

1 APRIL 1949



UITREIKING RIDDERKRUIS MWO 4e KLASSE

Op 19 Maart heeft 'de Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon, dr L.J.N. Beel, op het Burgemeester Bisschopplein te Batavia het Ridderkruis der Militaire Willemsorde 4e klasse uitgereikt aan zeven militairen. Onder deze bevonden zich luit. kolonel vlg wnr R.E. Jessurun, kapitein vlg wnr A.G. Deibel en vaandrig vlg G.M. Brugink, allen van het Wapen der Militaire Luchtvaart.

Nadere bijzonderheden op pag. 2.

VLIEGERKRUIS

Op 7 Maart reikte de CML het Vliegerkruis uit aan de Olt A.A. Verbon, vader van de op 23 Juli 1947 verongelukte sergeant-vlieger C.H. Verbon, aan wie deze onderscheiding volgens Koninklijk Besluit van 18 November 1948 nr 2 postuum werd toegekend.

TEVREDENHEIDSBETUIGINGEN

Naar aanleiding van ten rechte vermeende klachten betreffende de tevredenheidsbetuigingen in het vorige nummer, wordt medegedeeld, dat deze niet zijn toegekend voor de verrichtingen tijdens de actie in December 1948, doch betrekking hebben op de eerste politioele actie in 1947.

De redactie was te dien aanzien onduidelijk. We hopen hiermee de zaak te hebben recht gezet.

ML. ACTIVITEIT.

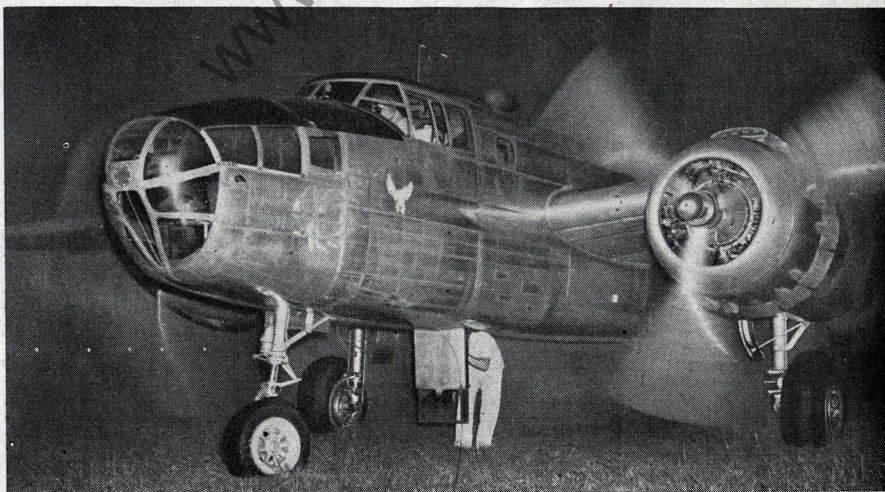
Maart bewees wederom de beweeglijkheid van ons luchtwapen. De squadrons voerden van-dag-tot-dag ondersteuningsvluchten uit, die zich uiteraard niet uitstrekten over geleidelijk voortschuivende en overzichtelijke fronten, doch nu hier dan daar werden volbracht, al naar gelang de plaatselijke, kortstondige zuiveringsacties of het plotseling verschijnen van guerilla-benden. Het spreekt vanzelf, dat nu van de dislocaties der vijandelijke strijd-groepen een beter beeld is verkregen dan aan het begin van de tweede politioele actie, zodat het aanpakken van deze benden intensiever en doeltreffender wordt, waarbij de luchtmacht een zeer belangrijke rol speelt, niet in het minst door haar invloed op het moreel van de tegenstander. Vooral de jagers vlogen vele convooibescherminngen, terwijl deze toestellen — wij zouden willen zeggen: als vanouds — tevens luchtsteun verleenden bij de gevechtsaanrakingen van onze grondstrijdkrachten met guerilla-benden.

Austers en Piper Cubs gingen dagelijks op verkenning en verrichten de nodige koerierdiensten, terwijl zij in vele gevallen nauw samenwerkten met jagers, straferbommenwerpers en de artillerie voor het aangeven van vijandelijke concentraties en andere doelen.

De vrachtaarders van het 20ste vlogen wederom voor bevoorradiging uit de lucht, voor troepen- en materieelvervoer en niet te vergeten: voor gewonden-transport.

De Militaire Luchtvaart was ook in Maart van de partij.

Foto: Nachteliegen op Kemajoran.



GEDENKWAARDIGE DAG

VOOR DE

MILITAIRE LUCHTVAART

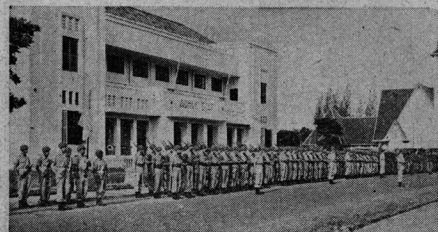
Overste Jessurun, kapitein Deibel en vaandrig Bruggink gedecoreerd met Ridderkruis der MWO.

Op 19 Maart heeft de Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon, dr L.J.N. Beel, op het Burgemeester Bisschopplein te Batavia het Ridderkruis der Militaire Willemsorde 4e klasse uitgereikt aan zeven militairen. De nieuwe ridders waren:

Luit. kolonel vlg wnr R.E. Jessurun, kapitein vlg wnr A.G. Deibel, vaandrig vlg G.M. Bruggink, allen van het KNIL, de res. 1ste luitenant W. Epke van de KL., de Soend. sergeant Tolo van het KNIL en de dpl korporaal W.J. de Bruin van de KL.

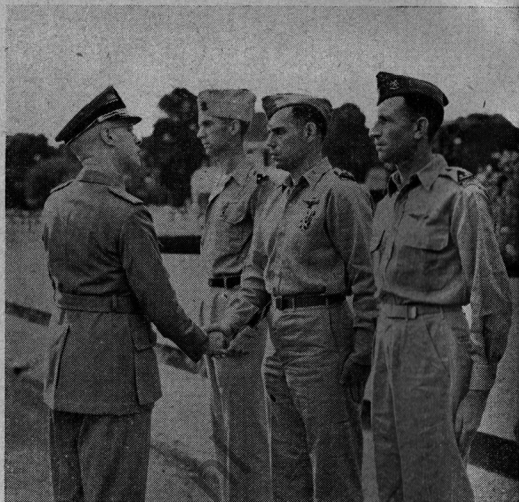
De plichtigheid geschiedde voor het front van de troep, bestaande uit onderdelen van de KM, de KL en het KNIL, in tegenwoordigheid van talrijke ridders MWO en autoriteiten, alsmede zeer vele militaire en civiele belangstellenden.

Om half negen betrad de Hoge Vertegenwoordiger, onder het spelen van het Wilhelmus, het podium, waarop eveneens hadden plaats genomen de legercommandant luit. generaal S.H. Spoor; de Chef Staf Marine, kapitein ter zee A. de Booy; de gouverneur van Batavia, rd Hilman Djajadiningrat; de Chef Generale Staf. gen., majoor D.C. Buurman van Vreeden en de Commandant van de „C“-Divisie „7 December“, gen. majoor E. Engles.



Boven: Ridders M.W.O. geven de ridderslag.

Onder: Troepen van de M.L. tijdens de plichtigheid. Links de vaandelwacht met het vaandel der M.L.



De Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon wenst kapitein Deibel geluk met zijn onderscheiding.

In een korte toespraak deed dr Beel mededeling van de uitstekende daden van de gedecoreerden, waarvoor zij terecht de hoogste onderscheiding van H.M. de Koningin ontvingen.

Daarna nam dr Beel de riddereed af van de gedecoreerde Nederlandse militairen, terwijl de hoofdpenghoeloe dit deed bij de sergeant Tolo, waarna de HVK het ere-metaal op de borst van de zeven nieuwe ridders bevestigde.

Ja, een gedenkwaardige dag, deze 19de Maart 1949. Niet alleen voor de gedecoreerden, doch voor de gehele strijdmacht en wel in het bijzonder voor de Militaire Luchtvaart, die drie van haar krachtfiguren met de hoogste onderscheiding zag getooid. Vanaf deze plaats wensen we, uit naam van de gehele Militaire Luchtvaart, overste Jessurun, kapitein Deibel en vaandrig Bruggink van harte geluk met hun M.W.O.!

Na het geven van de ridderslag door de aanwezige ridders MWO wendde de Hoge Vertegenwoordiger zich tot de nieuwe ridders om hen uit naam van HM de Koningin hulde te brengen en wenste hij hen geluk met deze hoge onderscheiding. Vervolgens sprak de legercommandant, lt. gen. Spoor, de nieuwe ridders toe.

In zijn rede herdacht de generaal twee gevallen kame-raden van de thans gedecoreerden van de M.L., kapitein vlg wnr J.P. van Helsdingen en vaandrig J.F. Scheffer, beiden ridders MWO.

Velen maakten na dit plichtig ogenblik gebruik van de gelegenheid om de nieuwe ridders te feliciteren. Dr Beel opende de lange rij, waarna hij zich geruime tijd met de aanwezige ridders MWO onderhield.

Een défilé, geopend door de Stafmuziek van het KNIL, besloot de plichtigheid. Na afloop werd op het paleis een receptie gehouden ter ere van de nieuwe ridders.

