

HET NIEU
WS

De Mil. Lucht v.
in Juni

BIJ HET 35-JARIG BESTAAN VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART IN NEDERLAND

Op 1 Juli van dit jaar was het 35 jaar geleden dat in Nederland de Luchtvaart-Afdeling werd opgericht. Sindsdien heeft zij vele ups and downs gekend, doch moeizaam ging de ontwikkeling voorwaarts, totdat zij kort voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog was uitgegroeid tot een organiek afzonderlijk wapen naast de andere wapens van het leger.

Toen in de Meidagen van 1940 op haar een beroep werd gedaan, bond zij de ongelijke strijd met een over- machtige tegenstander aan. Vele daden van moed en onverschrokkenheid werden in die dagen door het personeel van de Militaire Luchtvaart verricht, waarbij velen het hoogste c'fer, dat van hun leven, brachten. Terecht werd haar dan ook de Militaire Wi.lemsorde toegekend.

Bij de afsluiting van deze 35-jarige periode herdenkt de Legerluchtmacht in Nederland, door de onthulling in Soesterberg van het vernieuwde gedenkteken „Aan onze gevallen Kameraden”, en herdenken wij hier in Inde met haar, in dankbaarheid en eerbied hen die vielen bij de vervulling van hun plicht.

De ontwikkeling van de Militaire Luchtvaart in Nederland staat echter nog niet stil. Met vertrouwen gaat zij de toekomst tegemoet. Moge zij spoedig haar ideaal verwezenlijkt zien en worden omgevormd tot een zelfstandige Luchtmacht naast Zee- en Landmacht.

De Commandant der Militaire Luchtvaart Kol. wpr. M.L. C-W. van der Eem



Voor M.J.-militairen van Batavia, Tjililitan en Kali Djati went het verlat centrum Siniagaait opgeceit. ten overzicht van de opening op 21 juni.

Kapt. WETTERS



Er ging een schok door de Mil. Luchtvaart, toen de 23e Juni het bericht kwam, dat Kapt. Wetters bij een treinoverval tusen Tj.kampe en Poerwa- kar'a was pedood. Hij zou een verdiend verlef doorbrengen bij zijn gezin. Het heeft niet zo mo- gen zijn.

Met Kapt. Wetters is een van de beste M.L.-ers, een vlieger in hart en nieren, heengegaan.

De 24e Juni werd hij op het Breveld Pandoe bij Bandoeng te ruste gelegd. Veel vrienden en col- lega's volgden hem op zijn laatste weg.

Nadat aan het graf Pastoor van Rijk was voor- gegaan in gebed en deze de absoute had verricht, sprak Kol. van der Eem, „als Commandant en oud- ste kameraad.” Hij schetste de overledene als een uitstekend officier en vlieger, die na vier opera- tionele perioden tweemaal met het VI egerkruis werd onderscheiden. Door zijn eerlijkheid en zijn opgewektheid maakte hij zich vele vrienden. Nooit werd op zijn hulp tevergeefs een beroep gedaan. Ook tot de ouders en tot Mevr. Wetters richtte Kcl. van der Eem woorden van medeleven en troost.

Maj. Wolff vertolkte de gevoelens van vrienden en collega's van de overledene. Ook hij wees op diens prachtige kwaliteiten als officier, a's vlieger en vooral als mens. Hij was een groot vriend van velen. De naam van Fapt. Wetters zal voortleven niet alleen in de analen van de Mil. Luchtvaart, doch ook in de harten van velen van ons.

Hij r u s t e i n v r e d e .

GEN. BODET GAST VAN DEM.L.

Van 31 Mei tot 4 Juni was Generaal Bodet, Opperbevelhebber van de Franse Luchtstijdkrachten in het Verre Oös'en, gast van de M.L.

De Generaal en zijn Staf brachten o.a. een bezoek aan de 2de VI egbasis Andir en aan het eiland Bali. (Zie verder pag. 3).

AMERIKAANS BEZOEK

Op Kemajoran arriveerde de Amerikaanse Major General Eubank, die van 21 tot 24 Juni een vriendschapsbezoek bracht aan de M.L.

Generaal Eubank was in 1942 Commanding Officer van een groep B-17's, die enige maanden op Java waren ge- stationneerd.

De Generaal werd verwelkomd door Lt. Kol. R.E. Jes- surui, die bij afwezigheid van de CML optrad als Wnd CML.

Tijdens zijn verblijf hier te lande werden enige offi- ciële bezoeken afgelegd. De vliegbases Andtr en Kali Djati werden bezichtigd, terwijl tevens een vlucht naar Bali werd gemaakt.

DE RIJKSLUCHTMACHT

V

Het verzet bij andere onderdelen der strijdmacht tegen de idee van een onafhankelijke luchtmacht als derde component, komt voort uit de vrees, dat deze luchtmacht, wanneer zij eenmaal tot stand gekomen is, te weinig rekening zal houden met de belangen der strijdkrachten te land en ter zee. Een dergelijke vrees is psychologisch wel begrijpelijk; zij doet zich gewoonlijk voor bij de intrede van een nieuw element in een gevestigde ordening.

Omgekeerd vindt men dezelfde gevoelens bij de voorstanders van de zelfstandige luchtmacht, die reeds nu vrezen, dat deze luchtmacht „wel achteruitgezekt zal worden” bij de oudere leden van het defensie-apparaat.

Hoezeer ook psychologisch begrijpelijk, mag een dergelijke vrees nimmer als leidraad genomen worden bij het opstellen van een overtuiging omtrent de toekomstige ontwikkeling onzer strijdmacht. Zij mag dientengevolge dan ook niet gebruikt worden als argument tegen de zelfstandige luchtmacht. Vrees laat zich vaak kennen als de ongewilde oorzaak van een verkeerde handeling en dit is reeds betreurenswaardig genoeg. Nog betreurenswaardiger wordt het, wanneer men de vrees voor iets bewust laat dienen als motief om de juiste handeling na te laten. In de voorafgaande artikelen van deze reeks zijn reeds vele argumenten aangevoerd vóór de zelfstandige luchtmacht, en deze en dergelijke argumenten wijzen wel duidelijk op de noodzaak om de instelling van een luchtmacht als derde strijdmacht-component, ernstig in overweging te nemen.

Een dergelijke duidelijke aanwijzing is reden om in de aldus aangegeven richting te gaan denken en zich hier niet van te laten afbrengen, tenzij op grond van doorslaande tegenargumenten. Vrees is in dit verband geen doorslaand tegenargument, doch veeleer een gevoel waar men zich overheen moet trachten te zetten.

Het is intussen niet anders dan begrijpelijk, dat de luchtmacht, die zozeer in betekenis is toegenomen, thans haar problemen zelf ter hand wil nemen, en tot een oplossing wil brengen. Zij wil, wat iedereen wil die tot volwassenheid is gekomen, zelf verantwoordelijk zijn. Zij is de draagster van de concentratie-gedachte, van maximale kracht. Als zodanig vertegenwoordigt zij in het defensie-stelsel, dus ook voor de Marine en het Leger, de grootste waarde wanneer zij een geheel is. Om die reden is elke splitsing in beginsel fout en derhalve onaanvaardbaar.

Daar waar het verzet tegen de zelfstandige luchtmacht het sterkst is, geeft men wél toe, dat een in oorlogstijd te stichten algemeen opperbevel zal moeten uitmaken, wanneer de tijd gekomen is om de leger-luchtmacht in de zee-oorlog in te zetten of de marine-luchtmacht in de land-oorlog. Wanneer men een dergelijk gezond standpunt inneemt, behoeft men slechts consequent in deze richting door te denken om zich plotseling de schellen van de ogen te zien vallen, en in te zien, dat het dan ook veel beter is om één, voor alle taken geschikte luchtmacht te bezitten, waarvan door het algemene opperbevel desgewenst een deel ter beschikking van de land- of de zee- operaties gesteld wordt, dan een op de zee-oorlog gespecialiseerde marine-luchtmacht, die plotseling aan de land-

acties moet meedoen, of een op land-acties gespecialiseerde legerluchtmacht, die zich voor de taak ziet gesteld san marine-operaties deel te nemen.

Toch geven de tegenstanders van de zelfstandige luchtmacht, zelfs al zijn zij zover gekomen dat zij — mogelijk tegen wil en dank — het licht wel moeten zien, het nog niet op, en zij hebben weder een nieuw „argument” tegen de nieuwe doctrine: het is volgens hen n.l. gebleken dat de R.A.F. in de afgelopen oorlog eenzijdig georiënteerd, „army-minded” was.

Zelfs al was dit waar, dan kon dit feit niet als argument gebruikt worden. Het is n.l. onjuist om een incidentele misstand — die zich in een bepaald tijdvak op een bepaalde plaats heeft voorgedaan — tot argument dan wel bewijsovervoering van algemene gelding te verheffen.

Maar bovendien: de bewering is onjuist. De R.A.F. was „sir-minded” en niets anders. Zij was, door haar organisatie, ervaring en door het feit, dat zij reeds lang genoeg als zelfstandige macht had bestaan om tradities te bezitten, in de oorlog de beste luchtmacht ter wereld. Zij was ook, door haar opleidingen, „all round”, en kon dientengevolge alle taken welke van haar gevraagd werden

— ook deelname aan de acties te land of ter zee — uitvoeren, en heeft dat ook gedaan, zonder dat ooit bleek van een bepaalde voorkeur of instelling a priori, in de ene richting of de andere.

Zij heeft in het aanvangsstadium van de oorlog Engeland en hare bondgenoten een dienst van onschatbare waarde bewezen, en kon dat doen omdat zij in staat was om onafhankelijk en in drie dimensies te denken. Het was haar zeker niet gelukt het Duitse luchtdefensief zo afdoende te breken, indien zij niet had geleerd in termen van de lucht te denken. Een luchtvaart die in gedachten aan de strijdkrachten te land of ter zee gebonden is en als geestelijk goed de concepties van de land- of de zee-oorlog in zich draagt had nimmer de Luftwaffe in haar eigen sfeer kunnen bestrijden.

In dat geval waren er hoogstens vliegtuigen met Britse merktekens in de lucht verschenen doch geen Britse Luchtmacht, tegenover de Duitse luchtmacht (niet de klemtoon op lucht).

En een luchtmacht die als luchtmacht heeft leren denken, vervalt niet meer in voorkeurs-neigingen voor een der andere strijdmachtcomponenten. Dat zij als luchtmacht heeft leren denken, wil immers zeggen, dat zij in drie dimensies heeft leren denken. En wie in drie dimensies heeft leren denken, betreft wel de eerste en tweede dimensie in zijn berekeningen, doch geeft niet de voorkeur aan een van beide. Daarvoor is haar inzicht te ruim geworden.

Het is in bepaalde kringen van de land- of de zeemacht uiteraard moeilijk om appreciatie te hebben voor de evolutie in het denken van hen die tot de luchtmacht behoren, even moeilijk als het voor de „gewone” hedendaagse mens is, om zijn vertrouwde drie-dimensionale wereldbeeld aan kant te zetten ten behoeve van de nieuwe vierdimensionale tijdruimte, ontsproten aan het brein van enkele

(Vervolg op pag. 4).

HET BEZOEK VAN GENERAAL BODET



Kot van der Eem begroet generaal Bodet bij zijn aankomst op [Kemajoran.



illwslilit

Vier P-40's van de M.L. vlogen op de 31e Mei de Franse Dakota tegemoet, die met Generaal Bodet, Opperbevelhebber van de Franse Luchtstrijdkrachten in het Verre Oosten aan boord, van Saigon in Indo-China was gestart voor Kemajoran,

Generaal Bodet kwam op uitnodiging van Z.E. de Le-gercommandant en de C.M.L. een yriendshipsbezoek brengen aan de Militaire Luchtvaart.

Om 1 uur kwamen de vliegtuigen in zicht. Nadat de Generaal en de hem vergezellende Franse officieren door Kol. van der Eem en andere militaire en burgerlijke autoriteiten waren verwelkomd, werd de opgestelde erewacht geïnspeteerd, die uit manschappen van de 5e Cie Luchtvaartgroepen K.N.I.L. en van de Vliegbasispolitie bestond, en die door Kapt. Roukens aan de Generaal werden gepresenteerd.

Het Franse gezelschap legde in Batavia verschillende officiële bezoeken af. Op de avond van de dag van aankomst gaf Kol. van der Eem een diner in Hotel des Indes, waarbij zowel door Gen. Bodet als door Kol. van der Eem het woord werd gevoerd. Op de Franse Republiek en op liet Koninkrijk der Nederlanden werd een dronk uitge- hracht.

De volgende dag werd in een door de K.L.M. beschikbaar gestelde DC-3 een rondvlucht gemaakt boven West Java. Behalve Generaal Bodet en zijn staf, bevonden zich o.a. aan boord de Franse Consul Generaal, de Heer Raux; de C.M.L., Kol. van der Eem; de Heer de Bruyn van de K.L.M. en Ir. van Geuns van Dep. V. en W. Er werd boven do Krakatau gecirkeld en later nog boven de Tang- koeban Prahoe.

Na twee uur vliegen werd geland op Andir, waar o.a. de Commandant van de 2c Vliegbasis, Ritmeester Theu- nissen, lei verwelkoming aanwezig was.

Na de inspectie van de erewacht werd een bezoek ge- bracht aan do Reparatie Basis en aan het 120e Squadron.

De Generaal sprak zijn grote bewondering uit voor het werk van de Technische Dienst.

Na een rondrit door de buitenwijken van Bandoeng weid door Ritmeestei Theunissen in Hotel Preanger een lunch aangeboden, waarbij werd aangezet door Gen. Maj. Diirsl Britt; de Recomba van West-Java, de lieer R.A.A. Hihuan Djajadiningrat; Gen. Maj. Engles; Gen. Maj. van Gooi en vele andere autoiteiten. Door Gen. Maj. Dilst Britt en door Gen. Bodet werd het woord gevoerd.

Tijdens de inspectie van de erewacht, die uit manschappen van de 5e Compagnie Luchtvaarttroepen KNIL en Vliegbasispolitie bestond.

Om vier uur landde de DC-3 weer op Kemajoran; 's avonds volgde een diner, dat werd aangeboden door de Franse Consul Generaal. Op 2 en 3 Juni werd het eiland Bali bezocht. Gevlogen werd in de Franse Dakota.

De 4e Juni, 's ochtends om acht uur, keerden de hoge gasten naar Saigon terug.

KOL. MANTE NAAR NEDERLAND TERUG

Op 30 Mei keerde Kol. S. Mante, die als Hoofd Personele Zaken Luchtmachtstaf Nederland o.a. besprekingen voerde met A.G. en CML, naar Nederland terug.

De Kolonel bezocht tijdens zijn verblijf hier te lande vele bases, en sprak bij zijn afscheid zijn grote bewondering uit voor wat in enkele jaren door het personeel van de M.L. werd gepresteerd.

L. S. K.

De „Zuiderkruis" kwam op de 10de Juni in Priok aan, Aan boord bevond zich een klein detachement I.S.K.

ONDERSCHIEDINGEN

Aan de Kol. vlg. wnr. M.L. R. Roos werd vergunning verleend, op het hem uitgereikte onderscheidingsteken voor eervolle langdurige Nederlandse werkelijke dienst als officier voorkomende cijfer, te verwisselen voor het cijfer XXV.

Aan de Lt. Kol. wnr. M.L. G.R. Wartena werd vergunning verleend, op het hem uitgereikte onderscheidingsteken voor eervolle langdurige Nederlandse werkelijke dienst als officier voorkomende cijfer, te vei wisselen voor het cijfer XX.

Aan de Maj. vlg. wnr. M.L. H.A. Maurenbrecher, de Maj. der Inf. J.L.W. Rhaesa en de Kap. vlg. wnr. M L. A.A.M. van Rest zal bovenbedoeld onderscheidingsteken binnenkort worden uitgereikt, voorzien van het cijfer XV.

LOF VOOR DE I> V. A.

