goed, en er behoefde geen enkel onderdeel verwisseld te worden!

'Brindejonec werd in de oorlog '14 —'18 onderscheiden met het Legioen van Eer, Hij snéuvelde, terwijl hij als vlieger in het Franse Leger diende, in 1916 bij Verdun.



In Nederland reikte de Minister van Oorlog, Z. E. A. H. L. Fievez, de onderscheiding van Commandeur in de Orde van Oranje Nassau met de zwaarden uit aan Kolonel L. Leboutte, Chef van de Generale Staf van de Belgische Luchtmacht.



INTERVIEW

Opgedragen aan alle schrijvers van pseudo-litteraire „vraaggesprekken”.

„Voor U heb ik altijd tijd”, zo werden wij ontvangen. „Gaaf U zitten. Een sigaar?”

Dat was de eenvoudige, ongekunstelde inleiding. Wij zaten tegenover hem. Heel gewoon zaten wij tegenover hem. Wij konden het ons nog niet goed voorstellen. Maar toch was het zo.

Aan de andere kant van het grote gebeeldhouwde bureau-ministre zat de grote geveleeshouwde figuur van Poeske de Poen, de luchtvaart-dictator. Hij zat daar z[^]als U en ik daar gezeten zouden hebben, heel gewoon, maar iocn wri tr .e& aan i.«m „Jat L^r en i» met hebben, namelijk een dikke vette gouden ring met een reUsachtige diamant.

Wij kregen een sigaar en staken toen meteen maar van wal.

„Hoewel wij begrijpen”, zo begonnen wij doch Poeske was ons al voor met een joviaal: „Ik begrijp het. Wat wilt U dat ik U vertel?”

„Wel”, zeiden wij aarzelend, „als verslaggever van de „Nieuwe Censuur en Persbreidel” zouden wij onze lezers gaarne iets vertellen over Uw jeugdijaren”.

„Waarom?” vroeg de geweldige eenvoudige.

„Omdat dit geschiedenis is en er dus vrijuit over gesproken mag worden”, voerden wij respectvol doch geenszins onderdanig aan.

Poeske houdt niet van strooplikkers, je moet voor hem kruipen of hem onmiddellijk doodslaan, van halfheden wil hij niet horen.

„Dat dacht U maar”, riposteerde Poeske, op zijn bureau slaande, doch niet onvriendelijk. „Geschiedenis of geen geschiedenis, ik wil niet dat er over mijn jeugd gezwetst wordt”.

„Wij begrijpen”, zeiden wij zacht, doch tegelijkertijd boorden wij onze blik fier in het oog van Poeske. Wat een oog!

Hoewel wij dit oog al zo lang kennen was het net alsof het toch weer anders was, vernieuwd, verjongd: achter die koele lens smeulde een juichende hitte, de hitte van een geweldig mens die *immer* jong blijft en als hij oud wordt het in elk geval voor zich houdt.

Respectvol nog steeds doch tevens moedig omdat wij wisten dat wij over iets van hogere waarde spraken en dat Poeske di* met ziir, zuiver aanvoden oyr.idde'lijk v'adWei'. u iou, voet Jen wij tSgen:

„Dit mochten wij verwachten van een zo bescheiden geest als gij zijt, wij wisten dat gij dit ons tegenwerpen zoudet, gij die zeker welhaast nooit over Uzelven het woord opneemt, doch nochtans moeten wij vasthouden aan ons, daar straks geuit verzoek, want hier gaan hogere belangen voor de persoonlijke neiging tot bewaring van dit intieme uwer jeugd in de stilte van uw studeerkamer.

„Zeg maar badkamer”, wierp Poeske er joviaal tussen. Echt Poeske, zo met een enkele realistische opmerking even de zaak scherp bepalend.

„Het gaat om onze jongeren”, zo gingen wij moedig verder. „Zij willen weten hoe een man van uw, voor de wereld zoo belangrijk, kaliber zich in de prilte der jongensjaren op een zo schitterende carrière heeft voorbereid”.