NIEUWS VAN DE MAAND

NIEUWKOMERS

Hevig transpirerend troffen we ze aan in het nieuwe kampement van het Troepencommando der M.L. aan de Beerenlaan te Batavia. Maar het was ook pas de eerste dag onder de „koperen ploert“, van de 50 luchtvaarttroepers, die op 14 Maart met de „Waterman“ in Priok arriveerden. Ze stelden de talloze vragen, die alle „baroes“ stellen: of het wel eens nóg warmer kon zijn, naar welke basis ze zouden gaan, of we hier elke dag rijst aten, enz. enz.

Een deel van deze vragen werd al beantwoord in een toespraak, die de Staf Officier Administratieve Zaken, majoor vlieger R. Hofstede, tot de nieuwkomers richtte. Majoor Hofstede heette het kleine detachement, dat onder commando stond van Elt R. Beekenkamp, welkom in Indonesië en vertelde hen over wat ze hier in eerste instantie zouden ervaren.

Later hadden we gelegenheid nog wat met hen te praten. Het had veel weg van een vragenruiter. Zij stelden vragen over Indonesië, wij over Holland. We moesten vertellen of het warm was op Andir, waar Kali Djati lag en of Semarang een grote basis was. Ze vroegen uitvoerige inlichtingen over eten, slapen, drinken en uitgaan in dit land. Ten slotte werden wij, die gekomen waren om vragen te stellen, zo met „brandende kwesties“ overstelpt, dat we de benen hebben genomen.

UITSLAG PRIJSVRAAG

De Prijsvraag, die we publiceerden in het December-nummer van de Stuurkolom en waarin werd gevraagd in te zenden een verhaal uit de luchtvaartwereld of een tekening over een luchtvaart-onderwerp, is niet uitgegroeid tot een overdonderend succes. Allerm minst. Noch de gebeurtenissen tijdens de actie-dagen (de inzendingstermijn werd met een maand verlengd) noch de talloze door vele MLers in vroeger jaren beleefde avonturen schijnen tot het schrijven van sappige verhalen te hebben geïnspireerd.

Gelukkig was niet iedereen „negatief“ en het is ons een genoegen sergeant-majoor luchtvaart radiotelegrafist J. van Burg (Tjililitan) geluk te wensen met zijn eerste prijs (een gebruiksvoorwerp in Banka-tin), die hij verwierf met een zeer spannend relaas over hachelijke avonturen, die op 7 October 1943 een aanvang namen in de Mitchell-bommenwerper N5-136 van het 18de Squadron. Met de publicatie van zijn verhaal wordt in het eerstvolgende nummer van De Stuurkolom een aanvang gemaakt.

De tweede prijs werd gewonnen door de dpl soldaat W.H. Warders van de 4de Compagnie Luchtvaarttroepen. Warders bracht de „Toekomstdroom der Luchtvaarttroepen“ in beeld. De grote oppervlakte van het humoristische geval maakt plaatsing niet mogelijk, doch men kan van de toekomstdromen der 4de Compagnie kennis nemen door een — kort — bezoek te brengen aan het Kantoor Voorlichting in het Hoofdkwartier der M.L., waar een wand voor dit onvergetelijke kunstproduct is ingeruimd.

REDACTIONEEL

Met de „Zuiderkruis“ arriveerde uit Nederland de dpl sgt LMN E. Peereboom, die ter beschikking van Hoofd Kantoor Voorlichting werd gesteld.

IN MEMORIAM

Op 22 Maart sneuvelde in de omgeving van Maospati de dpl korporaal KL (LuA) G. J. KLEINHERENBRINK, legernr. 250210102.

HIJ RUSTE IN VREDE



De M.L. kreeg onverwacht de beschikking over een schroefloos vliegtuig, toen op Tjililitan het landingsgestel van een zwaarbeladen Dakota tijdens de start iets te vroeg werd ingetrokken. Het toestel zakte door, de propellers sloegen in de baan en braken van de motoren af. De bladen van de linker schroef maaiden enkele malen door de wand van cockpit en neus, doch de inzittenden bleven ongedeerd.



5 Maart werd door de C.M.L. de functie van Staf Officier Luchtvaartzaken overgedragen van majoor Wolff aan luit. kolonel Gerharz. Aan de vertrekkende S.O.L. werden enkele cadeaux overhandigd. De Reparatie Basis wrochte een kunstwerk in de vorm van het aluminium model van een betjak, terwijl door de P.V.A. een bijzonder fraai uitgevoerd foto-album werd vervaardigd. Gaande en komende man bladeren het album door.

MENSEN EN FUNCTIES

Met de waarneming van de functie van Chef Verbindingen werd belast de Kapt der Genie P.C. Timmer.

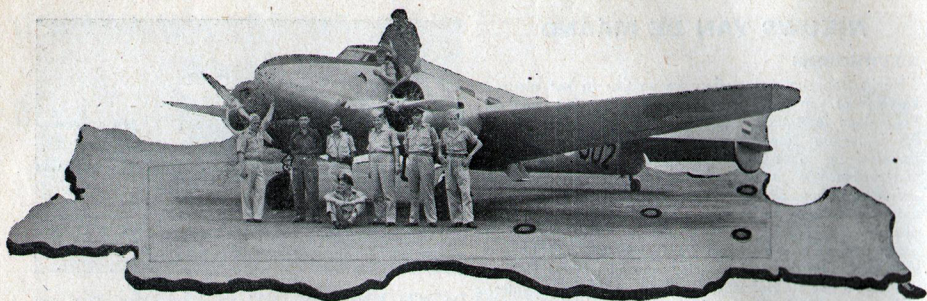
Het Hoofd van Kantoor Personeel, Maj. H.S.A.W. Wilinck vertrok met recuperatie-verlof naar Nederland. Met de waarneming van de functie Hoofd Kantoor Personeel werd belast Kapt J. de Ronde.

Kapt vlg wnr J.H. Knoop werd eervol ontheven van de functie Hoofd Opleidingen M.L. en aangewezen als Assistent Staf Officier Luchtvaartzaken.

Tot Hoofd Opleidingen werd benoemd Maj. vlg wnr H.A. Maurenbrecher, terwijl de voormalige Ass. Staf Officier Luchtvaartzaken, Kapt vlg wnr P. van Buuren, ter beschikking werd gesteld van de Staf Officier Technische Zaken.

Met de functie van Hoofd Sectie Operationele Oefeningen van Kantoor Opleidingen werd belast de 1ste Lt vlg wnr L.W. Hansen.

Tot Cdt 5 V.B. Penfoei werd benoemd de 1ste Lt vlg wnr H.C. Cluwen.



4 DAGEN JAVA

Kon het toch mogelijk zijn, dat iedere man in de ML kon vliegen over Java.....

Nu waren het slechts enkele uitverkorenen, die de 302 bevolkten. Een aalmoezenier, een kapitein op inspectie, een persfotograaf met het snode plan om fracties van seconden in het luchtmachtleven in een duister kastje op te pikken voor de eeuwigheid en tenslotte een tweede voorlichtingsman met een opnamekoffertje, dat door de aalmoezenier (waarom juist hij?) met zoiets als „praatdoo's" betiteld werd. Vier dagen duurde deze tocht, waarop zes vliegelden bezocht werden en het was opvallend iedere deelnemer na afloop deze trip te horen toejuichen als een zeer geslaagde en genoeiglijke onderneming. Lag dat aan de bemanning?

Zeër zeker; ze was niet alleen bekwaam maar ook zeer onderhoudend. Lag het aan de ontmoetingen op de grond? Ook daar was niets op aan te merken, viel alleen maar over te jubelen. Maar meer nog dan een puike onderlinge verstandhouding in de kist en tientallen prettige ervaringen op de grond werd deze tocht een succes door de belangwekkende indrukken, die een ieder zo onder weg oppikte en die wel eensluidend zullen zijn als zij met elkaar konden worden geconfronteerd.

Een luchtmacht in vol bedrijf is namelijk een imposant gezicht. Dan pas leert men, wat het allemaal voor zin heeft dat er luchtvaarttroepen zijn, dat er een Spitfire-squadron in Indonesië is, dat er vliegers zijn en brandweerlieden, handlangers en verplegingsofficieren. Als dat alles zo aan 't werk is — op het ene veld aan de op-

bouw, op het andere aan vliegverkeer en op het derde aan de bewaking — dan wordt zo'n luchtmacht iets meer dan een instituut, waar men een doelloze diensttijd „uitzit" of een slome werkkring waar aan het eind een „welverdiend" pensioen wacht. Op zo'n reis langs vele vliegbases in een korte spanne tijds toont zich deze ML een kleine maatschappij op zichzelf met z'n eigen gebreken, maar toch ook met z'n specifieke hoogtepunten — de greep van Magoewo was er één en daar hebben we toch allen aan meegewerkt — z'n eigen kameraadschap, wonderen en doel.

Dit alles valt eerder op, wanneer je als buitenstaander de zaak bekijkt, dan wanneer je weken en maanden aan een basis of aan een baantje vastgeklonken zit. Ik zou ook niet graag willen beweren, dat ik na een maand of twee achter elkaar achter een bureau van kantoor Voorlichting gezeten te hebben nog zo overtuigd ben van mijn noodzakelijkheid in deze ML. Zelfs in de Lockheed heb ik me nog wel eens afgevraagd „Waarom ga ik eigenlijk mee?". De kapitein wist, dat zijn besprekingen op vele plaatsen tot verheldering en verbetering van de basisverdediging zou leiden, de aalmoezenier weet altijd wat hem te doen staat anders was hij geen aalmoezenier, de fotograaf had het dankbaarste werk van allemaal. Maar de Stuurkolom? Ik zal genoegdoening vinden in het vertellen van wat er al zo op deze trip te zien was, in de hoop dat het beeld van een aantal bases in vogelvlucht de ontmoedigden ervan zal overtuigen, dat er nog wel iets in zit, in deze ML; de geïnteresseerden wetenswaardigheden te verschaffen en de kerels, die het verdienen, de waardering te laten genieten waar zij recht op hebben.