De CML ontving van de otid-Cdt der M 1., Kol. P.J. de Broekert, een schrijven, waarin deze mededeelde dat hij van Z.K.11, Prins Bernhuid der Nederlanden een bnef had ontvangen, waarin deze hem bedankte voor het hem toege/ouden toto-album van de P.V.A. der M.L. en verdocht, aan de makers van deze foto's zijn complimenten over te willen brengen voor hun prestaties.

OPENING „VERLOFCENTRUM SIRNAGALIH

TE SIRNAGALIH WERD OP 21 JUNI EEN VERLOFCENTRUM GEOPEND VOOR M. L. MILITAIREN VAN KALI DJATI, TJILILITAN EN BATAVIA

Een door de wildernis overwoekerd bungalow-bedrijf werd in enkele weken omgevoerd in een ideaal vacantieterrein, dank zij de zeer vlotte medewerking van militaire en burgerinstanties en dank zij hard aanpakten van mannen van de 3de Cie Luchtvaarttroepen en de 2de Batterij Luchtdeel-Artillerie. Maj. Valk had de leiding van deze metamorfose.

Doordat een gedeelte van het M.L.-personeel demobiliseert en een ander deel met recuperatieverlof naar Nederland vertrekt, wordt er veel gevegd van degenen die achter blijven. Mede op aanraden van het Hoofd Vliegmedische Dienst is deze situatie voor de CML aanleiding geweest om een voorstel in te dienen bij Z.E. de Legercommandant voor een „kort herstelverlof-regeeling”, waarop Z.E. direct instemmend heeft beslist.

Over de Archipel zijn nu enige verlofcentra ingericht, waarin de „achterblijvers” na een periode van ziekte of krachten kunnen komen of van een verdiend verlof kunnen genieten.

Voor Batavia en Kali Djati was een dergelijk „toevluchtsoord” nog niet gevonden, totdat kort voor Pinksteren het oog van enige Batavianen viel op een in verwaarloosde toestand verkerend bungalow-complex te Sirnagalih, op een hoogte van 500 m., in een vallei aan de Buitenzorg—Poentjakweg. Het gelukte, 12 bungalows en een groter gebouw, geschikt voor cantine, voor de M.L. te reserveren.

Na Pinksteren toog een aantal jongens van de 3de Cie Luchtvaarttroepen en de 2de Batterij Luchtdelartillerie o.l.v. Adj. van Heel aan de slag, geholpen door inheems

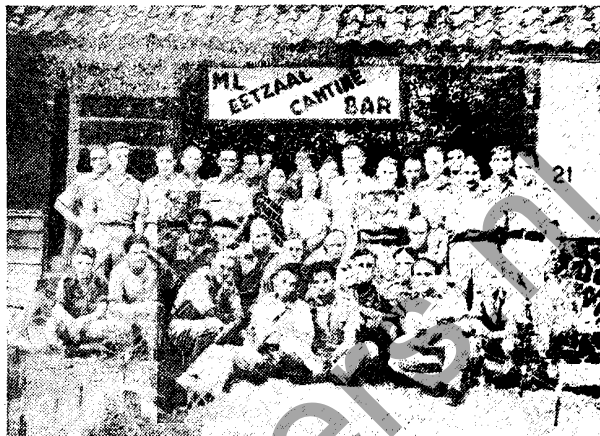
Vervolg RIJKSLUCHTMACHT.

grote geesten. En toch, wil men zijn tijd en wereld begrijpen, en haar problemen kunnen aanvatten, dan zal mei, Jaar niettemin toe moeten komen.

Het is verkeerd de luchtmacht te beschuldigen van eenzijdige voorkeur voor leger of vloot, verkeerd niet omdat het onaardig klinkt, maar omdat het principieel onjuist is; omdat de luchtmacht zo niet kan denken, anders had zij zich zelf nooit als luchtmacht kunnen zien.

Doch weer zien wij hier de vrees het hoofd opsteken, waarover wij in het begin van dit artikel spraken: de vrees, dat de „andere partij” voortgetrokken zal worden, en de „eigen partij” benadeeld.

En nogmaals: Vrees is hier geen argument; hoogstens een kortzichtigheid. En ook: alie vrees, buiten de instinctieve en plotselinge angst die ons voor accuut doodsgevaar behoedt, is een slechte raadgeefster. Er wat dat betreft: de bedoelingen van hen die een zelfstandige luchtmacht willen bouwen, zijn geenszins zo, dat er accuut doodsgevaar uit voortvloeit voor hun confraters van de land- en de zeemacht.



Een foto van de mannen die „Sirnagalih” uit de alang-alang te voorschijn hebben gekapt.

personeel uit de omgeving. Maj. Valk had de leiding over het geheel.

Van begin af aan zat er schot in de onderneming. Militaire en burgerinstanties in Buitenzorg en Batavia gaven 100% medewerking en er werd hard aangepakt; ook Korp Snellemans wierp al zijn tekentalenten in de strijd!

Bungalows, zwembaden en paden moesten uit de wildernis, die zes jaar lang ongestoord had kunnen woekeren, worden vrijgekapt. Waar de ene dag ergens in de alang-alang een praktisch onbewoonbaar huis werd gevonden, stond twee dagen later een bungalow met stromend water en elektrisch licht! Meubels en voorraden kwamen vlot opdagen, en toen de overwinning op de jungle was behaald en de zwembaden konden worden gevuld, brak voor de werkers van Sirnagalih een tijd aan die nog zo onplezierig niet was.

Ze werkten veel en hard, maar in hun vrije tijd zwommen ze of lagen te stoven in de Poentjak-zon.

Op 21 Juni werd het Verlofcentrum officieel geopend. Er waren veel genodigden gekomen uit Buitenzorg en Batavia. Mevr. van der Eem knipte het lint door, dat over het pad gespannen was, dat toegang gaf tot de bungalows; daarna werd bezichtigd en bewonderd, wat door een kleine groep in enkele weken tot nieuw leven was gebracht.

Op het terras van de cantine dankte Kol van der Eem allen die tot het in stand komen van „Sirnagalih” hadden meegewerkt. Hij lichtte zich in het bijzonder tot Maj. Vaik, die de ziel van de onderneming was, en overhandigde bloemen aan Mevr. Valk, die samen met Mevr. van Heel voor de inrichting van de bungalows had gezorgd.

Na Kol. van der Eem sprak nog Maj. Valk.

En nu..... draait Sirnagalih. Elke week zullen groepen verlofgangers uit Batavia, Kali Djati en Tjililitan er van een week vakantie kunnen genieten. Als beheerder werd aangesteld de S.M. Stam, die ook in de toekomst koming van het verlofcentrum zijn aandeel had.

4 JUBILARISSEN OP ANDIR

De 5de Juni werden op Andir de Olt van Pelt, Lt. van Nieuwpoort, Lt. Kok en de Heer van Duyn gehuldigd in verband met liet feit dat het 25 jaar geieden was dat zij in dienst traden bij de ML. Voor drie van hen was het zelfs méér dan 25 jaar geleden.

Ze werden in de bloemetjes gezet, en behalve door Ritm. Theunissen en Kap den Ouden, toegesproken door de C.M.L. Deze zei o.a.:

„Gij vieren bezit een paar van de mooiste e'genschap-pen welke een mens kan bezitten, nl p'ichtsbetrachting en trouw. Sinds de dag in 1923, toen ik U voor het eerst op ons oude Soeka Miskin mocht ontmoeten, is er ved gebeurd.

Ge hebt vele ups en downs meegemaakt. Bezuinigings-perioden, waarin het leek of er voor de Mil. Luchtvaart en ook voor U geen toekomst meer was. Ve'e vrienden hebt ge zien heengaan, moeilijkheden noch tegenslagen zijn U bespaard, terwijl drie van U de lijdensweg der krijgsgevangenschap gingen. Blijmoedig en nauwgezet zijn U echter Uw verantwoordelijke taak blijven vervullen.

En daarbij staat boven alles Uw trouw, trouw aan de op U genomen taak, trouw aan de Militaire Luchtvaar. Drie van U zijn de 50 reeds gepasseerd, doch ge zijt nog steeds een lichtend voorbeeld voor ons allen.

Van Pelt, van Nieuwpoort, van Duyn en Kok, wil op deze dag uit mijn mond de dank aanvaarden van ie gehele M.L. voor alles wat ge voor de Luchtvaart deed en nog doet. We zijn er trots op U nog in ons m'dden te mogen hebben en hopen nog geruime tijd op U te mogen rekenen. We kunnen vooral in deze tijd, waarin morele waarden dikwijls zo weinig schijnen te betekenen, mannen als gij zijt nog zo moeilijk missen.”

Als. uiterlijk blijk van waardering overhandigde Kol. van der Eem de 4 jubilarissen namens de officieren van 2 VB een aandenken: een zilveren bierpul met inscriptie en het embleem der Militaire Luchtvaart.

B 25's ALS MENSENREDDERS

Een B 25 van de O.O.S. te Biak redde op 11 Juni een mensenleven, door een patiënt, die aan acute blinde-darmonsteking leed, van Merauke naar Hollandia te vliegen. Om 5,40 L.T. werd van Biak gestart. Te Hollandia werden een dokter en een verpleger aan boord genomen. De patiënt bevond zich op Merauke en wenl op 10.000 voet hoogte, waarbij van de zuurstofinstallaMe gebruik werd gemaakt, naar Hollandia gevlogen, waar hij werd geopereerd. De totale vluchttijd bedroeg 6.X) uur.

De bemiddeling van de M.L. werd ingeroepen voor liet vervoer van Prof. Dr. Veihaert, neuroloog aan het Tjikin-hospitaal te Batavia, naar Anibon, waar hij, op verzoek van cir. Sitanala aldaar, een neurologisch consult zou verlenen bij een levensgevaarlijke zieke.

Toevallig stond ùen B 25 van het 18e Sqn. gereed voor een oefenvincht naar de Grote Oost. Het toestel vertrok 17 Juni met Prof. Verhaert aan boord naar Ambon.

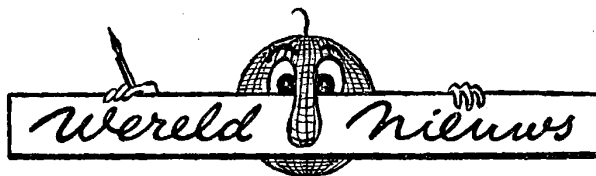
Nadat deze zijn taak had verricht, werd de volgende dag naar Batavia teruggevlogen. Het leven van de patiënt, van wie als bijzonderheid kan worden vermeld dat bij de Japanse invane drie vnn zijn zoons werden gefusilleerd en dat hij de N.I. Regering kort geleden een erevekl schonk, waarin zijn zoons als eersten een rustplaats vonden, werd gered mede dank zij het advies van Prof. Verhaert

BEËDIGING V W N OH'ECIEREN

Op 26 Juni werden op Tjilitan door de C.M.L. de volgende Officieren beëdigd:

G.J.G. Liu'king, D. Westrik, A.J. Hesdahl, J.M. Niens, A. | van Beek, T.P.A. Sanders, W.A.M. Janssen, C.L. VVelten, W.A.C. van Vroonhoven, I.J. Broeksrna, H. Vrijenhoek, W. Grootnarts, I IJ. Huiskes, A. van Donke- laar, O. Jacobs, P.J. Blomrnenstijn, A.E. de Wilt Puytt, F. L. van l eut, I.I.A.W. Bouten, J.M. Tromp, F. de Vilder, M.C. Coenraads, A.M. Beckers, R.I.L.M. Beaumont, A. B.A.M. Brokx, U-J A.M. Stultiens, G.J. Burgers, J.F.L.A. van den Berg de Bruyu.

Aan de Sgt. vlg, wnr. Stoovë weid het Vliegerkruis uit-gereikt.



ft Hét wereld-hoogterecord is thans officieel door de De Havilland Vampire behaald. John Cunningham steeg op tot 59.492 voet. Het op 22 October 1938 door Lt. Col. Mario Pezzi met een Caproni-161 tweedekker behaa'de record bedroeg 56.049 voet. De Vampire waarmede het hoogterecord werd behaald was voorzien van extra vleu-gel-tippen en een metalen cockpit-dak.

Om gewicht te sparen was de Vampire niet gecamou- fleerd.

- De Zuid-Afrikaanse luchtmacht bestelde een Sikorsky S-51 helicopter.

- De Amerikaanse marine heeft 50 Shooting-Stars be- steld. Zij zullen de Navy-aanduiding TO-1 krijgen in te- genstelling tot de Air Force aanduiding P-80. Zij zullen uitsluitend voor trainingsdoeleinden worden gebruikt.

- Te New York zal een Internationale Luchtvaarttentoon- stelling worden gehouden van 31 Juli tot 8 Augustus. De regeringen van alle landen zuïen worden uitgenodigd met hun nieuwste vliegtuigtypen op deze show te verschijnen.

- Honderden Chinezen, Maleiers en Indiërs zagen kort geleden hun eerste Vampire. Het was een van de Vamoi- res MK-111, die in Singapore worden testgevlogen. Na- gegaan wordt hoe ze zich onder tropische omstandigheden gedragen.

- Evenals Zweden, Zwitserland, en Canada heeft thans . ook Noorwegen de Vampire straaljager besteld. Voorlopig zullen 4 stuks worden geleverd, maar een grotere order wordt verwacht.

- Miles Aircraft Ltd. gaat voorgoed van het toneel ver- dwijnen. De productie van niet-luchlvaartartikelen, zoals de bekende Biro vulpenpen, zal worden voortgezet. De viermotorige Marathon zou door Handley-Page Ltd. ge- bouwd worden, nu de Britse regering minstens 40 van deze machines in dienst wil stellen. Miles „himself”, de bekende vliegtuigbouwer en directeur van de fabriek, blijft in de vliegtuig-industrie.

- Begin Juli zullen 6 De Havilland Vampires van de RAF in formatie naar Canada en Amerika vliegen. Het zal de eerste oceaانvlucht zijn van een formatie straalvliegtui- gen. De Vampires zullen in bovengenoemde landen- de- monstreren en o.a. deelnemen aan de defensie-manoeu- vres van de USAF.

- Voor de Amerikaanse vloot zal een “super-carrier” worden gebouwd van 65.000 ton, vanwaar zelfs viermo- toiige Boeing B-50's zouden kunnen opstijgen, hoewel deze machtige bommenwerpers er niet meer op zouden kunnen landen. De bouw van het schip duurt vier jaar en de kosten zullen naar verwacht wordt \$ 125.000.000 bedragen.

- Op 27 April j.l. startte een tweemotorige Lockheed P2V “Neptune” bommenwerper vanaf de carrier “Coral Sea”. Het was liet grootste vliegtuig dat ooit van een vliegkamp- schip is opgestegen. Natuurlijk werd van JATO (Jet As- sisted Take-Off) gebruik gemaakt.

Kort geleden heeft Amerika de volgende vliegtuig-leve- ranties gedaan:

Aan China: Reeds 936 vliegtuigen geleverd, bin- nenkort nog 135 le leveren.

Typen zijn: B-24 Liberators, P-47 Thumderbolts, P-51 Mustangs en C-46 Commando's.

Aan Turkije: Onbekende hoeveelheden van A-26 Invaders, P-47 Thumderbolts, P-61 Black-Widows, C-47 Dakota's, AT-6 Harvards en AT-11 Navigators.

A a n G r i e k e n l a n d: Onbekend aantal AT-6 Harvards.

A a n F r a n k r i j k: 15P-51 Mustangs.

Aan Holland: 2 B-17 Fortresses, 3 P-47 Thun- deibolts en P-51 Mustangs, slechts te gebruiken voor grond-instructie!

Turkije ontving ook Engelse Mosquito's.

DE 16de Vliegbasis Kali Djati

„Hier onderwijst men de jeugd“

Toen Kali Djati eind Juli 1947 in onze handen overging, viel er „zo het een en ander“ te doen.