„Ik was een veelbelovende jongen, als U 't toch weten wilt”, zei Poeske, „mijn vader zei zelfs altijd dat ik veel te veel beloofde, later heeft de ouwe heer trouwens alles netjes betaald, ik kan niet anders zeggen, hij heeft me nooit in de stink laten zitten.....” „Par-

DE STUURKOLOM

MAANDBLAD VOOR DE MILITAIRE LUCHTVAART

Derde Jaargang No. 2

Februari 1948

Publicatie v/h Hoofdkwartier der Mil. Luchtvaart te Batavia *Algemene*

J)irectie:

HET COMMANDO DER MILITAIRE LUCHTVAART

Redacteur:

Res. Kapt. Wrn. K. Akkerman Redactie-adres:

Koningsplein W. No. 8, Telef. 558 ALLE

AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN.

don”, interrompeerden wij, „maar hoe kwam U eigenlijk in de luchtvaart terecht”.

„Nou wat zal ik zeggen, hé, nou ja, ze hebben het nog een tijdje bij Wullings geprobeerd, maar ik was een beetje te vlug met leren, hè, hè, (die echte lach Y'eer van Poeske) en toen kwam 'k op 't fabriek, net ,n die"argen Wn Olieia^rs, en in ' m'ti ije tijd zat i ook zo'n beetje vliegtuigen te maken, en van het ene vliegtuig kwam het andere, en afijn, da'r zitten we nou, daar zitten we nou, hè, neem nog een sigaar”.

„Maar daar tussen in is er toch wel het een ander gebeurd”, zeiden wij veelbetekend, met een leuke twinkeling in het oog, om Poeske op weg te helpen de bescheidenheid nu maar te laten varen. „Zo'n fabriek schiet maar niet vanzelf uit de grond en de fabriek in Zuid-Amerika ook niet, daar is wat meer voor nodig dan alleen maar werken en geluk hebben”, vervolgden wij, doelend op Poeske's geweldige hersens en zijn onvergelijkelijk organisatie-vermogen.

Doch hier nam het interview een onverwachte wending.

„Wat bedoelt U daarmee”, zei Poeske met dichtgeknepen ogen, nadat het even stil was geweest achter het zo rijk gebeeldhouwde bureau-ministre. „Wat bedoelt U daarmee, met: daar is wat meer voor nodig, hè?”

Poeske was van achter het gebeeldhouwde bureau op ons toe gekomen.

Eerst voelden wij hoe de sigaar ons uit de mond gerukt werd. Toen voelden wij een schok en daarna een duizeling.

Nadat wij op straat door vriendelijke omstanders 'weer bijgebracht waren, begrepen wij dat het onderhoud ten einde was.

KAAS.

MENSEN EN FUNCTIES

Cony'mndsnt van vliegbar'i; Med?"- Maj. A. J. de Vrieu, weid eervol van deze func^e ontheven en vertroiv naar Nederland waar hij ingedeeld zal worden bij de L. S. K. Ook de Commandant van het Subsistenten Kader M. L. de Kapitein S („Siem”) de Jong, verliet de M. L.-gelederen om in Nederland te gaan dienen, en wel bij de K. L. Beide Officieren vertrokken met de „Willem Ruys”.

Later in de maand stapte de Kapt. A. J. H. van Helbergen, Adjudant van de C. M. L., aan boord, teneinde in Nederland gedemobiliseerd te worden.

DEMOBILISATIE

Men verzoekt ons het volgende op te nemen:

Na demobilisatie bestaat gelegenheid tot dienstname bij de Meteorologische Dienst, de Burgerluchtvaart (radio-dienst, torendienst, licht en kracht) en het Luchthavenbeheer.

Inlichtingen zijn te verkrijgen bij: Kantoor Dem. en Werving M. L.; Kon. Magn. en Met. Observatorium, Engelse Kerkweg 3 Bat. en Afdeling Luchtvaart, Dept. V. en W., Molenvliet-Oost 2 Bat.