SEMARANG.

Neem nou bijvoorbeeld de Spitfires! Wie zou zich een oordeel over de luchtmacht willen vormen zonder iets te weten over dit squadron? De Spits leven in de ML een soort kluizenarsbestaan. Zij zijn allen samen op één vliegveld — Semarang — en niet zo verspreid over allerlei velden als bv. het ArVA squadron, noch verschijnen de toestellen in grote getale op andere vliegvelden zoals die van het 20ste. We moeten dus wel naar Semarang om de heren te bespieden. En zelfs daar is hun beslotenheid zo groot, dat het moeite genoeg blijft kosten om precies te weten te komen wat er omgaat. Want team-spirit is een kostbaar goed van 322 Spitfire-squadron. Samen



Soldaat Groos uit Eindhoven aan z'n Spit.

zijn ze uitgekomen met hun vliegtuigen — de mooiste kist van de wereld volgens hen — samen hebben ze Semarang „bezet” en samen hebben ze de toestellen in de lucht gehouden. „De saamhorigheid wordt zelfs wel eens overdreven”, heeft majoor van de Bosch wel eens glimlachend gezegd, daarbij denkend aan enkele van z'n jongens die dachten dat het hele leger uitsluitend uit het Spitfire-squadron bestond en zich aan alles wat daarbuiten stond niet stoorden.

Ook nu nog kan je daar op Kalibanteng, waar achter de staarten van de Supermarines de tenten van de technische dienst staan, zeer chauvinistische opmerkingen vernemen. „Wij vlogen de meeste uren” zei er één en een ander keek van torenhoogte neer op andere jagers in de Militaire Luchtvaart.

Waarschijnlijk zullen de Mustangs en de P-40's die dit lezen nu weer uit hun vel springen en lelijke dingen van de Spits gaan zeggen, maar dat is juist goed want de hemel behoede ons voor een luchtmacht zonder squadron-rivaliteit. Laten we toch doorgaan met elkaar de ogen uit te krabben, noem de anderen maar gerust lamzakken. Als het eenmaal zover gekomen is dat Mustang-monteurs en Spitfire-piloten een begroeting vergezeld laten gaan van huilbuien en kussen dan is de wereld zo veranderd dat er in 't geheel geen jachtvliegtuigen meer nodig zijn. En dat zal een saaië tijd worden! Innerlijk is het Spitfire-squadron moeilijk te benaderen, dat lukt alleen de aalmoezenier die zo'n vijf minuten na de landing van de Lockheed al een kring jongens om zich verzameld pleegt te hebben, dat je je afvraagt wat hij toch al zo voor verhalen heeft te vertellen. Uiterlijk is het 'zeer aantrekkelijk. Zo'n slanke en van dichtbij toch wel grote Spitfire rolt over de banen en in de cockpit een piepjong kereltje met ultra-Hollands wipneusje en blonde haren. Bij de technische tenten halfnaakte wilden met iets beschaafds in de ogen die daar allerlei onbegrijpelijke dingen onder handen nemen. Langs de startbaan proefronkende jagers, met een monteur achter de gasmanet die precies weet dat tot 1300 toeren de staart op de grond blijft en dat aantal dus prompt overschrijdt zodat de staart ergens in de lucht komt te zweven.

Steunende tankwagens met het voorkomen van olifanten, stoffen van Spitfire naar Spitfire. Laat niemand denken, dat de mensen van 322 zich na de dienst vervelen. Nu de activiteit in de lucht groter is geworden van dit squadron is er van vrije tijd weliswaar veel minder sprake, want er wordt in ploegen gewerkt zodat ook 's middags een compleet operationeel gedeelte op 't veld wacht op eventualiteiten. Maar het blijft een bewijs voor de Nederlandse afkomst voor dit stel, dat het zich opgelost heeft in een groot aantal hokjes, clubjes en sportverenigingen. In Semarang kun je het cijfer 322 zetten voor voetbalclub, schaakvereniging, zangkoor, modelbouw, radiocentrale, alsof dit eskader een autonoom dorp aan de Bodjong ware. Het kampement is iets bijzonders geworden door de Philips-gift, de radiocentrale. Na de Station-call „Hier Radio Jacknife” distribueren de 322-omroepers het geluid van de gramfoon-platen (Philips-gift) over alle kamers van het kampement waar Spit-jongens liggen te luisteren naar hun aangesloten luidsprekers (Philips-gift). De gramfoon-programma's zijn uiteraard een afwisseling op de radio-programma's, die gewoonlijk via de centrale worden verspreid. Kortom, het Spitfire-squadron is in dienst-tijd en daarna bewonderenswaardig actief; ze kankeren weinig, uitgezonderd een vlieger, die vertelde dat voor hem de lol er af was. Wat ik óók zou zeggen als zij mij zo lang op een ster hadden laten wachten.

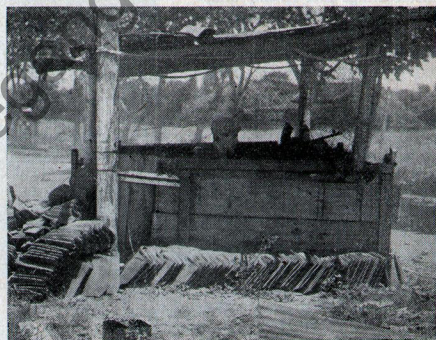
Semarang is niet alleen Spitfires. Het is ook „Chinees restaurant”, het rendez-vouspunt van alles wat zich op Midden-Java met Militaire Luchtvaart bezighoudt. Je zou er heerlijk melk met suiker kunnen drinken als je

niet temidden van zoveel indrukwekkende luchtvaartmannen stond, bij wie zulks natuurlijk geen stijl is. Er is een voortdurend geroezemoes met daarboven uitklinkend het plotselinge „Hé, jij hier?” van een Mitchell-vlieger, die een Auster-piloot begroet, het schallend gelach van een crew, uit welks kring een goede mop opbloeit, en dan het hoog rinkelen van glazen, flesjes en ijschotsen. Op de banken zitten peinzend de mensen die eigenlijk buiten de luchtvaart staan, maar er gebruik van maken om snel van Surabaja naar Batavia te komen: KLM-passagiers, van wie je sterk de indruk krijgt dat ze achter hun koffie voortdurend bepeinen of het nu wel verstandig is, dat besluit om te vliegen.

De gezelligheid en vliegvelddrestaurant zijn synoniem op Semarang, zolang de mens een kudde-dier blijft, dat zich pas zich prettig voelt in de gemeenschap van vrienden en collega's. Welnu, bij de Chinees hoef je niet langer dan vijf minuten alleen te zitten. Dan stapt al gauw Jan Breman op je toe die even uit Bora is gekomen of dan zit daar ineens Fransje v/d Velde uit te blazen van een Mitchell-vlucht van Tjililitan. Daar ontmoet je — tot wederzijdse verbazing — Ab Moorer, waarmee je jaren geleden op Ypenburg de eerste voetstappen zette op het lange pad van de militaire dienst, dat langs Semarang moest leiden, Semarang, dat men als een uitspanning annex speeltuin langs dit pad kan beschouwen.

MAGUWO.

Van Semarang, langs een hoge berg, opnieuw de vlakte in en net onder een laag wolkendek door, dan staan we



Wachtpost op Maguwo. Soldaat Oudijk uit Rotterdam, voorbereid op onraad.

op Maguwo; vijftientwintig minuten heeft de vlucht geduurd, maar ik vraag me af hoe lang zij toen voor die eerste troepen geduurd heeft, die jongens, die niets wisten van dat onverwachte uithliven van weerstand. Waarschijnlijk duurde het voor die „blijvertjes” wel langer dan 25 minuten. Maar alles ging goed en de volgende dag kon reeds ieder lezen over „Maguwo”. Tegenwoordig vindt men de naam van Djocja's vliegvelde niet meer in de dagbladen.