Het is volkomen begrijpelijk, dat men nog steeds met problemen zit en dat op deze dichtbevolkte basis nog niet alles loopt zoals het moet, maar aan de andere kant is het eigenlijk volkomen onbegrijpelijk, dat men in een jaar kans heeft gezien een volledig verwaarloosd en gedeeltelijk vernield veld te veranderen in een vliegbasis, waarop aan de opleiding van honderden mensen kan worden gewerkt.

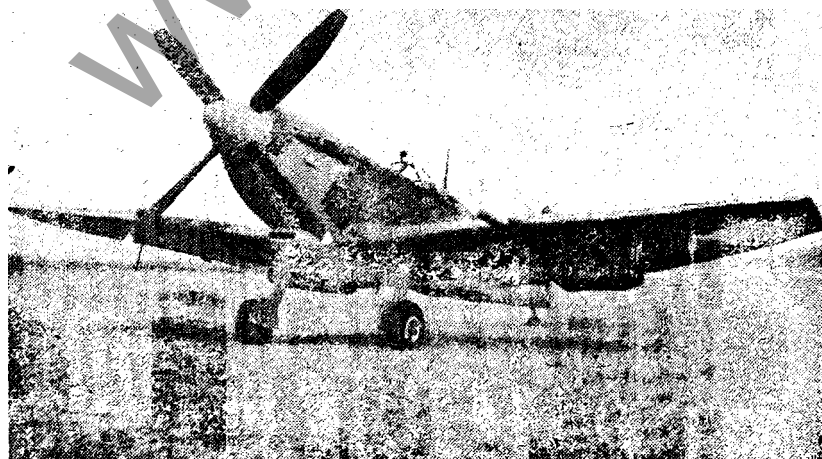
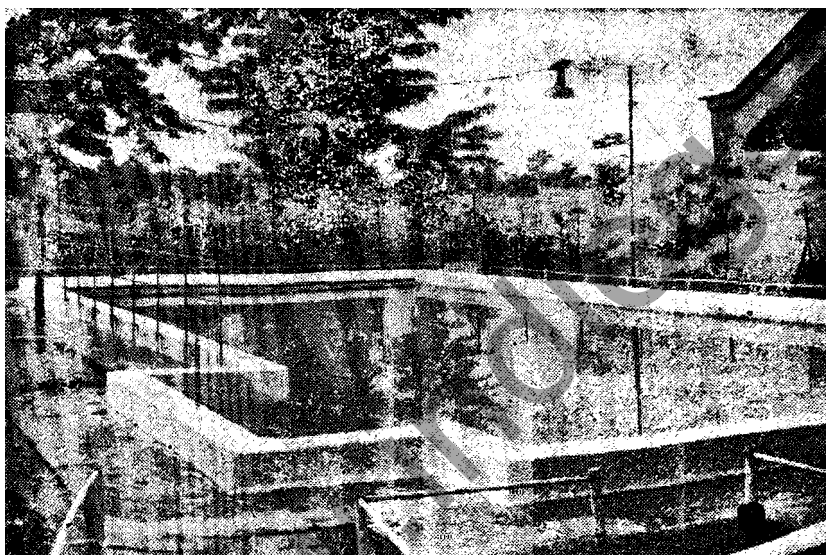
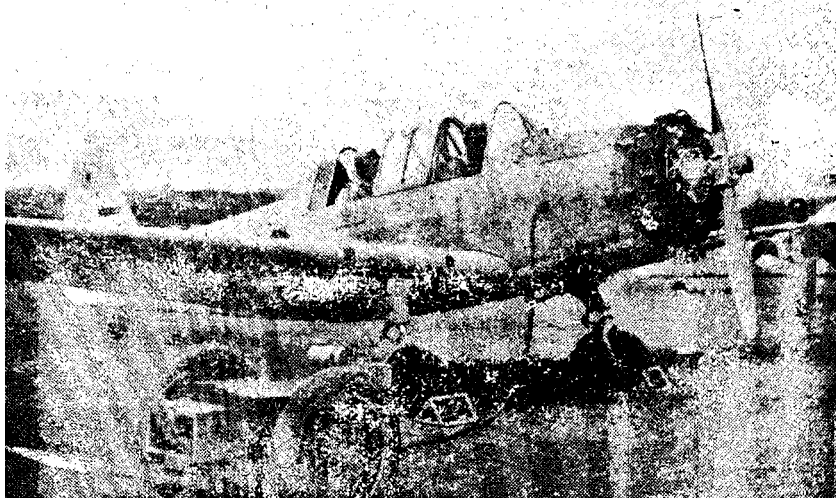
Piper Cubs, Wacketts en Lockheeds van de Vliegschool zijn steeds in de lucht, in leslokalen en vóór de Koolhovenhangar wordt grondpersoneel opgeleid, in de hangars worden toestellen gereviseerd, kortom Kali Djati leeft, en een M.L.-er die het nodige aantal jaren meeloopt zei zelfs met ontroerde stem, „dat het weer net was als vroeger.“

Buiten de dienst wordt veel aan sport gedaan, en SM. Vernooys, en Sgt Visser zagen kans Officiers- en Onderofficierscantines in te richten, die je doen slikken van bewondering, terwijl ze aan een cantine voor Korporaals en Manschappen bezig zijn. Ook aan andere objecten, zoals de waarnemersschool, wordt hard gewerkt.

Bijgaande foto's weiden enkele weken geleden door de PVA op Kali Djati genomen.

Links boven zijn de S.M.1. Brameyer en de leerling-vlieger Vdg. van Houtert ernstig van plan het luchtruim te kiezen in een kanarie-gele Wackett, op de tweede foto ziet U het magnifieke zwembad van de basis en op foto nr 3 is een Spitfire van het 322ste Squadron afgebeeld, die voor 100 P.O. op K.D. vertoefde en door de Sgt Stienen welwillend in de houding werd gezet.

Rechts boven: een overbekend punt op K.D. en op de onderste foto van dezelfde pagina een aantal Wacketts van de Centrale Vliegschool. Weliswaar worden aan het adres van deze toestellen niet altijd vriendelijke woorden gericht, maar het was de moeite waard ze daar te zien staan, de groene bergen op de achtergrond en de blauwe wolkenlucht er boven.





DIENSTEN DER M.L.

B.O.S./M.L.

door

le Lt. H. Sijthoii

Tot 1939 werden de oliebehoeften der L.A. (Luchtvaart Afdeling, zoals de M.L. vroeger Heette) gedekt door tussenkomst van de I.C.A. oftewel Indische Centrale Aanschaffingsdienst, die jaarlijkse inschrijvingen organiseerde. De aldus van de Petroleummaatschappijen betrokken producten werden door de Tech. Dienst naar behoefte besteld en gezamenlijk met de Magazijndienst beheerd.

In 1939 kwamen meer Glenn Martin bommenwerpers, wat gepaard ging met het in gebruiknemen van een aantal vliegvelden, waardoor de behoefte aan Bedrijfsstoffen steeg en het Kantoor Vliegdiens eigen voprraden aanlegde.

Enige tijd vóór het uitbreken van Wereldoorlog II ontwikkelde zich een, los van de andere diensten staand, Kantoor Bedrijfsstoffen.

Verschillende gemilitariseerde olieboeren werden aangevraagd.

Grote voorraden werden overal opgeslagen, hetgeen, met opvallend vlotte medewerking van alle betrokkenen, in ongekend korte tijd tot stand kwam.

Toen dan ook Nederland aan Japan de oorlog verklaarde, was de afd. Bedrijfsstoffen volledig paraat. Vooral Java was afgeladen met vliegbenzine en vliegtuigmotor-olie, in de verwachting, dat toestellen der Verbonden Mogendheden daarvan een nuttig gebruik zouden maken.

Helaas bleken de desbetreffende vliegtuigen, toen het zover was, op een ander strijdtoneel nóg harder nodig te zijn dan hier. Er bleef toen niets anders over dan alle opslagplaatsen in brand te steken, enkele uren vóór deze in de beschermende hand van de -lap zouden vallen.. Na maandenlange grondige voorbereiding behoeft het nauwelijks verbazing, dat e.e.a. geheel volgens programma verliep en daarmee sloot het Kantoor Bedrijfsstoffen haar vooroorlogse werkzaamheden af. Een droevig slot, maar de Jap kreeg tenminste geen druppel!

In 1945 kwam het Hoofdkwartier M.L. op Java terug en als gevolg daarvan werd het Kantoor Bedrijfsstoffen weer in het leven geroepen. Er'g levendig ging het er overigens in het eerste begin nog niet toe. Hoe kon het ook, met slechts één man achter één tafel en verder letterlijk niets, zelfs geen telefoon of papier, terwijl het archief in Maart 1942 tijdig was vernietigd.

Later werd het kantoor als gevolg van de nieuwe Le-gerorganisatie omgedoopt in Kantoor Bos/M.L. (BOS = Brandstoffen, Oliën en Smeermiddelen), dat enigermate té beschouwen is als een uitbouw van de KMG, al is dit door onderlinge goede samenwerking in de praktijk nimmer geaccentueerd.

Nederlanders staan bekend om hun splitszucht en zoo is dan ook de Bos-dienst der KMG gesplitst in „gewone” Bos. (Dit is natuurlijk een M.L.-term, die echter op ver-

schillende velden te beluisteren valt en burgerrecht krijg!) voor auto's, stationnaire motoren, enz. en de Bos/M.L. voor wat betreft speciale vliegtuigproducten. Als dus iemand van een verafgelegen basis in Batavia komt en eindelijk een jeep beet heeft en bij ons aanklopt om benzine, dan kunnen wij hem echt niet helpen hoe graag wij ook zouden willen.

Maar wat is dan wel de taak van de Bos/M.L.- „belabbering” (zooals iemand op Padang onze dienst meende te moeten noemen)?

Welnu, die taak is in de eerste plaats te zorgen, dat op de verschillende velden steeds voldoende „juice” en olie aanwezig zijn. Dat klinkt-heel eenvoudig, maar om de bevoorrading goed te laten lopen, is het o.a. nood-'.a- kelijk tijdig de beschikking te hebben over goede schattingen van het te verwachten verbruik op de velden, opdat aan de hand daarvan de nodige verschepingen kunnen worden getroffen.

Zelden of nooit worden echter dergelijke wijzigingen in het verbruik doorgegeven, hetgeen de afdeling meermalen een slapeloze dag bezorgt.

Uiteraard beperkt die taak zich niet tot het aanvoeren van bedoelde producten naar de verschillende velden, doch die omvat tevens het goed beheer dier voorraden en het afleveren daartoe aan de toestellen met de tankwagens, die een zorgenkind op zichzelf zijn.

Daarenboven moet worden gezorgd, dat het Alg. Magazijn te Andir alle andere speciale Bos/M.L.-producten tijdig in voldoende mate in voorraad heeft, opdat de squadrons daartoe naar behoefte kunnen trekken. Gezien de schaarstenen helaas zelfs een schaarste, die nog wel even zal aanhouden) over de gehele wereld, niet alleen aan de meeste olieproducten, doch ook aan verpakkingsmateriaal, om nog niet eens te spreken van scheepsruimte, is het een vereiste, dat aan de bestellingen de nodige aandacht wordt geschonken. Indien de behoeften zo zuiver mogelijk worden vastgesteld zal de M.L. echter practisch zeker steeds zijn ingedekt tegen pijnlijke tekorten.

Dat de uitvoering van deze taak overigens niet altijd zo gesmeerd loopt als juist van deze dienst toch wel mag worden verwacht, moge hieronder blijken.

In de eerste, tijd na de capitulatie van Japan, toen .vrijwel alle velden in Indië bij de M.L. in beheer waren, beschikte Bos/M.L. op geen enkel veld over enig eigen personeel. Het zal wel een eeuwig raadsel blijven hoe in die tijd ieder toestel het nodige thuisbezorgd kreeg.

De Bos/M.L.-dienst was toen opgehangen aan de Mat. Dienst, met gebruikmaking van Mat. personeel en 'k hjer de Fa. Patoir en Zo' reeds in koor opmerken, dat door dit feit, bedoeld raadsel toch wel afdoende wordt verk'aard! Inderdaad is het misschien een beetje rauw gezegd, te meer waar hier een woord van dank paste, ind en het kader van dit verhaal zulks zou toelaten. Op ieder veld was het trouwens anders; zo werden bv. ook dikwijls autoherstellers geronseld. Ondanks het feit, dat een voorschrift ontbrak, deed men zijn best. Bij een eerste bezoek aan de velden, werd het met de Bos/M.L.-hap opgescheepte personeel zó goed en zo kwaad als dat ging ingewerkt. Later bleken echter door allerlei overplaatsingen steeds oningewijde krachten aanwezig te zijn en zo bleef je aan de gang. Eigen personeel, dat was het enige wat erop zat.

■ Daarover was iedereen het eens. Uitgemaakt werd echter, dat het Bos-werk buiten geen dagtaak vormde, evenmin als het Parkeren, voor welke dienst tegelijkertijd lieden werden gezocht. In de verwachting, dat het samen echter prachtig zou gaan, werden o.a. vanwege personeelstekort beide diensten in de echt verbonden en een achteraf minder geslaagd kind, genaamd Pabu, was daarvan het gevolg. De ouwelui zijn thans echter in een echtschei- dingsproces gewikkeld en het onhandelbare kind zal dan aan een instituut voor daklozen worden toegewezen. Nu loop ik echter wat op de zaak vooruit (de echtscheiding



De tankwagens van Padang.

valt n.l. niet mee en ik ben er zo vol van, dat de tk- inachine ervan overliep). Er kwam dus eigen personeel.

Gesjeesden van de monteurschool eerst, later meest landbouwerszonen uit alle streken van ons Vader- er. Moederland.

In samenwerking met de NIPB werd voor hen een opleidingsschema ontworpen en eindelijk begon dan de molen te draaien, waai in deze aanwinsten werden gestopt, met de bedoeling, dat ze er als volwaardige krachten weer uit zouden komen.

Doch help het geloven ! ! ! ! Er was altijd wat. De jongens moesten b.v. plotseling wekenlang om de andere dag wachtkloppen op tijden, dat ze pompen van een tankauto moesten schoonmaken, enz. Daaraan viel niets te doen. En was het niet het een, dan was het het ander, maar van enig werkelijk goede opleiding is nooit iets kunnen komen. Toen eindelijk weer eens een ploeg in het gaieel geraakte (het staat er zo gewoon alsof het een zaak van een enkel telefoontje was!) en wij dachten, dat het dan toch zou gaan gebeuren en een eerste „Héhé” van een reeks verzuchtingen doorgebroken was, kwam plotseling opdracht, dat de hele troep onmiddellijk plaats moest maken voor nieuwkomeis. Klaar of niet klaar, weg met de lui!

Men schreeuwde op de velden toch al zo om versterking, dat het steeds een vraagpunt was, of het beter was de menschen wat langer té houden en afgelest over te plaatsen, dan wel het zwaartepunt te leggen op spoedige uitzending. De keus viel op het eerste, doch door omstandigheden waarvan hierboven een enkele geschetst, is, het achteraf het laatste geworden.

Zonder veel voldoening werden aldus de marsorders uitgeschreven op hoop van zegen.

Dat het achteraf in grote 'rekken wel gegaan is, is dan ook in de allereerste plaats te danken aan de jongelui zelf, waarvan verschillende zich hebben ontpopt tot figuren waarover ik regelmatig lof te innen krijg en het kost mij moeite hier niet af te stappen van de opzet om geen enkele naam in dit stukje te noemen.

Hier en daar is het boven verwachting gegaan en zelfs wordt Wel beweerd, dat de Bos/M.L.-dienst goed loopt. Zover zijn wij echter zeker niet. Wij vergelijken n.l. graag met „zoals-wij-het-zouden-willen-hebben” en dan is er bepaald minder reden tot tevredenheid, al kan op menig veld de toets met het buitenland zeker met succes doorstaan worden. Ten slotte' is het daar ook nog lang niet voorlekaar, hetgeen bleek uit een film die het bunkeren op New York's vliegveld La Guardia te zien gaf.

Omstreeks September zullen alle daarvoor in aanmerking komende velden voor wat betreft het bunkeren door de NIPB zijn overgenomen; slechts enkele blijven volledig in M.L.-handen. Ten e'nde ook daar het bunkeren model te laten lopen, bleek het gewenst een vaste kern, te vormen. Aan een grondige op'eiding van hen, met gebruikmaking van de intussen opgedane ervaring, wordt thans gewerkt, waarbij tijd noch moeite wordt gespaard.

Zonder enige beperking worden zij door de NIPB in de gelegenheid gesteld de nodige kennis op te doen, opdat zij straks hun werk volledig beheersen zullen en met begrip van zaken er iets goeds van kunnen maken.

Zodoende zal in de toekomst de ople'ding van verse tijdelijke krachten met meer succes ter hand kunnen worden genomen. Dan zal het ook voor de Verplegingsoffi- cieren een genoeg zijn, zo'n dienst onder zich te hebben, terwijl sommigen thans nog proberen er van af te komen omdat zij toch al zoveel (vult U zelf maar in!) hebben.

Administratief is liet n.l. nog liet minst voore'kaar, hoewel de administratie doelbewust tot een minimum bleef beperkt. Soms lijkt de strijd voor liet goed invullen der vereiste bonnen zelTs wel eens hopeloos. Ook deze moeilijkheid zal mogelijk met de a.s. vaste kern spoedig zijn overwonnen.

Rest nog het volgende:

De algemene klacht van de huiten velden is, dat op liet Hoo'dkwartier zo weinig begrip omtrent de omstandig-



De dorst van een Piper Cub wordt gelest.

heden en vooral moeilijkheden op de bases zou zijn. Bij een bezoek van enkele dagen aan een veld blijkt, voor wat betreft de Bos/M.L.-dienst, ook wel de juistheid van deze klacht.

. Het is echter goed, hier in dit verband nogmaals de nadruk te leggen op het feit, dat de bases veelal onvoldoende het bij zo'n bezoek verkregen begrip voeden en onderhouden. En zulks, terwijl nadrukkelijk is voorgeschrc- ven, dat de maandrapporten naast een verslag in cijfers een kort verslag dienen te bevatten van hetgeen vermelding behoeft, opdat men over en weer weet waaraan toe te zijn en steeds het nodige en mogelijke kan worden gedaan. Hoe kan het Hoofdkwartier worden verweten bepaalde dingen niet te weten als de basis d'e niet behoorlijk aan de desbetreffende afdeling doorgeeft!

Ik hoop, dat ook dit punt in orde komt, opdat naast enkele onvermijdelijke moeilijkheden geen onnodige moeilijkheden overblijven.

Indien iemands belangstelling in het Bos/M L.-voorschrift (waarvan een herziene uitgaaf nog steeds in bewerking is), bunkervoorschrift en juist verschenen voorschrift hulpvliegvelden hiermee niet is bevredigd, zal ik hem gaarne op verzoek deze gewichtige documenten toi- zenden!

Naschrift: Een auto met een touw, waaraan o.a. een oude schoen, behoeft nauwelijks de aanduiding „Just Married”, die er toch altijd bij gevoegd wordt. Maar een- tankwagen met „Verboden te Roken” en/of „100 Octaan,” enz. en een nimmer ontbrekende sleepketting waaraan nóóit iets zit, geeft aanleiding tot de gekste veronderstellingen, reden waarom in dit stuk iets' erover moest worden gezegd op velerlei verzoek.

Bij een rijdende tankwagen klotst de benzine a'tijd, ondanks de aanwezige slingerschotten die dit klotsen tot een minimum moeten beperken. Door de wrijving, die daarbij optreedt, wordt altijd enige statische electriciteit opgewekt, die soms tot zulke spanningsverschillen kan leiden, dat een vonk ontstaat en wat daarvan het gevolg is behoeft wel geen nadere vermelding.

De sleepketting dient nu om de tankauto te aarden, opdat de opgewekte electriciteit prompt wordt afgevoerd. Daarvoor is uiteraard nodig, dat de ketting steeds ruim de grond raakt en behoorlijk schoon wordt gehouden, opdat niet een korst vuil zich tussen de schakels nestelt en do geleiding verbreekt.

HET VERBAND TUSSEN GEBRUIK EN ONDERHOUD VAN VLIEGTUIGEN

Slot

Zoals hieronder nader zal worden uiteengezet, is het mogelijk om enige interessante conclusies te trekken uit een nadere beschouwing van dit probleem langs wiskundige weg.

i = aantal dagen verlopend tussen twee opeenvolgende 100 uren inspecties; a = aantal dagen waarop vliegtuig vliegt; b = aantal dagen waarop vliegtuig vliegklaar doch niet vliegt; w = aantal dagen waarop vliegtuig onderhoud krijgt; v = aantal dagen waarop vliegtuig wegens een of andere reden niet mag vliegen; r = aantal dagen waarop vliegtuig op reserve-delen wacht; s = aantal dagen waarop vliegtuig wegens klachten uit de vaart is.

Dan is $v = w + r + s$.

De vlieggereedheid η kan worden gedefinieerd als $\eta = \frac{a+b}{a+b+v} = 1 - \frac{v}{a+b+v}$ (1)

Stellen we voorts:

x = het aantal gevlogen uren in de inspectieperiode (= 100)
 y = het gemiddeld aantal gevlogen uren per dag, dan is $a = \frac{x}{y} = \frac{100}{y}$.

Stellen we de verhouding $\epsilon = \frac{v}{a+b+v}$, dan kunnen we een

waarde toekennen voor de *belasting* B van de vliegtuigafdeling, welke wordt uitgedrukt in gemiddeld aantal vlieguren per vliegtuig per dag:

$$B = \epsilon \cdot y = \frac{a}{i} \cdot y = \frac{a \cdot y}{a + b + v} \quad \dots \dots \dots (2)$$

Aangezien $\eta = \frac{a+b}{a+b+v}$; $1 - \eta = \frac{v}{a+b+v}$;
 $a + b + v = \frac{v}{1 - \eta}$;

$$B = \frac{a \cdot y}{a + b + v} = \frac{\frac{x}{y} \cdot y}{\frac{v}{1 - \eta}} = \frac{x}{a + b + v} = \frac{x}{\frac{v}{1 - \eta}} \quad \dots \dots \dots (3)$$

Hiervoor kan geschreven worden:

$$B = \frac{x}{a + b + v} = \frac{x \cdot y}{y(a + b + v)} = \frac{x \cdot y}{x + y(b + v)}$$

Uitgedrukt in vlieguren per maand wordt, onder aanname dat de maand 25 vliegdagen omvat:

$$B \text{ max.} = \frac{25 \cdot x \cdot y}{x + y(b + v)} \quad (\text{vlieguren/vliegtuig/maand})$$

Aangezien $x = 100$:

$$B \text{ max.} = \frac{2500 \cdot y}{100 + y(b + v)} \quad \dots \dots \dots (4)$$

De volstrekt maximale belasting van de afdeling zou worden bereikt in het theoretische geval, dat alle vliegtuigen 12 uur per dag zouden vliegen, bij $v = 0$ en $b = 0$; dan zou

$$B \text{ max.} = \frac{2500 \cdot 12}{100} = 300 \text{ bedragen.}$$

De prestatie van een vliegtuigafdeling kan als gedeelte van de ideale max. belasting worden uitgedrukt door het prestatiecijfer λ :

$$\lambda = \frac{B}{B \text{ max.}} = \frac{2500 \cdot y}{300\{100 + y(b + v)\}} = \frac{8,33 \cdot y}{100 + y(b + v)} \quad \dots \dots \dots (5)$$

De nadere beschouwing van dit prestatiecijfer geeft aanleiding tot enige interessante conclusies. Immers, in de formule (5) voor het prestatiecijfer zijn de twee factoren verwerkt, welke van primaire invloed zijn op de prestaties van een vliegtuigafdeling, nl. het aantal gevlogen uren per vliegtuig per dag (y) en het aantal dagen in de inspectieperiode, gedurende welke het vliegtuig om de een of andere reden niet kan vliegen. Met andere woorden: formule (5) geeft het compromis weer tussen de eisen van kantoor Operatiën en de capaciteit van de technische dienst.

Het is een bekend feit dat de belangen van deze instanties niet altijd parallel lopen en uit formule (5) kan direct de invloed van beide instanties op de prestatie van de vliegtuigafdeling worden nagegaan.

In figuur 1 namelijk is voor verschillende waarden van de verhouding van y (vlieguren) en het prestatiecijfer vastgelegd, bij een waarde van $b = 0$.

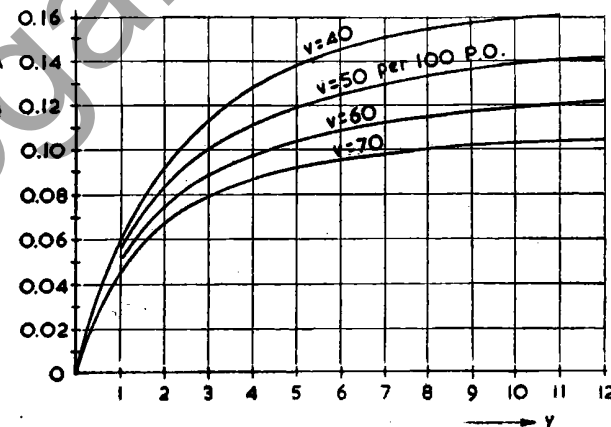


fig. 1.

Belangrijk is, bij de bestudering van deze figuur te overwegen, dat feitelijk alleen het gebied van $y = 0 - 2$ van belang is voor de Militaire Luchtvaart Bij een burgerluchtvaartmaatschappij is dit juist andersom gesteld, aangezien een dergelijke onderneming in het algemeen niet rendabel is bij waarden van $y < 6$. In het eerstgenoemde gebied loopt bij een bepaalde waarde van v het prestatiecijfer sterk op bij toename van de vlieguren. Of v nu 50 of 60 dagen per inspectieperiode bedraagt, is blijkbaar van weinig invloed op het prestatiecijfer. Dit betekent, dat de prestatie van een militaire vliegtuigafdeling primair afhankelijk is van vlieguren. Duidelijk blijkt uit de grafiek dat de situatie bij een burgerluchtvaartmaatschappij (bedrijf) (hoge waarden van p) juist andersom ligt.

Daar is het aantal dagen v , waarop een vliegtuig om de een of andere reden niet kan vliegen, van veel groter invloed op het prestatiecijfer.

Uit het voorgaande zijn enige andere conclusies te trekken. Voor de Technische Officier van een vliegtuigafdeling is een grafische voorstelling van B (de belasting

van de afdeling) tegen p (aantal vliegreuen) zeer belang-
rijk. (Zie fig. 2; $B = \frac{2500 \cdot y}{100 - y \cdot v}$ hij b - o).

Met $v = 50$ wordt $B = \frac{2500 \cdot y}{100 + 50 p}$

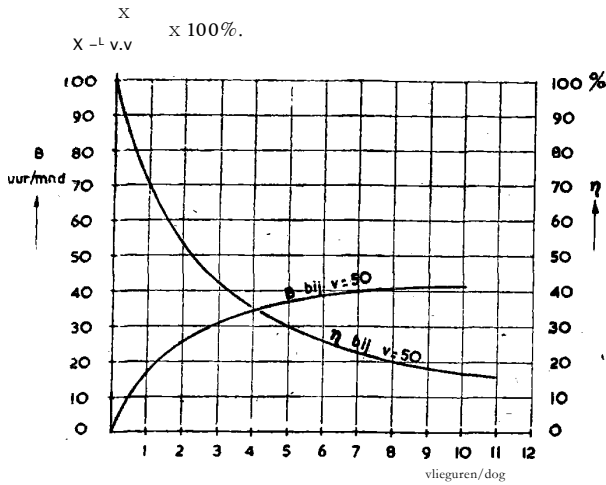


fig. 2.

$$T = \frac{X}{X+Y} \cdot 100\%$$

Direct blijkt dat de vlieggereedheid sterk terugloopt bij oplopend aantal vliegreuen. Indien in 't geheel niet gevlogen wordt, dan is de vlieggereedheid $t_j = 100\%$. Aangezien $b = i - (w + r + s + a)$ en $i = a + b - 1 - v \cdot 1 - T_j$

$$\text{wordt } b = \frac{v}{1 - 0} \cdot (v + a) = \frac{v}{1 - 0} \cdot \frac{100}{p}$$

Met behulp van deze afleidingen kan een indruk worden verkregen van de te verwachten toestand van de vliegtuigen bij een bepaalde vliegtuigafdeling, uitgaande van enige ervaringscijfers voor v (dit is een echt praktijkcijfer!) en Tj.

Als voorbeeld wordt gekozen een vliegtuigafdeling, bestaande uit tien vliegtuigen. De ervaring heeft geleerd, dat $v = w + r + s + 25 + 15 + 10 = 50$; $T_j = 0.7$. Stel 50

$$y = 2, \text{ dan wordt } b = \frac{100}{50 + 50} = 166 - 100 = 66$$

$$a = \frac{100}{50}$$

Het aantal vliegtuigen in onderhoud

$$= 10 \cdot \frac{w}{w+r+s+a+b} = 10 \cdot \frac{2}{5} = 1,5$$

DE STUURKOLOM

MAANDBLAD VOOR DE MILITAIRE LUCHTVAART Derde
Jaargang No. 7 Juli 1948

Publicatio v/li Hnnfdkwarlier der Vli. Luchtvaart te Balavia

Algeme Dirvtic:

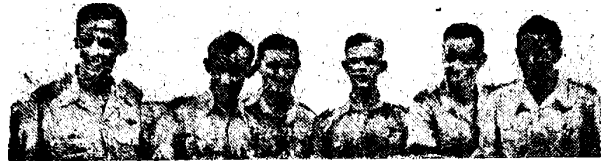
HET COMMANDO DER MILITAIRE LUCHTVAART

lii'dactur:

2de Lt. S. D. S i p m a l l r d a c i e - a d r v s :

Koningsplein W. No. 8, Telef. 5SWALLE

AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN.



Op 3 Juni vond op het vliegveld Semplak de plechtige beëdiging plaats van de LSK-officieren F. Traas, J. K. van der Wolf, J. G. Elkerbout, C. P o n t e, J. J. M. Moors en H. L. F. Koning (op de foto van links naar rechts). De eed werd afgenomen door de Cdt. Reg. Lu. Co. Ja., de Lt. Kol. W. M. Leyder.

De 7de Juni werd op het vliegveld Talang Betoetoe de 2e Lt. K-L. A. van der Meer beëdigd door de Cdt. van 12 VB, Kap. J. B. H. Bruinier, terwijl op 8 Juni de 2e Lt. LSK IV, de Nie op het vliegveld Pangkal Pinang (Banka) door de Cdt. 16e Squadron, Kap. H. van Weerden, werd beëdigd.

Het aantal vliegtuigen wachtend op reservedelen

$$= 10 \cdot \frac{r}{w+r+s+a+b} = 10 \cdot \frac{15}{166} = 0,9$$

Het aantal vliegtuigen gegrond wegens klachten

$$= 10 \cdot \frac{s}{w+r+s+a+b} = 10 \cdot \frac{10}{166} = 0,6$$

Het aantal vliegtuigen vliegend

$$= 10 \cdot \frac{a}{w+r+s+a+b} = 10 \cdot \frac{50}{166}$$

Het aantal vliegtuigen vliegklaar doch niet vliegend

$$= 10 \cdot \frac{b}{w+r+s+a+b} = 10 \cdot \frac{66}{166}$$

totaal 10

3(aantal vliegend) x 2(uren per dag) x 25(dagen/maand) 10
(aantal vliegtuigen)

= 15.

Aantal vliegreuen per maand = 3 x 2 x 25 = 150.

Een dergelijke berekening kan worden opgezet, om uitgaande van een bepaald aantal vliegreuen per maand het aantal in te delen vliegtuigen te bepalen, hetwelk slechts mogelijk is indien over betrouwbare ervaringscijfers wordt beschikt.