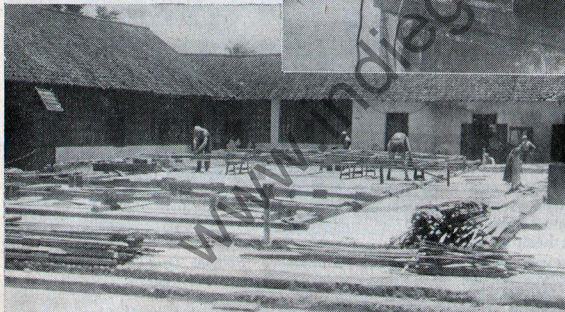
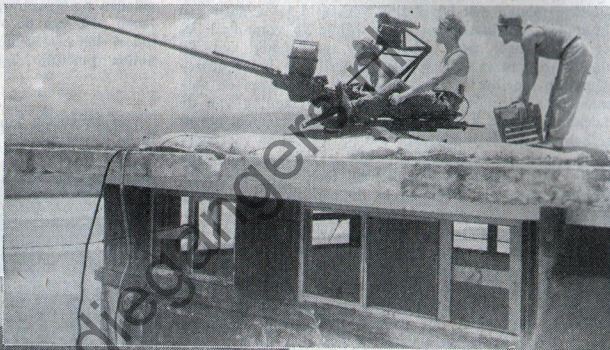
Waarom ook? Welke krant zou ruimte hebben voor zo'n doodgewone luchtvaarttroeper die op wacht staat bij de suikerfabriek of bij de bommeldump. Wat zit er voor copie in het opfixen van een Japans aggregaat, dat in een kampong aangetroffen wordt en nu vele barakken van licht voorziet. En wie beschrijft de reacties van het zeker eenmaal per week weerkerend alarm: „Aanval op 't vliegvelde te verwachten”. We hebben het in de aanhef al gezegd, op deze trip leer je alle functionarissen naar

waarde schatten. Want het dagelijks leven van de luchtvaarttroepen krijgt dieper zin als je er voor staat hun werkzaamheden te beschrijven. Patrouille, wacht en alarm voor jongens die wellicht bankwerker waren of kantoorbediende, HBS-ers die nimmer dachten dat ze meer sensatie zouden beleven dan het propjes-schieten tijdens de lessen van de "geit". En nu: patrouille, wacht, alarm..... Dit alles zou misschien romantisch gemaakt kunnen worden als er niet die dagelijkse moeilijkheden waren bij deze onvoldoende uitgeruste troep. „Ik dacht dat het voor een paar dagen zou zijn”, vertelt kapitein Smeets, „en heb maar een enkel verschoninkje bij me en één paar schoenen! Als die gerepareerd moeten worden ben ik compagniescommandant op sloffen!”

Het vliegbedrijf op Maguwo vindt plaats aan de andere zijde van de startbaan, daar waar het stationsgebouw is. De tenten die in de eerste dagen daar in de buurt op het veld stonden staan er niet langer, de manschappen wonen nu gedeeltelijk onder de verkeersstoren maar het merendeel in de barakken van de voor-oorlogse ML-werkplaatsen. Het is gerieflijk daar, ruim en hygiënisch en met lede ogen ziet de bezetting de dag naderen, waarop zij dit complex, dat gevaarlijk afgelegen is, moet verlaten om bij de LVT te gaan inwonen. Hier wonen de verkeersleider, de verplegingsofficier, de chauffeurs, de telegrafisten, de bemoeizuchtige kok en alle anderen, die er voor zorg dragen dat de dagelijkse KLM-dienst functioneert, de gewondenkist veilig binnen komt, de Auster

gezegd werd dat er maar even voor luchtvervoer gezorgd moest worden voor item zoveel „hogen”. Waarna Maospati — na degelijk inventariseren het volgende telegram moest terugzenden: **OP MAOSPATI EEN TOTAAL VERNIELDE WILLOW, NIET Vliegklaar, PLUS EEN HALF VERNIELDE WILLOW, BINNEN EEN WEEK NIET TE REPAREREN. VERDER NIETS. PROBEER FRITS DIEPENS LUCHTTAXIBEDRIJF!**

Nee, het lijkt weinig op de beschaaft wereld, dit vliegveld noch met de mensen die er rondlopen. Nimmer zou ik argeloze bezoekers van Maospati aanraden alléén op stap te gaan langs de lanen en weggetjes van dit reusachtig uitgestrekt vliegpark, want de mogelijkheid is niet uitgesloten dat zijn laatste blik, voor hij van schrik geheel gestorven ter aarde zal kreunen, een halfnakte wilde zal aanschouwen met een rode of zwarte baard, lange haren, kortom een woest voorbeeld van grotbewoners aan 't begin van hun ontwikkeling. Dit is dan naar alle waarschijnlijkheid een luchtdoelartillerist van kapitein Van Dijk. Verschil tussen de echte grotbewoners



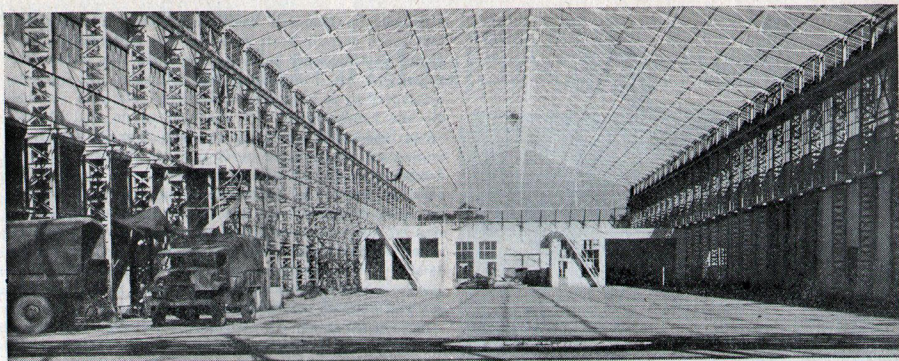
De luchtdoelartilleristen Van Uffelen (Naaldwijk), Biginski (Amsterdam) en Pauw (De Lier) waken achter hun 2 centimeterstuk op het dak van een hangar over hun bouwende kameraden.

nagekeken, getankt en gevlogen wordt, want ook op Maguwo tenslotte vinden we een ArVA-patrouille.

MAOSPATI

Nergens week gezagvoerder Reek af van normale vliegprocedures, maar toen we van Maospati opstegen strietste hij toch even laag over de achterblijvers, die naast hun rood-wit-blauw ons toewuifden. Nergens maakte fotograaf Verhoef meer foto's dan op Maospati. Kapitein Straus — zelf luchtdoelartillerist — glunderde bij het zien van de LuA op het vliegveld van Madioen en ook alle overige deelnemers werden getroffen door de zeer speciale sfeer van Maospati. Allereerst dit: Maospati is een stille vliegbasis met een maximum aan ruïnes en een minimum aan comfort, vliegverkeer en contact met de buitenwereld. Dit dient gezegd te worden sinds dat telegram uit hoge regionen, dat Maospati toegesond kreeg en waarin

en die van kapitein Van Dijk is de versnelde ontwikkelingsgang die de laatste de historie laten ondergaan. Waar de mensheid 10.000 jaar voor nodig had om van grotbewoners garagebewoner te worden, presteert Maospati in enkele weken. Er hier zijn we dan op 't punt waaruit de opgetogenheid van onze trip-troep valt af te leiden: de „ongelimiteerde dadendrang van deze bezetting om nu eens niet met hiërarchieke aanvraagjes te proberen de Genie een beter vliegveld te laten bouwen, maar met eigen kracht en eigen (welhaast blote) handen zelf aan te pakken en dit op een allermint kinderachtige manier. De resultaten zijn er dan ook naar. Uit de machteloze onordelijkheid van een vernield vliegveld zijn de goede voorwerpen van de persé-onbruikbare gescheiden en uit het weinig overblijvende dat geschikt werd bevonden werd alles gehaald. Als een dezer dagen de KLM-dienst op Madioen wordt geopend, zullen de toestellen lan-



Strakke lijnen, kolossale ruimte en oersterk van opzet: vooroorlogse bouwwijze van de M.L., waarvan hierboven de constructie-werkplaats van Maospati als bewijs.

den op een perfecte startbaan, 1600 meter lang, ruim 100 breed, waar je (als je dat persé zou willen) ook nog behoorlijk met wind méé binnen zou kunnen komen. De passagiers zullen een keurig plaatskaarten-bureau vinden en een in-knus restaurantje. Een ondernemende KLM-er mag gerust die steile ladder opklimmen, die tegen een vernielde hangar staat; hij zal boven behoorlijke soldatenkamers vinden en er in één daarvan zeker een half uur verblijven om de bijna 1000 krant- en tijdschriftfoto's te bestuderen, die daar met schijnbaar eindeloos geduld tegen de muur zijn geplakt. Wie, zoals wij, de M.T.-officier Chef Smulders goed kent en derhalve een trip over de gehele basis kan fixen ziet overal werkende Lua's. Enkele tientallen meters boven de begane grond zit chauffeur-monteur Joop Versteeg in 't topje van een constructie-werkplaats aan een sirene te prutsen, achter de keuken bouwt de Lua haar eigen cantine, een reuzenwerk, waarbij men nu nog pas aan de grondslagen toe is, maar dat binnenkort toch alweer geopend zal worden. De keuken is gebouwd en biedt plaats aan koks, bedienden en baboe's, de wasgelegenheid is goed geregeld, de WC's zijn van een aard, dat wij de tip kregen er speciaal naar te gaan kijken. Die tip werd niet alleen mondeling gegeven, maar ook via een welvoorzene tafel waar — zo maar op een dag in de week — de kippenboutjes op verslinden wachten naas t de eieren, de soep en de nasi. Dit alles plus hetgeen we allemaal niet vermeld hebben van deze regoureuze opbouw zou op zichzelf al genoeg lof zijn aan 't adres van de mannen op Maospati, bewonderenswaardig is hun optreden nu daar nog bijkomt dat er voor hen ook nog een zware militaire taak viel op te knappen. Dagelijks moest er patrouille gelopen worden — vooral in die eerste tijd, toen Maospati nog in een „uithoek" lag, zoals Kapitein van Dijk het zo fijntjes uitdrukte. Over deze acties zou Lt. Onnen U kunnen inlichten met z'n rosse baard en het gaatje in z'n vechtpet die gelukkig nogal hoog boven op 't hoofd pleegt te staan bij hem.....