Is bv. het aantal vliegtuigen bij een vliegtuigafdeling ingedeeld, gelijk aan n; het aantal te vliegen uren per maand = z; dan zal bij een regelmatige indeling ieder 100 n

vliegtuig 100 uur vliegen in $\frac{2500 \cdot n}{z}$ maanden, d.i. in $\frac{2500 \cdot n}{z}$ dagen.

$$\frac{2500 \cdot n}{z}$$

De vlieggereedheid K =

$$\frac{250 \cdot n}{z} = \frac{250}{z}$$

Indien IIII de cis wordt gesteld dat tj minstens 0.67 is, dan geldt :

$$z \cdot v = 0, \frac{833 \cdot n}{z} = 33 \text{ of } v'$$

$$\text{II} \quad 18,7 \cdot \frac{995}{z}$$

$$\text{Stel} \quad 833 \cdot 18 = 15 \text{ dagen.}$$

$$n \quad 0,5 \text{ (vliedschrtol) wordt } v \quad \frac{150 \cdot n}{\text{or}} \text{ of } v_0$$

$$\text{II} \quad 24, \frac{600}{1250 \times 24} = 50 \text{ dagen.}$$

$$v > 00$$

VAN HET OPLEIDINGSCOMMANDO

door

te Lt. H. M. M. Rosier

Na het beëindigen van de oorlog, toen de Militaire Luchtvaart wederom in haar geheel in Ned-Indië terugkeerde om de haar daar wachtende taak op te nemen, bleek al meteen dat een van de grootste hindernissen bij het uitvoeren van deze taak het gebrek aan voldoende getraind personeel zou zijn. Wel werden de M.L.-gelederen meteen behoorlijk aangevuld door personeel van andere takken van dienst, maar toch bleef men een grote behoefte aan aanvulling voelen, vooral wat betreft het specialistisch getraind personeel, en ook al omdat deze aanvulling maar van tijdelijke aard was.

Zo gauw dan ook hier te lande een beetje orde kwam, ook in de M.L., werd meteen begonnen met voorbereidende maatregelen te treffen om zo spoedig mogelijk wederom met de opleidingen van de voor haar zo hoog nodige specialisten te beginnen. Daarnaast werd ook het plan opgevat en verwezenlijkt om ook alle militaire opleidingen geheel in eigen handen te nemen, dit mede in verband met het streven naar een zelfstandige luchtmacht. Wat betreft de militaire opleidingen, werd in nauw contact met het D.C.O. samengewerkt en werden ook de D.C.O.-richtlijnen en voorschriften voor de militaire opleidingen in hun geheel overgenomen.

Natuurlijk bleef het niet bij plannen en al gauw werden op diverse bases op Java, voornamelijk op Andir, zij het dan ook op beperkte schaal en vaak met zeer gelimiteerde middelen, met het opleiden van personeel een aanvang gemaakt.

Toen nu in 1947 Kalidjati, de voor-oorlogse bakermat van alle M.L.-opleidingen, door de politione'ere actie wederom onder Nederlands gezag werd gebracht, viel het oog natuurlijk meteen op deze vroegere basis en werd wederom Kalidjati om meerdere redenen geselecteerd oorr. het Opleidingscentrum te' worden van de Militaire Luchtvaart.

Vanzelfsprekend was door het nemen van deze beslissing de zaak nog lang niet in kannen en kruiken, want de basis Kalidjati werd in een hoogst verwaarloosde en gehavende toestand aangetroffen. Dank zij liet harde aanpakken van alle medewerkers werd Kalidjati in een minimum van tijd weer gedeeltelijk in haar oude glooië hersteld en zover in gereedheid gebracht om geleidelijk aan de diverse opleidingsscholen op te nemen. Besloten werd echter dat alle Technische Opleidingen voor- hands op Andir zouden blijven, in verband met hun specifiek technisch karakter en omdat ze uit de aard der zaak nauw verbonden dienen te blijven met de werkplaatsen van de Reparatie Basis Andir. Alle overige op- leidingen werden echter geleidelijk aan naar Kalidjati overgeheveld en zijn thans zo goed als alle daar gevestigd.

Per 1 Januari 1948 werd de Majoor Wolff, naast zijn taak als SOL ook belast met de oprichting van het Op- leidings Commando en de tijdelijke waarneming daarvan en werd de Kapt. Cox naast zijn taak als plaatsvervangend Commandant Opleidings Commando tevens Hoofd Bureau Onderwijs van het Opleidings Commando. De oprichting geschiedde vooral aan de hand van reeds opgedane ervaringen, waaruit bleek dat er behoefte was ontstaan aan een centiale.leiding, die de uitvoering van alle opleidingen gecóördineerd op zich kon nemen.



Met de woorden „Dat het 18de Squadron lang moge leven" besloot Kap. W. F. A. Winckel de toespraak die hij hield, toen hij op 15 Juni afscheid nam als Commandant van het 18de. Met bier werd kracht bijgezet aan deze welgemeende wens!

Het Commando over het Squadron wordt voorlopig waargenomen door de pasbenoemde Ondercommandant, Lt. B. Hulscher.

Kapt. Winckel kwam 5 jaar geleden bij het 18de als patruiellecommandant van de 4de patruielle en werd het vorige jaar Juni Commandant van het Squadron. Met ingang van 15 Juni werd hij overgeplaatst naar Bandoeng, weer hij tot Hoofd Vliegdiens van de Reparatiebasis Andir werd benoemd.

Het Squadron bood hem bij zijn afscheid een zilveren ookstel aan.

Dat er ook hard aan de opleidingen zelf is gewerkt, blijkt wel uit het feit, dat de diverse scholen reeds volledig opgeleid personeel hebben afgelevérd. Met het geven van een tweede cursus werd een aanvang gemaakt.

Ook de Centrale Vliëgschool begon reeds aan haar tweede groep leerlingvliëgers, alhoewel de eerste groep nog niet geheel afgestudeerd is, wat vooral aan materieel- gebrek te wijten is.

Maar ondanks alle te overwinnen moeilijkheden, verwacht men nu toch, dat deze klas per eind Augustus het G. M.B. uitgereikt zal kunnen worden.

Thans, om een globaal overzicht te geven in hoeverre de diverse opleidingsscholen reeds draaien en wat hun capaciteit momenteel is, volgt hieronder een opgave van de diverse scholen met daarachter vermeld het aantal in opleiding zijnde leerlingen .

Depot Technische Opleidingen.

M.O.S.	VLIMO i ■	14
	INMO	3
	ELMO	25
R.O.S.	LVRT	26
	R. Tel. T 1	27
	T 2	9
	T 3	13
	RAMO	19
Bew. O.S.		20
Mat. O.S.	■ 11. Off.	3
	11. O. Off.	26
	11. Mat Dienst Ass.	13

Depót Luchtvaart Opleidingen.

C.V.S.	EOS	40
	VOS	1
	Tropencursus	13
GIS	VVOS	24
	plus 3	
	Foto OS	10
	Meteo OS	12
	Braga OS	66

Depót Militaire Opleidingen.

Ree. OS		20
	Adsp. Hulp Instr.	14
	Adsp. Instr.	8
LuBap OS	LVT	14
	Bap OS	31

Tjililitan

Krabbels

„Bij ons op Tjililitan” zeggen ze.
En niet ten onrechte.

Deze elksar innig-liefhebbende familie, waarvan de leden onderling elkaar hoogstens drie keer per dag de ogen uit het hoofd krabben, trekt immers onmiddellijk één lijn, wanneer het gaat tegen „buitenlanders”, zoals Hoofdkwartierlingen en andere M.L.-ers.

Dan gaat er een klein stormpje over de hoofden van de vermetelen, die het waagden de schone eerste Vliegbasis te becritisieren en schiet je dan maar kapot!

We hebben dan ook wel een paar dingen om trots op té zijn. B.v. een eetzaal, die als voorbeeld mag gelden voor de hele M.L., pak-weg heel Indië; een Openluchttheater met ilms, cabaret en toneel; een nieuwe verkeerstoren met een soort van magische cirkel er om heen (Base Ops beweert, dat het is tegen de maanstralen), een rubber- bosje met Vis-vijvers en intieme schuilhoekjes en minstens één keer per week een uit- en in-drink partij.

Problemen hebben we ook en die zijn bij ons weer groter dan elders. Minstens twee maal per dag zegt de M.T.O., Verplegingsmijnheer, Welfare-officier (en zo kunt U nog een stuk of tien diensten opnoemen) dat hij het verder verd..... en dat hij een snoep-toko gaat beginnen, loopt de Compies Commandant door het kamp te schelden dat het schaduw geeft en komen bij de Basis-commandant minstens vijftig verzoeken binnen voor ontslag en/of demobilisatie.

’t Hoort er een beetje bij.

En het loopt allemaal. De M.T.O. weet plotseling uit een donker hoekje van de werkplaats nog een jeepje op te diepen, de Welfare-officier leent van de Verplegings-mijnheer een pakje Zipper, terug te geven als we rations krijgen, de verzoekstaten in vijfvoud voor demilitairisatie worden verscheurd of veranderd in kortverband-aanvragen en onderwijl vliegt het 20ste maar rustig door, exerceert het 18e, oefent de O.O.C. en belt de P.V.A. de Centrale magazijnen op voor twintigduizend negatieven.

Op onze basis hebben we een goed systeem uitgedacht. We beschikken over een klein aantal mensen dat alles weet en kan, en de rest maakt daarvan een dankbaar gebruik. „Wat zegt U, of dat-en-dat, kan..... gaat U maar even naar..... en die fixt het wel.”

De paar alwetenden beginnen, voordat U nog iets heeft gezegd, al onmiddellijk te vertellen dat het niet kan mijnheer, het bestaat gewoonweg niet, schei in Godesnaam



Het „Tjililitan-cabaret” werd op gericht. De 5c Juni werd de eerste voorstelling geneven; na hfloop ontving Mevr. Boom, die de leiding had, Noemen van de Basiscomman- dan! I V.B. Kapt. van Rest.

AANBEVOLEN ARTIKELEN

SHERMAN, 1st Lt, ROBERT M.

The Air Transport Command.
The Cavalry Journal 56—2; 1947. 03.04; p. 44; 3 p.
Beschouwing over hét Amerikaanse „Air Transport Command” gedurende en na de oorlog.

CROXSON, Squadron Leader J.A.G.

The Search Goes On.
Military Review 27—1; 1947. 04; p. 111; 2 p.
Beschrijft de moeilijkheden die bij het opsporen van graven van in Duitsland neergeschoten vliegeniers worden ondervonden.

ANONIEM.

Fliogerabwehrartillerie im Einsatz gegen Erdziele.
Der Schweizer Artillerist 25—4 1947. 04.15; p. 50; 2 p.
Enige beschouwingen over h^t gebruik van luchtdoel-artillerie tegen gronddoelen.

FLANNAGAN, Maj. ROY C.

Cornbat Aviation and Field Artillery.
The Held Artillery Journal 33—11 1943. 11 p. 837 3 p.
1 foto.

Gebruik geen luchtmacht voor bombardementen op het gevechtsveld, indien de artillerie deze taak ook kan uitvoeren. Alleen wanneer het doelen betreft buiten het bereik van de artillerie mag de luchtmacht worden ingezet.

BLUHM, Maj. HAROLD J.

Recognition.
The Field Artillery Journal 34—5; 1944. 05; p. 325; 2 p.
2 teekn.

Methode voor instructie van herkenning van vliegtuigen en tanks.

TOSTI, Capt. C.R. and TUZEN, J.B.

Jet Propulsion — Past, Present and Future.
Coast Artillery Journal 90—3; 1947. 05.06; p. 10; 8 p.; 9 fign.

Bespreekt de verschillende vormen van straalaandrijving.

uit, ik heb wel andere dingen aan mijn hoofd, en twee minuten later is de zaak voor elkaar.

Zonder te insinueren moeten we erkennen, dat een paar instanties dit behoorlijk weten uit te buiten. De bekende Toko Winter in Amsterdam kan dan ook nog een hoop leren van ons, met zijn slogan van „het komt in orde

Wij specialiseren in „ongeregeld” vanaf parades tot bruiloften. Vooral in het onderdak brengen van mensen munten we uit, U weet wel:

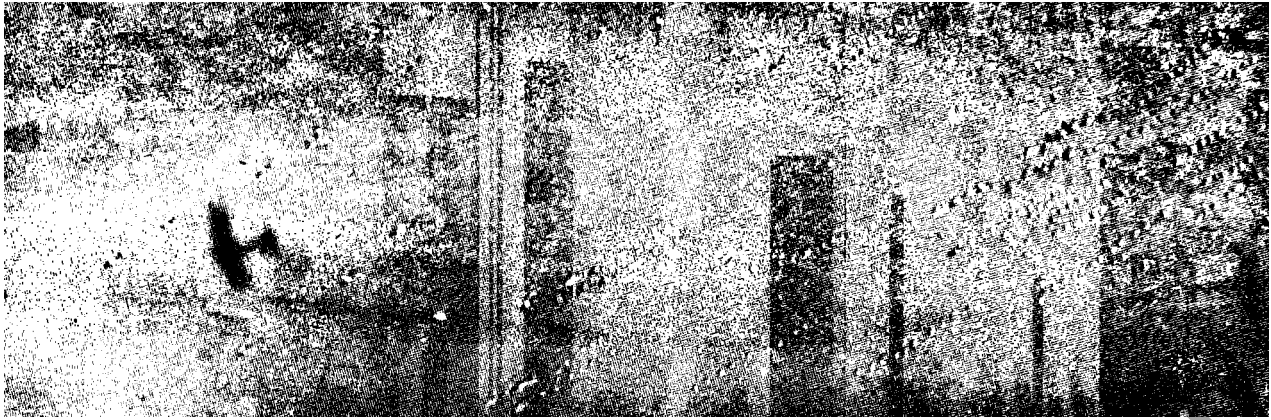
Waar kom je vandaan van Biak waar moet je naar toe..... naar Medan van welk wapen ben je A.A.T..... wat kom je dan in vredesnaam hie doen ze zeiden dat ik maar naar Tjililitan moest gaan, dan kwam de rest wel o.k!

Het pas-opgerichte „Tjililitan-cabaret” is het einde van de afgelopen maand naar Banka geweest en boze tongen beweren dat het'verschillende leden dusdanig naar net heufd is geslagen, dat ze overplaatsing naar „Comed'a” hebben aangevraagd hetwelk evenwel door het Hoofdkwartier is gewezen van de hand. Maar dit is geroddel en daar doet onze basis niet aan

Er zijn grote plannen in de maak voor de uitbreiding van onze basis en over de meeste is al een vorstelijke deining, alhoewel ze nog niet eens op papier staan. Verder wordt de runway uitgebreid tot bijna aan de Buitenzorgse weg en tegen die tijd dat dat klaar is kunnen we gaan beginnen aan de wederopbouw na Wereld-oorlog nummer Drie.

Maar toch zijn we trots op onze basis en menigeen die geen superlatieven genoeg kon vinden om zijn ontstemming over „die hap van 1 V.B.” uit te drukken zegt enkele maanden later op een bu'tenpost met iets weemoedigs in zijn stem: „Het was er toch zo gek riet

En zo is het: het is er zo gek riet en we weten het allemaal



Gedeelte van een Franse colonne in de Syrische woestijn, op weg naar Soueida.

LUCHTVAARTHISTORIE

DE MILITAIRE LUCHTVAART IN DE FRANSE KOLONIËN

De diensten die gedurende de 1ste Wereldoorlog door vliegtuigen werden bewezen bij het uitoefenen van het toezicht over de uitgestrekte Franse koloniën, maakten duidelijk, dat men in deze gebieden voor controle- en positionele doeleinden in het vliegtuig de beschikking had gekregen over een middel, waarvan de waarde niet spoedig kon worden overschat.

De eerste Franse escadrilles, die in West-Afrika en in Indo-China werden gestationneerd, bevlogen in deze landen al spoedig een spinneweb van luchtlijnen. De eskaders stonden onder militair commando en het personeel bestond voor 100% uit militairen; toch droeg het werk dat ze verrichtten niet een uitsluitend militair karakter.

De in Marokko en in Syrië gestationneerde eenheden namen in 1925 en in 1926 deel aan oorlogshandelingen. In Marokko vlogen bemanningen van het 37ste Regiment in 12000 vlieguren 5500 opdrachten; 3000 ervan waren bombardementsvluchten. Gedurende deze vluchten, die gericht waren tegen vijanden die handig gebruik wisten te maken van het terrein en die de vliegers anders niet dan doelen van weinig belang boden, werd 375 ton bommen geworpen, zonder dat hierdoor een militaire beslissing werd bewerkstelligd. De rol die de luchtmacht speelde bij de samenwerking met de grondtroepen was groot, en vereiste van de bemanningen een geest van opofferingsgezindheid. Er werden zware verliezen geleden, die bijna alle werden veroorzaakt doordat zeer laag vliegende vliegtuigen van achter natuurlijke dekkingen met geweer- en mitrailleurvuur werden bestookt.

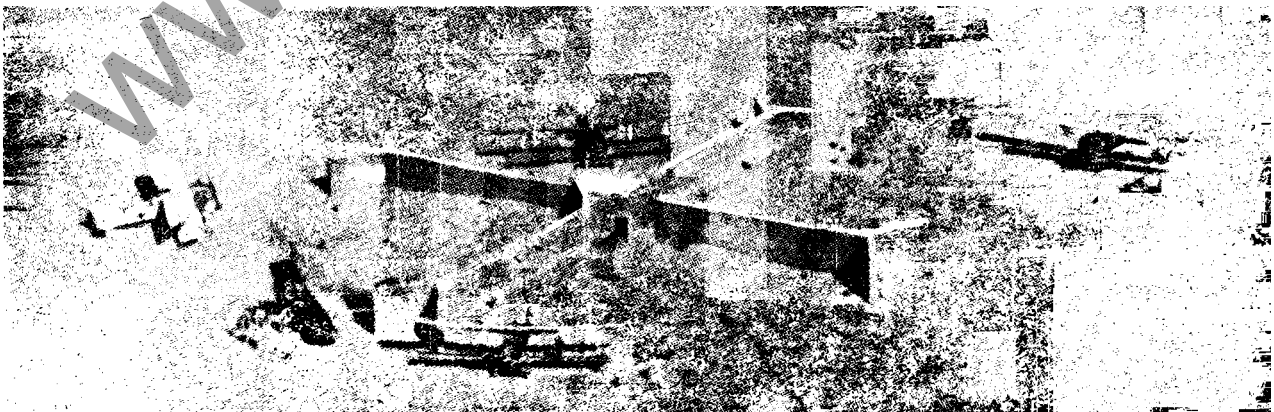
De luchtmacht deed nog meer dan de grondtroepen met wapenen steunen. Ze kwam ingesloten posten te hulp met voedsel, bracht geneesmiddelen en voerde gewonden af.

Van Juni 1925 tot Juli 1926 werden in Syrië 200 gewonden per vliegtuig geëvacueerd. In hetzelfde tijdsverloop vlogen vliegtuigen van het 39ste Regiment 6000 opdrachten boven gebieden die door rebellen bezet werden gehouden of gecontroleerd. 600 ton aan projectielen werd afgeworpen of geschoten.

Eén van de bekendste episodes uit deze campagne was de ravitaillering van de citadel van Soueida. 61 dagen lang werd het kleine fort door eigen vliegtuigen „gebombardeerd”, en de pakketten (die zonder parachute werden uitgeworpen, zodat ze dikwijls gaten sloegen in de daken van de gebouwen) voorzagen de belegerden van 15 ton levensmiddelen, geneesmiddelen en brieven, waardoor ze in staat werden gesteld weerstand te blijven bieden.

Vele eeuwen geleden zagen de Romeinen zich in dezelfde gebieden voor dezelfde positionele taak gesteld en hun troepen marcheerden op precies dezelfde manier door de woestijn als die van Generaal Gamelin op bovenstaande foto. Maar toen werden de schaduwen van vliegtuigen niet gezien!

De Franse koloniale luchtmacht werd later uitgebreid en méér en beter en groter escadrilles gingen door met het werk, waarmee in de eerste Wereldoorlog een aanlang was gemaakt.



Een schuilplaats voor vliegtuigen in de Sahara, bestaande uit vier in kruisvorm gebouwde muren en een „centraal magazijn”.

TYPEN IN DE M. L. XIV

SIBOLT JAN KOK,

Ondercommandant Reparatie Basis Andir.

Het is ons niet bekend of de pers van Sappemeer en omstreken aandacht heeft geschonken aan het 25-jarig jubileum van ongetwijfeld één van Sappemeers grootste zonen aller tijden: de Lt. vlg. wnr. M.L. Sibolt Jan Kok. Omdat we een vaag vermoeden hebben dat dit niet liet geval is geweest, verschijnt hier de Lt. Kok als no. 14 in de rubriek der roemruchte M.L.-ers.

Sibolt Jan Kok nam in het jaar 1916 dienst in het Nederlandse leger, dat in die tijd langs de grenzen de neutraliteit van ons land aan het handhaven was. Toen de vrede in Europa was teruggekeerd, ging hij als sergeant over naar het KNIL en zette in 1920 voet aan wal in het land, dat in zijn leven een belangrijke rol zou gaan spelen.

Nadat hij drie jaar lang dienst had gedaan als infanterist, werd hij de 6e Juni 1923 op liet vliegveld Soekamis- kin ingeschreven als leerlingvlieger bij de Luchtvaart-Af- deling. Voordat sgt. Kok een stutirknuppel aan mocht raken, moest hij een opleiding volgen tot hulpmonteur' waarvoor hij slaagde.

De Technische Dienst was tevreden met deze stoere aanwinst en plaatste hem na het examen in de motor- afdeling, waar hij zich nuttig maakte met het afstellen van magneten en het pasklaar maken van lagers, kortom waar hij zijn monteurstalenten mocht afreageren op de Clergets en de Siddeley Puma's, die in die lang vervlogen dagen de werkplaatsen der L.A. bevolkten.

De stoere aanwinst vond het vreemd, dat je als leer- lingvlieger je tijd uitsluitend t u s s e n motoren door moest brengen, in plaats van achter motoren. Toen hij op informatie' uittrok bleek hij het slachtoffer te zijn van een misverstand.

De stafschrijver van zijn Commandant bracht aan liet licht, dat hij niet bestemd was als monteur zijn rol in de L.A. te vervullen, maar als vlieger.

En toen zat hij al gauw op de Vliëgschool te Kali Djati, waar hij lang geen gek figuur sloeg, behalve dan op de dag na zijn eerste solo-vlucht, toen hij kans zag het aantal vliegtuigen der L.A. met één te verminderen. Hij was er met een Avro-toestel op uit getrokken om zich te oefenen in het landen. In de vliegtuigen van die tijd moest de benzine met een handpomp naar de motor worden gevoerd. Op de centersectie- stijl was een drukmeter aangebracht. Liep het wijzertje terug, dan moest de luchtheld die er achter zat, pompen om narigheden te voorkomen.

De Sgt. Kok was welgemoed aan het vliegen en net in een landing, toen hij tot zijn verbazing en niet geringe



schrik ontdekte, dat het bewuste wijzertje bijna tot o was teruggelopen. En de Sgt. Kok pompen! Zo energiek, dat hij het hele vliegtuig vergat, dat daarop wel landde, maar iets vlotter en iets anders dan de bestuurder zich dat had voorgesteld. Het toestel brak in tweeën. Sgt. Kok vloog 20 meter door, zonder vliegtuig, en landde behouden. De benzinetoevoer had vanaf dat ogenblik steeds zijn volle aandacht.

In November 1924 haalde hij zijn Groot Militair Brevet en ontwikkelde zich tot een vlieger van dusdanige kwali teiten, dat hij 4 jaar later bij de vliëgschool werd aangesteld als instructeur.

Leerling-vliegers hebben de onaangename gewoonte, zo nu en dan een aanslag te plegen op het leven van hun instructeur (en zichzelf). Ook de instructeur Kok ontkwam aan zo'n aanslag niet. Het gebeurde tijdens een instructie in stunten met een leerling, die thans nog onder de naarn „de Pijp” de gelederen der ML vult. In het volste vertrouwen in de kundigheden van „de Pijp” lietde instru niet nodig de riemen vast te maken. In de top van de looping vergat de veelbelovende leerling echter „door te halen”, met het gevolg dat het min of meer massale lichaam van de instructeur door de wet der zwaartekracht uit het op de rug liggend vliegtuig zou zijn getuimeld en onzacht met Moeder Aarde in aanraking zou zijn gekomen, (parachutes waren toen bij de ML alleen bekend van horen zeggen), als hij zich niet niet handen en voeten had vastgekleind aan alles wat maar enigszins houvast bood. De vlucht werd abrupt afgebroken.

„De Pijp” heeft sedertdien iets schichtigs in zijn oogopslag als hij zijn ex-instructeur tegen het lijf loopt.

In 1936 werd hij invlieger bij de TD en vloog als zodanig alle soorten toestellen. Ook de typen, die eigenlijk op een omvangrijke vlieger als Lt. Kok niet waren berekend. Uit die tijd dateert het verhaal dat, hij, wanneer er toestellen als de Pander en de Biicker Jungmann moesten worden proefgevlogen, daar met een schoen lep el werd in- gcholpen en er met een t a k e l weer werd uitgehaald!

gedurende de ooi log was Lt. Kok in Amerika instructeur aan de R.N.M.F. en in Australië o.a. Hoofd Vlieg- dienst van de Transport-Afdeling Melbourne. Tegenwoordig is hij Oiiider- commandant van de Reparatie-Basis Andir.

Een rustige, prettige figuur, aan wie de Militaire Luchtvaart veel te danken heeft.

CAPITULATIE

„Als IJ even zó wilt gaan zitten,” zeiden we op die .falale ochtend van de 5de Juni 1948 tegen de Lt. Kok, die gewillig in zijn bureaustoel de gewenste houding aannam teneinde de Meester in de gelegenheid te stellen, zijn gezicht met enige rake lijnen voor het nageslacht te bewaren. Sonja zat koest achter haar schrijl- niachine en de Lt. Kok zat als een wassen beeld in het Panopticum. Ideale omstandigheden; maar met de tekening vlotte het toch niet erg. Voelde Sonja het, mei typisch vrouwelijke scherpzinnigheid? Ze GIECHELDE! We kratiteu dóór, uiterlijk onbewogen. Ze giechelde opnieuw, iets nadrukkelijker. Het meesterwerk begon ge- lijkenis te vertonen. Niet met de Lt. Kok, maar met een ■oerdier uil de ijstijd. De séance eindigde met een oneervolle altocht, die met een „Heeft U een foto voor me, ik doe het thuis wel, liet neemt te veel tijd op deze manier,” nauwelijks kon worden gecamoufleerd. We zouden thuis „wel even!” Hetgezicht van Lt, onze heiiuening staan gegrift na het niet onaanzienlijke aanlal uren dat we er op hebben zitten staren. Wanneer er iets van een gelijkenis begon te komen, hoorden we het gnnilcje van Sonja.....

De/e keer een foto in plaats van een tekening.

VAN DE VERBINDINGSDIENST

door

Lt. Kol. J. W. Gerharz, Chef Verbindingen

R..... iing ging heel bescheiden de telefoon, en argeloos ram ik de hoorn van de haak. Had ik het maar geweten, dan had ik dat nooit gedaan, al was het belletje versleten, hij lope naar de maan.

Die hij was n.l. een of andere redacteur van „De Stuurkolom”, die met de meest vriendelijke stem mededeelde, dat aanvangende Juni geregeld een bijdrage van de Verbindingsdienst werd verwacht.

Het zal de vraag zijn of aan een dergelijke verwachting kan worden voldaan. In ieder geval zal het zeer zeker riet uitsluitend van de verbindingsmensen van het H.K. kunnen komen, daargelaten, dat het vlug vervelend zou worden steeds dezelfde stijl en mening van een echte Hoofdkwartierling te moeten aanhoren.

Het is dus de bedoeling, dat ook de stemmen van hen, die midden in de praktijk zitten, zullen weerklinken. Het doel moet riin: „De Stuurkolom voor en door ons allen”. Daarom luchtvaartradiomonteurs, luchtvaartradi otclegrafisten, HVBD's en ROVB's, gij van de R.O.S., R.R.A. en V.R.A., hebt gij behoefte iets, uw dienst betreffende, mede te delen, schroomt dan niet uw talenten bot te vieren en het resultaat mij toe te zenden. „Gij Vondel of een Mul- tatuli ik reken op jullie”.

Het Juninummer zal met een artikel van het H.K. verschijnen en hopelijk vormt dit artikel de eerste' term van een oneindige reeks.

Twee onderwerpen zou ik wi'len behandelen. Ten eerste de controle op de juiste tijdaanwijzing der klokken. Het tweede onderwerp zou ik willen betitelen met: „De tien geboden bij gebruikmaking van de telefoon”.

DE CONTROLE OP DE JUISTE TIJDAANWIJZING DER KLOKKEN

Bij schrijven 4867/01.10.13/ML-CVB ddo. 27 April 1948 (schema meteo-uitzendingen) werd bepaald, dat alle verbindingsposten minstens éénmaal per dag hun klokken gelijk zetten op de dagelijkse radiotijdseinen. De bedoeling is, dat in ieder geval bij de diensten ten behoeve van de verkeersbeveiliging (verkeersleiding, verbindingsen meteo) met dezelfde en de juiste tijd wordt gewerkt. Het zal echter aanbeveling verdienen ook de overige op een VB in gebruik zijnde uurwerken dagelijks op de juiste aanwijzing te controleren. De Cdt van een VB zou onder meer kunnen bepalen, dat alle daarvoor in aanmerking komende functionarissen op alle werkdagen de juiste tijd aan de verbindingspost vragen. Uiteraard dient deze aanvraag te geschieden op een tijdstip na ontvangst van het tijdslein op de verbindingspost. De Cdt van de VB kan daartoe oveileg pligen met de HVBD.

Het belang van de betrekkelijke aangelegenheid wordt veelal niet aanvoeld, met gevolg, dat vlug de gemaakte bepalingen onvoldoende worden nage'eefd. Het is aan de Cdt VB en de HVBD om te dien aanzien periodiek de nodige injecties te geven.

Om de regeling eenvoudiger te doen zijn, zijn wij doende na te gaan de mogelijkheid tot invoering van het systeem van moederklok bij de verbindingspost en hare dochters bij de overige daarvoor in aanmerking komende diensten en kantoren.

Hier te lande is een dergelijke apparatuur nog niet of niet meer op de markt. De NPC te New York is verzocht nadere informaties in te winnen omtrent mogelijke aanschaffing in Amerika. Mocht tot dit systeem worden overgegaan dan is slechts één instantie, de Verbindingsdienst, ten volle aansprakelijk voor de juiste tijdsaanwijzing op een VB.

DE 10 GEBODEN BIJ GEBRUIKMAKING VAN DE TELEFOON

Helaas is het nodig een lans te breken voor het bedieningspersoneel van telefooncentrales. Voorop gesteld dient te worden, dat ook wij overtuigd zijn, dat de dames en heren centralisten niet altijd de volle 100% geven, zij ook mensen zijn, dus fouten maken en voor verbetering vatbaar dienen te zijn. Maar juist omdat het ook mensen zijn en recht hebben om op een humane wijze te worden aangesproken, is het, dat ik opkom tegen de meermalen onbillijke en groffe bejegening van dit personeel.