Tenslotte nog iets over de geest op Maospati. Waarschijnlijk hebben deze lichtdoelartilleristen zich op Maospati hervonden. Ik weet niet hoe zij op Tijlilitan waren, maar Tijlilitan ligt veilig, dicht bij Batavia,

er is weinig actie voor bewakingstroepen en er waren de bedwelmende invloeden van de grote stad, het zal wel een sleurleven geweest zijn. Toen kwam Maospati met z'n ruïnes, zijn gevaren, zijn spanning en z'n primitiviteit. Dit moet een grote inspirerende afwijzeling geweest zijn voor deze jongens, die resulteerde in dit geestdriftig aangrijpen van de moeilijkheden, waar zich maar zwakke plekken voordeden. Dit werk en z'n opmerkelijke resultaten hebben de Lua hier tot een troep gemaakt die wij gaarne ten voorbeeld stellen: een heel leger met zulke knapen en er is geen leger meer nodig! Ook hier: lekker chauvinisme, net als bij de Spitfires. Grote brieven schrijven aan Stuurkolom en Wapenbroeders dat we nu ook wel eens iets over de Lua mogen schrijven. We hebben dit nu gedaan, omdat ze het eerlijk verdienen.

SINGOSARI

Achtien December was Singosari zoals wij het beschreven in 't Augustus-nummer van de Stuurkolom. Koel, groot, maar ruïneus vernield en pas na vele werkzaamheden terug te brengen tot zijn oude staat van mooiste vliegbasis van Java. Toen op die gedenkwaardige 19e December trokken de bewakingstroepen van de infanterie naar andere plaatsen waar de opmars begon en de razerij. Begin Februari kwam een peleton van de 3e compagnie Luchtvaarttroepen en toen was er helemaal niets aardigs meer aan Singosari. Wat er aanvankelijk nog was aan bewoonbare ruimte in die ene te herbouwen hangar was gesloopt en de weg gegaan van alles wat brandbaar



Baardmensen op Maospati.



Boven: Mannen van de 3de Cie Luchtvaarttroepen.
Onder: De aalmoezanie bij de D-patrouille van 6 Arva
Sqn te Surabaja.

was in die hangar: van vuur tot rook naar as. Als een luchtvaarttrooper overgeplaatst wordt van Kemajoran naar Semarang laat ie allereerst zijn dekens thuis. Bij de Spits behoef je geen nachtvorst te verwachten. Maar de daarop volgende overplaatsing naar Malang bleek toen fataal. Zonder dekens in die stenen kamers zonder vensters en deuren ga je dan op een veldbed liggen totdat het 's nachts twee uur is, de tijd waarop je vloekend wakker wordt, verstijfd en pijnlijk van de felle kou. Dezelfde lijdensweg van iedere troep, die op een leeg vliegveld werd geplaatst begon ook hier. Het hoogst noodzakelijke — de legering — werd opgeknapt, er kwam triplex op de plaats waar glas behoorde, maar het werd in iedere geval gesloten. Er werden dekens gestunt in Malang en grote schoonmaak gehouden. Nu is die hangar weer bewoonbaar, huiselijk zelfs omdat alleen al de aanwezigheid van een paar veldbedden, een kastje met wat foto's erop, een kleedje over een tafel en een slendang aan de wand die aanwezigheid van mensen verraden, waarbij het prettig moet zijn te wonen.

MODELVLIEGTUIGBOUWERS IN DE ML.

De op Zondag 21 Maart op Tjililitan gehouden modelvliegwedstrijd heeft aangetoond wat op dit gebied bereikt kan worden en het is zonder twijfel dat velen deze Zondagmorgen enthousiast voor de modelvliegsport geworden zijn.

Om een duidelijk overzicht te krijgen van wat er in de M.L. aan modelbouw wordt gedaan, verzoeken wij alle modelvliegtuigbouwers, wáár ook in de Archipel, ons te schrijven over hun activiteit, hun gebouwde types, etc.

Brieven aan HK-ML, kant. Voorlichting, Koningsplein W-8, Batavia.

Tenslotte drie mededelingen.

Ten eerste dat Welzijnsverzorging van zins is op grote

Evenals op Maospati heeft men hier niet stilgezeten. Met groot vernuft heeft men dat ene buitenkansje uitgebuit dat Singosari bood, de overvloed van water. Het begon met het dichtdraaien van de kraan, een operatie uitgevoerd in de bergen door plagerige pellopers, die met die ene handbeweging het vliegveld en de stad Malang droog legden. Men nam daarop actie door de bergen in te trekken en de kraan weer open te draaien plus het dempen van de put waarin zich die kraan bevond. De p.p's die nu in de bergen niets meer konden plagen kraakten de leiding ten tweede male, maar nu tussen stad en vliegveld, met het resultaat dat al het Smeroe-water nu neerklettert uit de leidingen van Singosari en de stad met waterwagens bevoorradad moet worden. Zoals gezegd is hier een listig gebruik gemaakt bij het aanleggen van keuken, mandikamers en toiletten.

Er is geen stroom op Singosari, dus keken we ietwat meewarig naar de moeizaam meegesjouwde radio-toestellen, maar de felle blik in de ogen van de heer Glazenberg terwijl hij zei „de chauffeurs zullen er net zo lang aan prutsen dat we Zondag Holland-België kunnen horen” sprak van zoveel vertrouwen in z'n autobesturende kameraden en zekerheid in het kunnen dat ik er niet aan twijfel of zij hebben het 3-3 horen worden.

Op Malang tenslotte staat een Auster van 6 ArVa, maar om nu wat afwisseling te brengen in de eentonigheid, zij hierbij vermeld, dat deze niet op Singosari huist, maar op de renbaan van de stad, die groot genoeg is en dichter bij het stafkwartier.

MOROKREMBANGAN

Tenslotte een heel klein plukje legerluchtvaart tussen een overweldigend groot contingent M.L.D. De ArVa patrouille in Soerabaja geeft een duidelijke afspiegeling van het hele squadron, zoals dit over Java is verspreid. Het bestaat namelijk nog uit twee soorten wezens: de nieuwen en de ouden, de aflossers en de afgelosten. Wij worden ongemerkt oud in dit land en als je goed kijkt ook lelijk. Het valt pas op als je de piepjonge ArVa aflossing ziet naast de oude, doorgewinterde koppen van de jongens van October 1946. Hebben al de moeilijkheden met toestellen, bevordering, demobilisatie en wat er alsof aan obstakels in het leven van een luchtmachtsoldaat zijn te overwinnen ons uiterlijk zo aangegrepen? Of is het het klimaat? Hoe het zij, die jonge frisse gezichten steken erg af tegen de verweerde tronies als bv. van een korporaal Van Buuren. Toch is het goed dat oud en nieuw nog even samen zijn, al gunnen we oud gaarne zijn thuisvaart. Het zal onder deze omstandigheid evenwel gemakkelijker zijn om de jongeren de degelijkheid en tradities in te prenten die de eerste ArVa gemaakt hebben tot die onmisbare steunpilaar van luchtmacht, divisiecommandanten, troepen in nood, gewonden. Verspreid over heel Java, vliegend over de boomtoppen en met een even betreuenswaardige als heldhaftige verlieslijst passen nu reeds woorden van lof aan die oude ArVa. En de nieuwe?

schaal bouwpakketten voor modelvliegtuigen aan te kopen en onder geïnteresseerde militairen te verspreiden. Wij hopen dat vele ML-ers, ook zij die nog niet aan modelbouw hebben gedaan, deze sport zullen gaan beoefenen.

Ten tweede, dat het in de bedoeling ligt grote regionale wedstrijden te gaan houden, waaraan modelbouwers van allerlei legeronderdelen zullen deelnemen en waar, vanzelfsprekend, de ML goed voor de dag moet komen.

Ten slotte, dat op de vliegfeesten ter gelegenheid van het 35-jarige ML-jubileum plaats is ingeruimd voor een demonstratie met modelvliegtuigen. Daarom moeten wij precies weten wat er in de ML aan modelvliegtuigbouw wordt gedaan.

Luchtambulancedienst

Toen die klap geweest was en die stekende pijn werd gevoeld in zijn benen, was het leven voor Piet van Kaam anders geworden. Hij was gelicht uit de eenvoudigheid, die samengevat wordt in het woord soldaat en al die gewone dingen als dienst, vriendschap en moeilijkheden waren eensklaps vervangen door een geheel verschillend leven, dat van gewonde. Pijn kwam er voor in de plaats en liggen, een zware dagtaak van chauffeur of infanterist of schrijver maakte plaats voor een dag van 24 uur wachten, vervelen, nietsdoen. Maar ook leerde hij de zorg kennen, waarmee hij nu omringd werd door mensen, waar hij vroeger achteeloos langs gelopen was en die — op hun beurt — zich niet aan hem hadden gestoord, omdat hij toen gezond was. Hij zag de inspanning van de chirurg, die hem pijnloos van de scherven ontleed in de hulpverbandplaats, hij bemerkte de voorzichtigheid, waarmee de chauffeur van de ambulance hem reed naar het Elisabeth-ziekenhuis in Semarang.

Tenslotte vernam hij, dat zijn genezing zoveel tijd zou nemen, dat het beter was, dat hij naar Holland ging — daar was alles gemakkelijker en dicht bij huis geneest een mens het snelst. Je gaat per ambulancevliegtuig naar Batavia en vandaar per Kota Inten naar Holland.....