Vooraf waar het merendeels vrouwelijke krachten zijn, die dit enerverende baantje vervullen, is het in acht nemen van de normale égards een eerste vereiste. Ja, het is een enerverend baantje, iets dat de leek niet direct zal willen aannemen. Men moet zelf eens achter een centrale hebben gezeten om tot de conclusie te komen, dat goed bedienen niet eenvoudig is en dat niet iedereen er geschikt voor is.

Het huidige mensdom is heel ongeduldig geworden en wachten is een begrip, dat alleen maar irritatie verwekt. En als men eerlijk wil zijn, dan zal moeten worden toegegeven, dat de klachten van „ik heb wel 5 minuten moeten wachten”, grotendeels zeer sterk overdreven zijn. Verder wordt maar al te vaak vergeten, dat het in gebruik zijnde materieel niet betrouwbaar is, zodat de minder goede service niet aan de bediening, doch voor een groot deel aan de technische kwaliteiten van het materieel moet worden toegeschreven.

Het boos worden en over de telefoon uitdelen van uitbranders, ja zelfs het toezeggen van te nemen strafmaatregelen als ontslag, zijn ten eenmale onjuist en leiden dan ook altijd van kwaad tot erger.

Ook aanvragen als „ach zus” of „ach liefje, wil je me dit en dit geven”, zijn niet te tolereren vrijheden.

Kortom, de navolgende 10 geboden worden in een ieders aandacht warm aanbevolen.

1. Maak uw wensen op beleefde wijze kenbaar en maak over de telefoon vooral geen ruzie met het bedieningspersoneel.
2. Wees kort en duidelijk bij uw aanvragen, geen lange verhalen, een ander heeft daardoor zoveel langer te wachten.
3. Stelt u zich van te voren op de hoogte van het nummer en/of de centrale waarmede U verbonden wenst te worden. Weet U het r, jet, vraag dan informatie. De bedienende centraliste kan niet wachten of informatie geven.
4. Wanneer naar uwe mening geen goede service wordt verleend, maakt U zich dan niet boos op de centraliste en deel vooral geen terechtwijzingen uit.
5. Dien in zulke gevallen uw klachten met vermelding van datum en tijd in bij de bevoegde instantie. Het daaruit voortvloeiende onderzoek maakt de gewenste indruk en levert resultaten op.
6. Accepteer het „in gesprek” zijn van het gevraagde nummer en herhaal de aanvraag een 3 a 5 minuten later. Stel dan vooral geen vragen als „hoe lang kan dat nog duren”, want heus de centraliste weet in dat opzicht evenveel als U.
7. Krijgt U geen direct antwoord bij het opnemen van de hoorn van de haak, dan mag gerust na 20 a 30 seconden worden getikt. Wellicht heeft de oproep- indicator niet gewerkt.
8. Dient het gesprek te worden onderbroken i.v.m. een interlocale oproep, accepteer dit inconvenient. De centraliste heeft daartoe imperatieve opdracht.

BRIEF UIT SAIGON

Kol. van der Eem ontving een brief uit Saigon, waarin Generaal Bodet zijn dank betuigde voor de wijze waarop hij en zijn Stafofficieren door de M.L. waren ontvangen - Hij nodigde Kol. van der Eem uit voor een tegenbezoek. Wij geven hieronder de brief onverkort weer.

Saigon, le 9 Juin 1948.

Monsieur le Colonel et Cher Ami,

De retour k SAIGON, je m'empresse de venir vous remercier du fond du coeur pour la façon si amicale et si cordiale avec laquelle vous avez reçu le personnel de la Mission que je dirigeais.

Je ne puis vous exprimer par de simples mots la si vive impression de fraternité d'Armes que nous en rapportons tous et qui est un précieux gage des liens d'amitié qui nous unissent mutuellement.

Permettez moi de vous demander de transmettre aussi tous nos remerciements à tous ceux qui nous ont si gentiment reçus, au personnel de votre Etat-Major, à celui de la Base de Bandoeng, au Capitaine THEUNISSEN et à la Direction de la Compagnie K.L.M.

J'espère avoir la joie de pouvoir vous recevoir à SAIGON dans un avenir que je souhaite assez rapproché. Il m'est cependant encore impossible de vous fixer, les dates favorables pour ce voyage, mon emploi du temps des mois à venir n'étant pas encore arrêté.

Veillez agréer, Monsieur le Colonel et Cher Ami, l'assurance de mes sentiments les meilleurs..

Très cordialement votre w.g. Bodet

9. De centraliste is alleen baas op haar eigen centrale en kan alleen aldaar service verlenen.
Het is niet haar schuld, wanneer een andere centrale of een toestel geen antwoord geeft.
10. Bedenk, dat het bedieningspersoneel ook mensen zijn, die hun beslommeringen en moeilijkheden hebben.
Een vriendelijk woord leidt eerder tot resultaat dan een snauw, grauw of vloek.
Het is tevens aardig ook de 10 geboden van de telefonisten te kennen.
1. Word nooit boos of geïrriteerd, hoe moeilijk het U ook door de abonné mag worden gemaakt.
2. Wordt de aanvrager onbeschoft of spreekt hij U op een niet toelaatbare wijze aan, volsta met de mededeling dat de aanvraag opnieuw en op behoorlijke wijze dient te geschieden.
3. Beantwoord een oproep nooit met „hallo”, doch geef de naam van Uw centrale.
4. Herhaal altijd de aanvraag, teneinde de abonné de gelegenheid tot correctie te geven, indien e.e.a. verkeerd mocht zijn verstaan.
5. Laat een oproep nooit wachten, omdat U niet bezig was Uw toilet te verzorgen of soortgelijke bezigheden had.
6. Luister nimmer uit nieuwsgierigheid mee.
7. Het is U verboden aan derden mededeelingen te delen, het geen U door de uitoefening van Uw taak ter kennis is gekomen.
8. Bedenk, dat wanneer de abonné tikt, hij dit doet, omdat de gewenste aansluiting niet is verkregen, of een wijziging van de aanvraag nodig is gebleken.
9. Blijf niet. Bij nitblijven van een antwoord van het gevraagde toestel, domweg doorbellen, doch deel 4 of 5 keer bellen medede, dat van het betrokken toestel geen gehoor wordt verkregen.
10. Houd de naam van het M.L.-telefonistenkorps in ere door het peil van de te verlenen service zo hoog mogelijk op te voeren.

De uitbreiding van de U. S. A. F.

(Van de Mil. Luchtvaart Attaché)

1. Nadat liet "House" het initiatief had genomen tot het met bijna algemene stemmen aannemen van de uitbreiding van de Luchtmacht tot 70 groepen (en zulks tegen het advies van de Regering!) is thans ook de „Senate" gevolgd. Op 6 Mei j.l. viel de beslissing met 72 stemmen voor en 2 tegen.

Een vergelijking van de uitbreiding van het aantal eerste-lijn vliegtuigen van de huidige organisatie van 55 groepen tot de nieuwe van 70 groepen geeft het volgende beeld:

55 groepen	70 groepen
(13 groepen) 390 zware bom.-werpers	630 (21 groepen) (3 „)
(24 „) 1800	144lichte bom.-werpers 240 (5 „)
(13 „) 624 Troepentransp. en verkenners	jagers 1875(21 „)
	480 (10 „)
	396 (9 „)
verdeeld) 340 „special purpose”	440 (afz. sqdns.)
3298 Totaal	4261

2. Behalve dat het aantal vliegtuigen dus met ongeveer $\frac{1}{3}$ toeneemt, zal bovendien de vernieuwing van het materieel in sneller tempo worden doorgevoerd. De Air Force begroting wordt vrijwel verdubbeld (van ruim 3 miljard tot ongeveer 6 miljard in 1949-50), welk bedrag voor het grootste deel zal worden gebruikt voor nieuwe vliegtuigen (ongeveer 3600 stuks).

3. a. De fighter-groepen zullen bestaan uit 22 groepen gewone jagers en 3 groepen „all weather” P-61 nachtjagers (Black Widow). Alle nieuwe jagers zullen straalbus-motoren hebben.

b. De vermindering van de troepentransportgroepen is slechts schijn. Deze taak gaat nl. voor het grootste deel over naar het Leger, dat deze vliegtuigen nu rechtstreeks onder zich krijgt.

c. De verkenningsgroepen zullen bestaan uit:
1 groep vliegtuigen voor luchtkartering;
2 groepen voor fotografie-verkenning;
2 groepen voor weer-verkenning (long-range).
4 groepen voor tactisch-strategische verkenning.

4. Achter deze 70 groepen in eerste lijn staat een reserve-formatie van ruim 60 groepen, georganiseerd in:

- a. de „Air National Guard”, sterk 27 groepen.
- b. de „Organised Reserve”, sterk 34 groepen,

Daarnaast wordt het Marine Luchtwapen uitgebreid tot 24 groepen canier-vliegtuigen (2 groepen per vliegdekschip). Het oorspronkelijke aantal van 1248 vliegtuigen (13 groepen) wordt op 2304 gebracht.

Daarboven komen de anti-duikboot squadrons, welke op zg. escort-carriers zijn gebaseerd.

5. De personeelssterkte van de Air Force zal toenemen van 360.000 (thans) via 453.000 (eind 1949) tot 502.000 (1952). (Aniij van 550.000 tot 837.000 en Navy van 397.000 tot 550.000).

door de Sportofficier 16 V. B.

A. Bouwer

Res. 2e Lt M. L. O.

Het is nu zo ongeveer een half jaar geleden, aat de M.L.O. op Kali Djati werd opgericht, waarbij het personeel uit één officier en twee onderofficieren bestond, materiaal zo goed als niet aanwezig was en slechts een voetbalveld in bruikbare staat was.

Veel is er sindsdien veranderd, ondanks vaak gebrek, vooral in het begin, aan geld, personeel, vervoer en materiaal.

De M.L.O., in het bijzonder de Basis (c.q. voortgezette) training, waarvan de Majoor W. Texeira het hoofd is, was voor velen tot nu toe onbekend bij de M.L. Nog altijd zijn er lieden, die menen dat M.L.O, onder Welfare (tegenwoordig Welzijnsverzorgingsdienst) valt, doch niets is minder waar. Wel werken deze twee takken van dienst vlak naast elkaar en bestaat er veel samenwerking. Het zijn echter twee aparte takken van dienst. Allereerst wil ik nu het doel en de betekenis van de M.L.O. bespreken.

Doel en betekenis der M. L. O.

De waarde van een leger dient behalve naar de grootte, bewapening en de organisatievorm, mede tot op grote hoogte te worden afgemeten naar de morele en lichamelijke conditie van officieren, onder-officieren en manschappen.

Het is in tegenstelling tot de aanvankelijke verwachting, in de beide laatste oorlogen voldoende gebleken, dat, niettegenstaande de voorschrijdende mechanisatie, zéér hoge eisen gesteld worden aan de lichamelijke conditie en het lichamelijke prestatievermogen van de militair.

Ieder militair dient in staat te zijn, grote vermoeienissen te dragen en een grote mate van bedrevenheid te bezitten in de grondvormen van het menselijk bewegen: lopen, sluipen, klimmen, dragen enz., waar maar al te vaak nog heel veel aan mankeert.

Het is zonder meer duidelijk, dat afwezigheid vati deze kwaliteiten ook het moreel van de troep ongunstig beïnvloedt. Daar enerzijds de moderne civilisatie een weinig gunstige invloed heeft op het lichamelijk prestatievermogen en anderzijds de praktijk van de oorlogvoering hieraan steeds hoger eisen stelt, is een doeltreffende lichamelijke training van de militair in hoge mate noodzakelijk geworden. Deze noodzakelijkheid klemt te meer, tengevolge van het feit dat de lichamelijke opvoeding van de jeugd in de prae-militaire periode nog steeds onvoldoende wordt verzorgd, en ook de inheemse militairen, - wat hun lichamelijke conditie en vaardigheid betreft, zeer sterk uiteenlopen.

De militaire lichamelijke opvoeding (M.L.O.) stelt zich in dienst van de militaire vorming van de recruit in engere zin. D.w.z. er wordt naar gestreefd die vaardigheden te ontwikkelen, welke op het gevechtsterrein te pas komen, en tevens die eigenschappen van persoonlijkheid (karakter) tot ontwikkeling te brengen, welke in een leger van belang zijn.

Daarnaast streeft de M-L.O. naar de bevordering van passende recreatie-vormen met sportief karakter buiten de diensturen, hetgeen zowel uit een oogpunt van moreel als met betrekking tot het onderhouden van physischa conditie en belangstelling voor eigen gezondheid van het grootste belang geacht mag worden.

De werkmiddelen vallen op grond van het bovenstaande in twee groepen uiteen.

A. Basis (c.q. voortgezet- B. Vrije (recreatieve) te) training.
sport.

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Ochtendgymnastiek | 1. Spelen |
| 2. Praktijkgymnastiek | 2. Athletiek |
| 3. Zwemmen | 3. Zwemmen |
| 4. Spel | 4. Zelfverdedigingspor- |
| 5. Ongewapende zelfver- ten (vaardigheidsproe- | dediging |
| | ven enz.) |

G. "Road and Fieldwork"

Op deze werkmiddelen kom ik straks nog even terug. Eerst wil ik nog een paar andere punten in het kort behandelen.

Personeel.

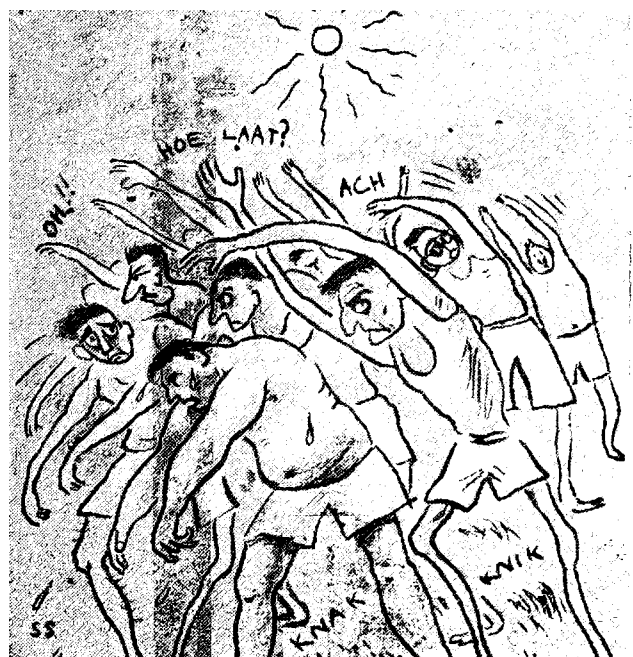
Zoals ik ip liet begin reeds aanhaalde, waren bij de op richting van de M.L.O. te K.D. één officier en twee onder-officieren met name de Sergt. A. Wijnand en de Sergt. B. van Leeuwen aanwezig. Een sterkte, die voor een basis als deze, waar momenteel ca. 1300 man liggen, natuurlijk veel te klein was. Gelukkig kwamen er begin April vier nieuwe spocinstructeurs uit Holland bij, hoewel de Sergt. A. Wijnand naar Andir werd overgeplaatst.

Materiaal.

Het sportmateriaal wordt geleverd door de Majoor W. Texeira, Hoofd van de M.L.O. in Ned.-Indië, dus niet door de Welfare, zoals velen nog menen. Op het ogenblik is gelukkig voldoende materiaal op K.D. aanwezig, hoewel hêt jammer is, dat het sportmateriaal, hetwelk door de R.A.O. in Nederland aangekocht wordt, van zo'n inferieure kwaliteit is.

Velden.

Door de Sergt. Van Leeuwen en de Sergt. de Vos is met behulp van de Genie zeer veel gepresteerd. Dit blijkt wel uit het feit, dat er een voetbalveld, een hockeyveld, een athletiekbaan, een tennisbaan, vier volleyballvelden en twee badminton velden door hén zijn aangelegd. Bovendien is het zwembad, de speciale zorg van de Basis-



Verplichte Sport.

commandant, de Kapt. Outmans, op t'iet ogenblik in prima sra.it, waarbij ook de omgeving van het zwembad niet Wergeren is. Ook aan een korfbalveld wordt gewerkt en tenslotte zullen vermoedelijk deze maand nog de drie tennisbanen bij de Officiers Club geheel hersteld worden.

Ntt wil ik nog even terugkomen op de Basis (c.q. voortgezette) training.

A. Basis (e.q. voortgezette) training.

1. Het doel van de O c h t e n d g y m n a s t i e k is niet alleen gelegen in liet fit maken van de manschappen direct na het opstaan en het stimuleren van de stofwisseling (bloedsomloop en ademhaling),- maar vooral m het bevorderen en behouden van een goede lichaamshouding, i'iet echter alleen in stand, maar ook in de veVschil- ende arbeidshoudingen.

De P r a k t i j k g y m n a s t i e k is in het kader van deze lichamelijke training volstrekt onmisbaar. Zij is gericht op de scholing van die elementaire bewegingsvormen, welke de soldaat te velde dagelijks nodig heeft c,i waarvan op het gevechtsterrein vaak zijn leven en ga- vechtswaarde afhangen, tevens op de ontwikkeling van kracht, uithoudingsvermogen, snelheid, gehardheid, kortom op "fighting fitness", de grondslag van de gehele militaire training.

Over de waarde van het zwemmen hoef ik niet lang uit te weiden, daar het zwemmen natuurlijk in hoofdzaak praktisch nut heeft, terwijl de betekenis ervan uit een hygiënisch, aesthetisch en moreel oogpunt bekeken zeer zeker niet onderschat mag worden.

Het spel draagt meer een recreatief karakter, terwijl het eveneens saamhorigheidsgevoel aankweekt.

De naam „ O n g e w a p e n d e Z e l f v e r d e - d i g i n g " duidt reeds in voldoende mate het doel ervan aan om er nog verder op in te gaan.

Tenslotte volgt-dan nog een zeer belangrijk onderdeel van deze training nl. " R o a d a n d F i e l d w o r k ". Zoals de naam reeds doet vermoeden, is dit onderdeel van de Militaire Training afkomstig van de Amerikanen en Engelsen. Helaas is er tot dusver voor "Road work" nog geen goede Nederlandse naam gevonden. Vooral de factoren snelheid, behendigheid, kracht en uithoudingsvermogen spelen hierbij een belangrijke rol.

Tijdens de hiervoor uitgetrokken lesperiode gaat de troep er op uit, de straat op, het terrein in. De gemak- kelijksté weg wordt gemeden, hindernissen worden opgezocht en genomen.

Hiermede is in het kort de betekenis van de Basistraining uiteen gezet.

Daar op Kali-Djati alle opleidingen zijn gecentraliseerd, wordt aan de Basis (c.q. voortgezette) training zeer veel aandacht besteed. Door de instructeurs M.L.O. worden gemiddeld tijdens de diensturen ± 70 lesuren per week gegeven aan de diverse scholen als RecOS, LuBaPOS., C.V.S., V.V.O.S., Meteo OS. en Foto O.S.

B. Vrije (recreatieve) Sport.

Aan de vrije sport wordt op Kali Djati eveneens veel aandacht besteed.

Dit komt te meer, doordat de M.L. over het algemeen niet alleen sportiever (in de zin dan van meer animo voor sport) is, maar vooral omdat de sport eigenlijk de enigste belangrijke ontspanning is. Dit komt al reeds tot uiting in de hoeveelheid sporten die op K.D. beoefend worden, n.l. voetbal, handbal, hockey, korfbal, volleyball, tennis, badminton, atletiek, zwemmen, terwijl er binnenkort nog begonnen zal worden met base-ball cu boksen.

MEDEDELING H K. P. HOOFDKWARTIEB. Aangaan vaste verbintenis c.q. Kort-verband bij het KNIL door KNIL- en K.L.-personeel.

Gebleken is dal aan de diverse circulaire's van de Adjutant -Generaal omtrent de mogelijkheid tot het aangaan van een kort-verband en vaste verbintenis bij liet KNIL, niet allenvege voldoende bekendheid bestaat, hetgeen ten zeerste valt te betreuren.

Zo is het Z.E. de Leger Commandant bij herhaalde bezoeken aan met repatriërende militairen vertrekkende schepen opgevallen, dat verscheidenen hunner verklaarden, gaarne een zodanig verband te hebben aangegaan iirlten de mogelijkheid daartoe zou hebben b'staan.

In verband met het bestaande personeelstekort bij de Militaire Luchtvaart dient het stimuleren van het aangaan van een zodanige verb ntenis, waardoor het M. L. -Irtang op niet te onderschatten wijze wordt gediend en mede gelet op de gunstige voorwaarden waaronder een zodanig verband kan worden aangegaan, als van grote betekenis te worden aangemerkt.

Bij schrijven van de C. M. L. werden Commandanten van Onderdelen, alsmede Hoofden en Kantoren van Diensten nogmaals dringend verzocht, alle bij Uw onderhebbend onderdeel aanwezige reserve- en dienstplichtigen van de K. L. die binnenkort voor demobilisatie en repatriëring in aanmerking komen, voorzover zij aan de terzake gestelde eisen voldoen, onder bekendstelling der voorwaarden, te willen doen afvragen of zij genegen zijn een kort c. q. v a s t v e r - b a n d bij het KNIL, aan te gaan, in welk geval het terzake nodige met spoed ware te verrichten.

Voor het verkrijgen van nadere inlichtingen kunt U zich steeds wenden tot Uw directe chef, e. q. tot het Hoofd Kantoor Personele Zaken, Hoojkwartier Mil. Luchtvaart, Koningsplein West 8, Batavia.

Natuurlijk is de grootste plaats ingeruimd voor voetbal, waarvan op het ogenblik een competitie draait, die zojuist (15 Juni) beëindigd is.

De eindstand was als v-olgt:

Afdeling	g' 5l	g' 3-	ew. gel. v 5 ^r erl.	v. —t. 15—	punten
4e Cie Lutpn	8	2	1	10	12

C.V.S.L.	8	4	1	3	13— 8	9
Ree. O.S.A.	8	3	2	3	11— 10	8
LuA	8	2	2	4	9— 18	6
Officiëren	8	2	1	5	11— 13	5

Afdeling B

	ge gew. gel.	verl. v. —t.	punten
2e Cie Lutpn	6 6 —	— 29— 2	12
C.V.S.T.	6 3 —	3 11— 13	6
R.V.B.	6 2 —	4 9— 13	4
Ree. O.S.B.	6 1 —	5 6— 27	2

De winnaars van deze twee afdelingen n.l. de 4e Cie Lutpn. en de 2e Cie Lutpn. zullen nu nog tegen elkaar spelen voor de eerste plaats.

Buiten deze vrije sport is er tenslotte op Kali Djati voor iedereen v e r p l i c h t e s p o r t ingesteld, waarbij het personeel van de Basis in twee groepen is verdeeld, die resp. elke Dinsdag en Woensdag van 16.30 — 18.00 onder leiding van de sportinstructeurs sport beoefenen.

Alleerst wordt dan een half uur aan gymnastiek besteed, waarna overgegaan wordt op atletiek, volleybalt, voetbal, handbal en hockey.

Mijnheer de Redacteur,

In antwoord op de verschillende vragen om copy van de buitenposten voel ik mij gedrongen vanuit een buitenpost een belevenis uit een grote stad te verhalen waarvan ondergetekende zelf getuige was in de afgelopen week.

Verplaatsen wij ons aan de Bar in de M.L. Onder Off. Mess „Patria”. Het geanimeerde (zoals alle bar-gesprek-ken inhoudsloze) gesprek verstomt als daar plotseling zes jonge kerels, wien men het aan kon zien dat zij vers uit Holland kwamen, binnen waaien. Zij nemen plaats en bestellen, zich nog wat onwennig voelend, een koele drank.

Inderdaad bleek dat zij juist een dag in Indië waren aangekomen en enthousiast vertelden zij waarheen hun bestemming was. De een naar Padang, twee naar Moro- tai, een naar Kali Djati enz. Vol verwachting stelden zij vragen de Militaire Luchtvaart betreffende en in het bijzonder natuurlijk over hun toekomstige Basis. Onmiddellijk voelden een tweetal Onder Officiëren (??) met geweldig grote ervaring (waren ook al twee jaar in Indië) zhrh gedwongen een voorlichting te geven en wel op een zodanig* manier, dat het hele stel de moed in de schoenen voelde zinken door de zeer sterke verhalen over hongerslijden op Morotai, de eenzaamheid, de rotzooi van de Militaire Luchtvaart, verhalen van Biak, die niet goed, dat niet goed, en zelf natuurlijk onfeilbaar. Niet dat zij alleen kans zagen de avond van enkele nieuwelingen on- middellijk te vervallen, maar het gelukte hén zelfs om mijn avond óók te verpesten. Overigens kreeg ik niet de indruk dat deze kerels er slecht of ondervoed uitzagen. Zij waren van het type dat er vermoedelijk overal de kantjes afloopt, foetert en kankert op alles en nog wat, maar zelf geen hand ter verbetering uitsteekt.

Ik geef toe dat op vele plaatsen nu eenmaal niet het pomfort van een grote plaats aanwezig is, dat velen van ons zich verongelikt voelen door een of andere des-illusie. Maar daarnaast moeten wij ook de andere zijde durven bekijken en dan zullen wij ook moeten erkennen dat ieder van ons individueel ook ergens in te kort is geschoten. Gemakkelijk gezegd, de Leiding is niet goed en maakt fouten, maar wij Bar-strategen, maken wij geen fouten, doen wij maar een ietsje meer dan wij moeten doen? Laten wij dan ook daarin eerlijk blijven en dus ook gaan kankeren op ons zelf en onze Jan Salie geest. Kankeren is gezond, een soldaat moet nu eenmaal iets te kankeren hebben, steeds op hetzelfde kankeren wordt vervelend op den duur; welaan dan, laten wij dan eens gezellig op ons zelf gaan kankeren en beginnen onszelf af te vragen of wij het beter kunnen. Wat is er tot heden bereikt én hoe is dat bereikt?

Beginnen wij met terug te gaan naar eind 1945. Een handjevol M.L.-Personeel, voor het overgrote deel vers uit Japan of Siam. Nagenoeg alleit bezielde met slechts één wens: (eerlijk zijn hoor) we wilden weer graag aan het werk maar ook lof trachten te genieten. Was dit de geest van vóór 1942??? Neen!!! Ik weet heel goed dat er velen van ons waren die inderdaad veel zorgen hadden over-vrouw en kinderen, verloren geraakte bezittingen- enz., te veel om- op te noemen. Het begin van kankeren nam een aanvang en tevens het verdwijnen van de gezonde M.L.-geest dié zich zelfs in de krijgsgesangentijd wist te handhaven.

Tot aan de Capitulatie bestond er een goede Korpsgeest en kameraadschap, ieder voelde zich een M.L.-man, een gedeelte ging naar Australië, dé rest ging achter de draad. Toen deed een andere geest zijn intrede in de M.L.-gelederen van hoog tot laag, nl. jaloersheid en naijver op hen die vrijbleven, miskenning en onderschatting door hen die vrijbleven. Volkomen logisch, daar voor de ene partij de klok had stilgestaan én voor de andere in verhouding eeuwen was vooruit gegaan. Met deze geestkracht kon dus de M.L.-eiding de grote taak, de opbouw, beginnen. De theoretische voorbereiding klopte, doch het

eerste struikelblok kwam: men kon niet werken zo men zich indacht; gerekend was dat bij een terugkeer in Indonesië alles in orde' zou zijn, doch het feit dat onze oor- logstaak nog niet was beëindigd en de M.L. doorlopend operatief moest zijn, gooide veel van deze plannen in duigen. Lp.v. orde, chaos; het rijke Java blééf gesloten; de Militaire Luchtvaart moest haar hervorming op vreemde bodem inzetten. Gevolg hiervain was, dat zich al zeer spoedig grote personeels- en materiaaltekorten voordeden. Een derde geest voegde zich bij ons: de LSK, en de tWeedracht werd nog groter. Geleidelijk aan kwamen meer vliegvelden in Indonesië vrij en de M.L. zag zich voor de taak geplaatst met een minimum aan personeel al deze velden te bezetten. Een nog groter moeilijkheid brak aan, de voorbereiding voor opleidingsscholen en herhalingscursussen in Australië moesten plotseling worden^ afgebroken, de niet verwachte toestand in Indonesië kostte- ons land schatten gelds en deviezen; de politieke situatie noodzaakte om alles weer van voor af aan in de Grote Oost (Biak) op te bouwen. Het overnemen van de taak der Engelsen eiste nog meer versnippering der krachten van de M.L.; op practisch alle fronten (vliegvelden) kamp'te men met tekorten op allerlei gebied.

Geleidelijk kwam er meer overzicht over deze chaos en kon zulks eindelijk in meer georganiseerd verband wo- den geleid. Toen de noodzaak dwong om het gehele militaire apparaat in te zetten in 1947, vond men ondanks deze moeilijkheden een M.L., die voor haar taak berekend was, waarvoor haar dan ook een speciale dankbetuiging van de Leger Commandant gewerd.

Dit nu werd bereikt door de leiding, mét en dóór ons allen, en ondanks dat wij allen zo graag kankerden. Bar- strategen, hadden wij het beter gekund-? Zouden w ij een betere luchtmacht met dezelfde mensen en hetzelfde moreel hebben opgebouwd? Zouden w ij nooit fouten gemaakt hebben? Hebben w ij allen wel voor de volle 100% meegewerkt of zijn wij niet mede verantwoordelijk voor ontstane fouten? Hebben wij ons wel eens met klachten, werkelijke en gegronde klachten, tot de juiste personen gewend? Nieuwe moeilijkheden duiken op. Demobilisatië, verloven, nog grotere' personeels- en materiaal-tekorten. Maar hebben wij werkelijk zoveel redenen voor kanker- ren, hebben wij ons leven wel eens naast dat van de infanterie op haar eenzame posten afgemeten, hadden die het heus (en nu eerlijk zijn) niet een beetje zwaarder dan wij? Die zogenaamde hel van Biak, was h't ^aar zoveel slechter dan op de eenzame posten langs de Demarcatielij, en liepen wij daar heus evenveel gevaar? Waarom kankeren wij dan eigenlijk zoveel; staren wij ons eigenlijk niet te veel blind op dat wat geweest is? Komaan, la- ten wij nu eindelijk eens gaan kankeren dat wij zulke zwartgallige zure kankerpitten zijn, laten wij kankeren dat de geest eruit is, dat wij niet meer gezellig bij elkaar kunnen zijn zonder dat er gekwijld wordt en afbrekende kritiek wordt uitgeoefend. Nog beter, laten wij maar helemaal niet meer kankeren en het kankergezweel uitsnijden. Hier is maar één remedie voor, "nl. korpsgeest. Laten wij ons weer een eenheid gaan voeden, weer warm kunnen lopen voor onze M.L., deze geest overbrengen in naast en samen met ons werkende afdelingen LSK., ARVA, Sntfires enz. A'le leden van een grote familie, de M.L., en dan gezamenlijk met vereende krachten de schouders zetten onder hét grote werk: de opbouw van het huis.

Voor velen van ons zal dit een offer zijn, vooral voor hen die wachten op demobilisatie, immers voor hen duurt de tijd zo lang en zijn de druiven het zuurst. Laat het zo worden, dat wanneer U naar huis teruggaat, U trots kunt zijn op een grote en bloeiende Militaire Luchtvaart, waaraan U zich ook als burger door onzichtbare banden gebonden weet. Ontmoedigt de jongeren niet met dat wat geweest is, maar leert hun wat bereikt is en wat nog bereikt moet worden.

Blijvers, hier ligt Uw taak, reikt hen de hand en leidt hen gezamenlijk naar het einddoel: Blank en bruin, M L., KNIL en LSK van Merauke tot Sabang een hechte, in alle gelederen één voelende, Militaire Luchtvaart.

Hoe dit doel té bereiken, daarover een volgende maal meer.

Oom Wout.