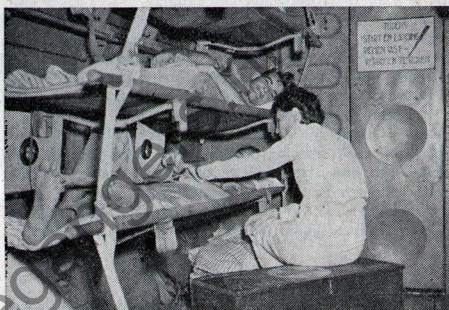
Ambulance-vliegtuig. Zo'n eerste vlucht zou zijn laatste tocht over Java zijn, het eiland waar z'n kameraden achterbleven, het stukje grond waarop hij had gevochten. En voor het laatste zou hij zich de zorg laten welgevalven van de geneeskundige dienst van onze Strijdkrachten, in het bijzonder de Vliegmedische Dienst. Dadelijk op Kali Banteng merkte hij het alweer. Iedereen had die strakke ernst over het gelaat, van mensen, die weten, dat een zware last van verantwoordelijkheid op hun schouders ligt. Terwijl hij uit de ambulance-auto gedragen wordt, ziet hij aan z'n hoofd eind de bezorgde trekken van Dr. de Roest, die het transport hier inlaadt. Aan het voeteinde sjouwt dikke Vos, ziekenverpleger van het Spitfire Squadron, anders de grootste gek van de medische dienst, maar nu met dodelijke ernst op de bolle wangen. (Foto 1) In het vliegtuig hangen voorin, tegen de stuurhut twee rijen van drie stretchers boven elkaar.

Op een ervan komt hij te liggen. Boven hem een groot-majoor, die de dwinger van Soerakarta was, maar met een in Indonesië niet te genezen maagkwaal zijn troep moet verlaten om in Holland beter te worden. Dan een pionier, wiens laatste mijn z'n rechterhand kostte en nog een twaalfstal andere patiënten, sommigen liggend anderen op de zitbanken. Het is in het vliegtuig alweer net als in het ziekenhuis. Zorgzame verpleegsters gaan rond, vragen of dit je eerste vlucht is en dringen er op aan, dat je het onmiddellijk zegt als je je niet prettig voelt (Foto 2). Maar hij voelt zich reusachtig! Dat vliegtuig is het rustigste vervoermiddel om als zieke in vervoerd te worden en zo nu en dan, als het deurtje opengaat kun je nog een blik in de cockpit werpen.

Opnieuw komen de verpleegsters rond, nu met limonade in cartonnen bekertjes en ze blijven een praatje maken, vertellen van de hoogte waarop gevlogen wordt, halen herinneringen op aan vroegere gewondenvluchten.

Als even later de jongen naast hem met die longaan-doening het benauwd krijgt wordt een zuurstoffles uit de grote kist met eerste-hulp artikelen gehaald en even later is hij weer rustig. Dan volgt de landing op Kemajorran.

De ambulance-auto's van het Militaire Hospitaal staan



al voor het toestel als de brede deuren worden opengeslagen (Foto 3). Nog een korte rit door Batavia en Piet is in het Militair Hospitaal II, waar hij na registratie zal blijven wachten op zijn transport naar Nederland. Tijd genoeg om nog na te praten op de ziekenzaal over die onverwachte sensatie, die het vervoer door de lucht hem bracht, niet zo zeer aan avonturen, dan wel aan voortdurende van de zorg, waarmee hij als gewonde van die ongelukkige dag af omringd is geweest. Ook in de lucht hebben ze hem niet alleen gelaten, de vliegende verpleegsters, de vlieger en de andere bemanningsleden, evenmin als zij het die andere — zwaarder of lichter — gewonden doen, die bij tientallen worden vervoerd door de Vliegmedische Dienst. En steeds tot ieders tevredenheid.

Nimmer nog is van de kant van de patiënten een wan-
klank gehoord.

R A D A R

De tijd, waarin radar verborgen was onder een zware sluier van geheimhouding, ligt reeds enige jaren achter ons en iedereen, die zich voor de luchtvaart of radio-techniek interesseert, is wel op de hoogte van de principes, waarop radar berust; een duidelijk begrip van de, zeer uiteenlopende, toepassingen en uitvoeringen ontbreekt echter meestal, temeer omdat het merendeel dezer systemen slechts bekend is onder de Engelse afkortingen of code-namen; ter opheldering volgt derhalve een schematische indeling van radar met diverse uitvoeringen ervan.

Eigenlijk bestaat er nog geen algemeen aanvaarde definitie van radar, die voldoende nauwkeurig is om een beslissing mogelijk te maken of bijvoorbeeld Decca onder radar gerangschikt kan worden of niet.

Volgens de oorspronkelijke opvatting diende men onder radar te verstaan die radio-systemen, welke gebruik maken van de natuurlijk terugkerende echo om afstand en richting te bepalen van het object, dat men wenste op te sporen, zoals ijsbergen, schepen, vliegtuigen e.d.

Uit deze tijd stammen de benamingen: radio-location, radio-position-finding en later radar, hetwelk een afkorting is van: radio detection and ranging.

Een meer geschikte definitie is wel die van Sir Robert Watson Watt, een der Engelse pioniers op dit gebied, die reeds in 1937 een begin maakte met de opbouw van het radarnet, dat Engeland in staat gesteld heeft om tijdens de Battle of Britain zijn ontoereikende jager-eenheden zo doeltreffend te verdelen en op te stellen.

Deze geleerde nu verstaat onder radar elk radio-systeem, dat werkt met behulp van het zenden en/of ontvangen van korte impulsen radio-golven, waarbij hij alle radar-systemen in de drie groepen: primaire, secundaire en navigatie-radar verdeelt. Overeenkomstig deze indeling zullen de belangrijkste toepassingen genoemd worden.

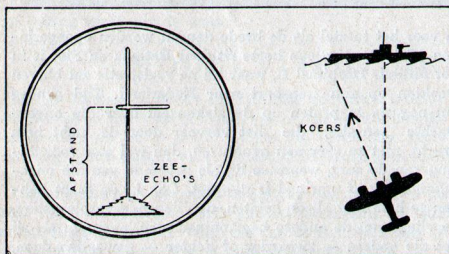
PRIMAIRE RADAR,

ook wel directe radar genaamd, omvat alle systemen, die gebruik maken van een natuurlijk terugkerende radio-echo; dit betekent dus, dat alleen het zoekende station van een radar-zender en -ontvanger is voorzien.

Bij primaire radar komen twee uitvoerings-methodes naar voren. De eerste is een apparaat, waarbij de afstand van het gezochte object direct op een tijdbasis op het scherm van een kathodestraalbuis kan worden afgelezen en waarbij men de richting van het object ongeveer kan bepalen door het ontvang-antenne-systeem te draaien tot de pieken op het scherm, die de echo-impuls voorstellen, aan weerszijden van de tijdbasis van gelijke grootte zijn.

Bij vliegtuigen geschiedt het verdraaien van het antenne-systeem door koersverandering, omdat deze antenne-systemen vast gemonteerd zijn.

Uitvoeringen hiervan zijn:



ASV Beeld.

De rechter piek is groter dan de linker, omdat de onderzeer zich stuurboord van de koers van het vliegtuig bevindt.

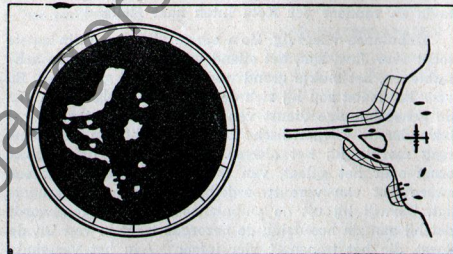
ASV (Air to Surface Vessel) is een installatie aan boord van vliegtuigen, bestemd voor het opsporen van schepen en speciaal van boven water varende onderzeeboten.

AI (Air Interception) wordt gebruikt in nachtjagers om vijandelijke vliegtuigen zo dicht te benaderen totdat visuele waarneming van het object mogelijk is.

PPI (Plan Position Indicator) is de tweede uitvoering van primaire radar; hierbij laat men de tijdbasis syndhroon met een antenne, die de impulsen sterk gericht uitzendt, op het scherm ronddraaien.

De echo-impuls verschijnt hier niet als een piek, maar als een lichtpunt op de ronddraaiende tijdbasis.

Hiermede kunnen dan uit de richting van de tijdbasis en de afstand van het midden van het scherm tot het lichtpunt de richting en afstand van het, de echo veroorzakende, voorwerp bepaald worden. Voorbeelden hiervan zijn:



H2S Beeld.

Stad, havencomplex en schepen worden zichtbaar; het midden van het beeld is het vliegtuig zelf, de onregelmatige vlek eromheen wordt veroorzaakt door zee-echo's e.d.

H2S dit is de code-naam voor een PPI, welke in een vliegtuig aangebracht, de bemanning in staat stelt onder alle weersomstandigheden de grond te zien; met enkele modificaties kan H2S ook als bommenrichtkijker gebruikt worden.

GCI (Ground Controlled Interception) werd gebruikt door de z.g. fighter-controllers op de nachtjager-controleposten, die op hun scherm zowel de eigen jagers als de vijandelijke toestellen konden volgen en aldus radio-telefonische aanwijzingen konden geven omtrent te vliegen koersen en ontmoetingstijden.

GCA (Ground Controlled Approach) is een blindlanding-systeem, waarbij de gehele radar-uitrusting op de grond blijft en het vliegtuig slechts een goede radio-telefoon nodig heeft. De gronduitrusting is mobiel en omvat twee radar-apparaten en een ruime keus aan RT-kanalen.

Het eerste apparaat wordt het „zoek” systeem genoemd en vertoont op twee kathode-straal-buizen de positie van alle vliegtuigen binnen een straal van 25 mijl.

Het tweede is een precisie systeem en vertoont op kathodestraal-buizen de positie en hoogte van een vliegtuig, dat de betreffende landingsbaan nadert.

Een verkeersleider „rangert” de vliegtuigen door elke vlieger aanwijzingen te geven omtrent koersen naar de landingsbaan, die in gebruik is. De naderings-controleur

gebruikt de informatie, welke door een paar sub-controleurs verschaft wordt, om de vliegtuigen binnen te loodsen en waarschuwingen te geven bij eventuele afwijkingen.

SECUNDAIRE RADAR

Of indirecte radar wordt voornamelijk gebruikt voor het aanvliegen van vliegvelden, afwerp-terreinen e.d. Hierbij is het gezochte doel voorzien van een ongericht radarbaken, (responder of racon), dat bij ontvangst van de, door het vliegtuig uitgezonden, impuls een antwoordende impuls uitzendt, welke veel krachtiger is dan een natuurlijke echo. Toepassingen hiervan zijn:

REBECCA EN EUREKA (Respectievelijk de code-namen voor de radarzender in het vliegtuig en het radarbaken op de grond). Dit systeem werd oorspronkelijk gebruikt voor het aanvliegen van afwerp-terreinen voor bevoorradiging van paratroopers en ondergrondse organisaties. Later en ook nu nog werd Rebecca gebruikt voor het aanvliegen van vliegvelden; het bereik van de Rebecca-Eureka combinatie is ong. 95 Mijl op 10.000 voet, afstanden kunnen er zeer nauwkeurig mede bepaald worden en een schatting van het verschil tussen de koers van het vliegtuig en de richting van het Eureka-baken is binnen enkele graden mogelijk.

BABS (Beam Approach Beacon System) in een radarbaken, dat zeer veel op Eureka lijkt, doch een veel nauwkeuriger nadering van de landingsbaan mogelijk maakt, o.m. doordat het de antwoord-impulsen sterk in het verlengde van de landingsbaan gericht uitzendt.

Het bereik is 14 tot 20 mijl op 1000 voet hoogte; wanneer een vliegtuig met behulp van Eureka het vliegveld tot op deze afstand genaderd is, zal de navigator Rebecca op BABS overschakelen en aldus in staat zijn een landing uit te voeren, tenzij de bewolking lager is dan 200 voet en het zicht minder dan 400 meter.

Enkele andere uitvoeringen, waarbij de responder echter in het vliegtuig aangebracht is, zijn:

Oboe Een combinatie van twee radar-stations, waarvan een de trek van het vliegtuig controleerde en het andere de afstand vanaf het punt, waarboven de bommen moesten worden afgeworpen; hiernedee konden, zonder visueel of radar-zicht van de grond, bombardementen uitgevoerd worden met een nauwkeurigheid van ong. 90 meter op een hoogte van 20.000 voet en op een afstand van 180 mijl van de grondstations.

IFF (Identification Friend or Foe) is een apparaat, waarmee men vriend en vijand van elkaar kan onderscheiden.

Doordat de antwoord-impuls van het gecontroleerde schip of vliegtuig in sterke gemoduleerd kan worden met morsetekens, kan men een verdere identificatie hiervan mogelijk maken.

Bij al deze systemen bezitten dus zowel het zoekende als het gezochte station een radar-zender en -ontvanger.

NAVIGATIE RADAR

Omvat de systemen, die gebruikt worden om de positie van een vliegtuig (of schip) te verschaffen zonder directe referentie naar een bepaald radio-station.

Hierbij wordt namelijk niet zoals bij primaire en secundaire radar gebruik gemaakt van de tijd, welke verstrijkt tussen het zenden van een impuls en het ontvangen van de echo, maar men gebruikt het tijdsverschil tussen de ontvangst van de impulsen van twee of meer radar-stations.

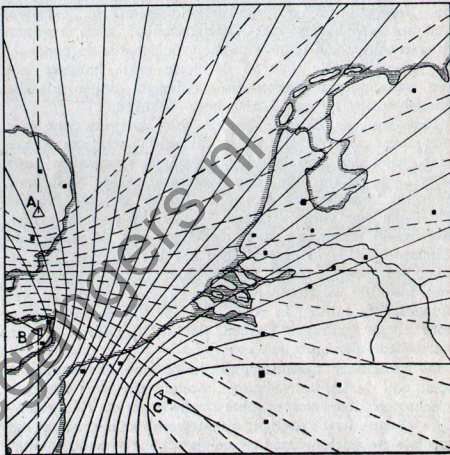
Op een landkaart wordt dan een net aangebracht van lijnen, die punten van gelijk tijdsverschil verbinden; aangezien dit hyperbolen zijn, spreekt men bij deze navigatie-methoden ook wel van hyperbolische navigatie.

Het vliegtuig is hierbij slechts voorzien van een radar-ontvanger, waarmee de impulsen van het continue werkend grond-net ontvangen worden.

LORAN (Long Range Navigation)

Hierbij wordt door de navigator het tijdsverschil tussen de impulsen, uitgezonden door een bepaalde combinatie van twee radar-stations, opgemeten; op zijn LORAN-kaart kan hij de, daarbij behorende, hyperbool opzoeken, waarmede hij dus een positie-lijn verkrijgt; door dit te herhalen met een tweede positie-lijn, welke samen met de eerst-gevonden lijn zijn positie bepaalt.

In tegenstelling met andere radar-systemen maakt men bij LORAN niet alleen gebruik van de directe radio-golven (ground-waves), maar ook van de radio-golven, welke een maal door de Heaveyside-laag teruggekaatst zijn (skywaves), aangezien hiernedee een aanzienlijk groter bereik verkregen wordt. Deze „skywaves” zijn echter slechts des nachts bruikbaar; het bereik is des nachts dan ook twee maal zo groot als bij dag, namelijk 1600 tegen 800 mijl.



Gee Kaart.

De combinatie van radarstations A en B en B en C leveren respectievelijk de gestreepte en volgetrokken lijnen van gelijk tijdsverschil op.

Gee Is een bijna uitsluitend door de RAF en Engelse maatschappijen gebruikt systeem, dat op hetzelfde principe berust als LORAN, doch waarbij tegelijkertijd twee combinaties van radar-stations ingeschakeld worden, zodat een positie in één maal bepaald wordt.

Het bereik is ongeveer 200 mijl op een hoogte van 5000 voet.

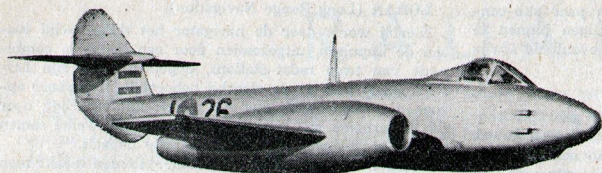
Decca

Decca Verschaffte een van de eenvoudigste methoden van positiebepaling. Bij dit systeem worden in plaats van tijdsverschillen fase-verschillen opgemeten van twee combinaties van radar-stations, doch dit geschiedt geheel automatisch en continue; de resultaten worden zichtbaar op meters en kunnen weer evenals bij LORAN met behulp van een speciale kaart tot een positie worden herleid.

De enige vereiste manipulatie is het instellen der meters op het punt van vertrek.

Het maximum bereik onder goede condities is ongeveer 1000 mijl en op deze afstand is de positie op 1 mijl nauwkeurig; op een afstand van 300 mijl is de nauwkeurigheid alreeds een kwestie van enkele honderden meters.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden van mogelijkheden met radar, waarvan nog geregeld nieuwe toepassingen worden uitgevoerd.



VLIEGBASIS

in de

klei

Meteors boven de Oldehove.

Voor het schrijven van zijn boek „Blubber” had Hofwijk niet helemaal naar Java behoeven te gaan. Iedereen, die wel eens een bezoek aan de vliegbasis Leeuwarden heeft gebracht, zal het hiermee eens zijn. Zo op het eerste gezicht heeft het hier veel weg van een werkkamp in de Noordoost-polder; roodstenen barakken, eetzaal, keukens en kerels met rubberlaarzen. Deze mannen dragen echter óók blauwe pakken en behalve de genoemde gebouwen ziet men in de verte grote hangars met een verkeerstoren daarbovenuit. Allemaal dingen dus, die onmiskenbaar bij een L.S.K. basis behoren.

Inderdaad, er is een vliegveld hier en wát voor een; niet maar zo'n stripje, neen, uit die vruchtbare Friese klei groeit een complete luchthaven, een waardige basis voor het puikje van de Legerluchtmacht Nederland. Hiermee bedoelen we de snelle Gloster Meteors, die het 323 Squadron vormen. Klaar is men er nog lang niet. Als overal wordt ook hier gevochten met de materiaal-schaarste. Er is geïmproviseerd tot het uiterste. Des te meer bewondering moet men hebben voor de knapen, die met toevallig voorhanden zijnde en van heinde en ver aangesleepte spullen in ruim een jaar tijd de zaak zover voor elkaar gekregen hebben, dat 323 Squadron er zijn intrek kon nemen.

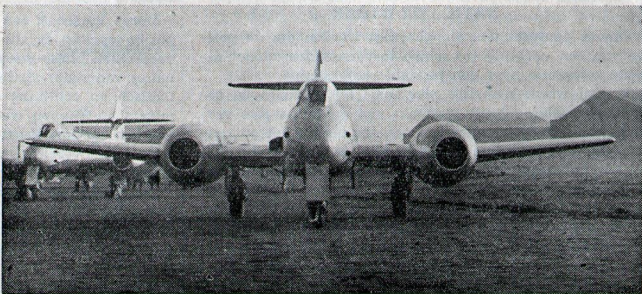
De vliegbasis Leeuwarden, die onder het commando staat van de Lt. kol. Sissingh, bestaat uit twee kampen, gescheiden door een openbare verkeersweg. Het eigenlijke vliegveld met de hangars en werkplaatsen vormt het grootste gedeelte, waaraan men de schone naam „Amelia” heeft gegeven. Tevens zijn hier de keukens, eetzaal, cantines, messes en ook de bekende L.S.K.-brandweerschouw ondergebracht. In het kleinere „Burmania”, dat ongeveer tien minuten van „Amelia” verwijderd is, vindt men de gebouwtjes van de administratie, de M.T. en de barakken van de manschappen. Bijna alles is hier van steen, volkomen afgesloten, zodat men geen last heeft van tocht, lekkage en dergelijke narigheden. De verwarming van de zes-manskamertjes en de overige lokalen is eveneens prima in orde. „Burmania” is een voormalig Duits concentratiekamp, dat, voor de Luchtmacht het in gebruik nam, natuurlijk grondig omgebouwd en hersteld moest worden. Door de komst van de Meteors dreigden de barakken overbevolkt te worden. Men heeft hiervoor een oplossing gevonden, door een gedeelte van het personeel, waarvan de werkzaamheden niet in direct verband staan met 323 Squadron, te legeren in de Leeuwardense Frederikskazerne.

Het eigenlijke vliegbedrijf, met alles wat daaraan vast zit, speelt zich dus af op „Amelia”. Via een publieke weg en een stuk van een brede, betonnen taxibaan, kom je terecht bij een aantal enorme hangars; de verblijfplaatsen van de Gloster Meteors van het 323ste Luchteskader. Onder de

stalen bogen wordt hard gewerkt. Grote tractoren rijden grommend heen en weer met motoronderdelen, metalen platen of gereedschappen. De stem van Sgt. Veenendaal schalt door de ruimte: „Hé daar, kijk uit voor die vleugel! Pas op, een kuil!” Ondertussen krijgen we vast een Meteor te zien. Sld. Bruining, verklaart de verschillende instrumenten in de cock-pit en de onderdelen van de kist. Evenals de meeste van zijn collega's heeft hij z'n opleiding ontvangen aan de Technische School te Deelen, waarna hij bij de Meteors op Twenthe terecht kwam.

Toen de straaljagers in Februari op hun nieuwe standplaats aankwamen, stond hij al klaar met schroeven-draaier en Engelse sleutel. Iedere machine wordt door een gediplomeerde vliegtuigmonteur, bijgestaan door enige hulpmonteurs, onderhouden. De eerste is verantwoordelijk voor de goede werking en tekent voor iedere vlucht een bewijs, dat alles oké is. De zorg voor de motoren is toevertrouwd aan twee korporaals- en twee soldaten-motormonteurs. Sld. motormonteur Mink („dienst-plichtig hoor, hé”, dit met een schuin oog naar de beroeps-korporaal Diks) vindt die straalmotoren maar ondingen. „Geef mij de zuigermotor maar, daar zit tenminste romantiek in. Overigens, makkelijk zijn die straalpijpen wel.” Pro of contra de jet-motor, ze knobbelen het maar uit, dat verhoogt de toch al goede onderlinge verstandhouding. Bovendien blijkt er wel uit, dat de jongens hart voor hun werk hebben. Het gebrek aan onderdelen en de aanvoer van oud dump-materiaal, in plaats van nieuwe stukken, zet soms wel eens een domper op het enthousiasme van de jongens. „Geef ons de spullen en we zullen het lucht-ruim schoonvegen!”, zei Mink met vuur. En daar zit veel waarheid in. Laten we in ieder geval hopen, dat, mocht er ooit iets uit de lucht boven ons kleine landje te vegen vallen, de spullen er wel zijn. Aan de jongens in de hangar zal het niet liggen. De technische leiding van de vliegbasis Leeuwarden berust bij de 2e. Lt. Claassen, die de speciale hoogacht van al z'n ondergeschikten geniet. Hij wordt geassisteerd door drie sergeanten. De technische dienst heeft behalve de monteurs de beschikking over een complete staf van instrumentmakers, electriciens en radiomonteurs.

Vanzelfsprekend zijn de Meteors er niet alleen om de



Twee Meteors van Legerluchtmacht Nederland op de vliegbasis Leeuwarden.



TROEPENCOMMANDO M.L. VIERDE FEEST

Van uitstekend gehalte was het afwisselende cabaret-programma, dat de feestende mannen van het Troepen-commando der M.L. te Batavia op 24 Februari hun talrijke gasten hebben aangeboden. Een slangen-bezweerder-goochelaar verwekte een stille huivering in de zaal door een groot, glimmend serpent als een shawl rond zijn nek te leggen, nadat hij een dunner, nóg gevaarlijker uitzien-
dend individu in een knoop had getrokken.

Een ovatie oogstte het optreden van een evenwichtskunstenaar-krachtpatser (over wie in een volgende Stuur-

kolom méér), die met zijn hand dikke spijkers door dito planken ramde en ze er weer uit trok door middel van zijn tandjes; die massieve ijzeren stangen als koperdraadjes in elke gewenste vorm boog en, balancerende op een op twee stoelen geplaatste fiets, zich tot op zijn hemmetje ontkleedde. Later vond deze merkwaardige procedure in omgekeerde volgorde plaats.

Harmonica-virtuozen, liedjes-zangers en een vlotte conferencier verdreven de nu en dan tastbare spanning-in-de-zaal op plezierige wijze.

mensen in de werkplaatsen werk te verschaffen. Als de weersomstandigheden het maar even toelaten, worden enige toestellen de taxibaan opgesleept, er wordt gestart en vergezeld van het voor straalmotoren zo kenmerkende gehuil rollen de machines met regelmatige tussenpozen naar de startbaan. Even later zitten zij in de lucht. Dagelijks maken zo enigen van de officieren- en onder-officiërenvlieger verschillende oefenvluchten. Voor zij vertrekken ontvangen zij de nodige instructies van de commandant van het squadron, de Maj. vlg. Elinterman, iemand, die niet over een nacht ijs schijnt te gaan. Als binnenkort een aantal Spitfires arriveert, zullen met deze toestellen schietoefeningen worden gehouden. Hiertoe is op het waddeneiland Vlieland een zandplaat, de „Vliehorst” genaamd, als schietbaan ingericht.

Om de start van zo'n Meteor goed te zien, moet je eigenlijk in de verkeerstoren zitten. Een kleine honderd meter van de hangars staat-ie, veertien meter hoog. Je gaat een steil trapje op, stoot een luik open en ineens sta je in een gezellig kamertje, het domein van de officier-verkeersleider met zijn sergeants-assistent. De eerste V.L.O. is de 2e. Lt. Klinkhamer, plaatsvervangers de 2e. Lt. Smit, die als eerste op deze basis dezelfde dag beëdigd zou worden en de Vdg. Hekman (The Bink of the Night). In de toren bevinden zich o.a. vier luidsprekers, verbonden met de radiokamer op de begane grond. Uit een van de speakers klinkt de stem van een Meteorvlieger: „Leeuwarden tower, Leeuwarden tower, Hee Popsey 32, can I take off?” Als Lt. Smit toestemming gegeven heeft, ziet men over een van de drie startbanen een straaljager wegschieten. Weldra giert hij over de toren. Van hieruit heb je een uitmuntend overzicht over de vliegbasis; vooruit de drie grijze linten door een groen veld, omzoomd door boerderijtjes en villatjes. Twee banen hebben een lengte van 1625 meter, de ander is 1200 meter lang. Binnenkort zal een baan tot 2000 meter verlengd worden. Aan het begin van de in gebruik zijnde strip staat de „caravan”, een brandweerwagen en een zieken-

auto. Midden op het veld bevindt zich de „homer” (radio-richtingspeler), die echter nog niet naar wens functioneert.

Aan de linkerkant geeft de toren uitzicht op de hangars, terwijl rechts beneden de brandweer zetelt. De ramen aan de achterkant zien uit op „Burmania”. Radar is in de toren nog niet aanwezig. Wel zal binnen afzienbare tijd een „Standard Beam Approach” bakenlandingsinstallatie aangelegd worden. Zoals gezegd bevindt de radioapparatuur zich in de voet van de verkeerstoren, d.w.z. daar staan de vier ontvangers opgesteld, ieder afgestemd op een bepaalde frequentie (kanaal). Tezamen met nog enige andere sets en de zenders, die in een apart gebouwtje, verderop zijn ondergebracht, onderhouden zij het contact met de machines in de lucht.

Hiermee zijn wel de voornaamste diensten op de L.S.K. vliegbasis de revue gepasseerd. In het kort nog iets over de vrije-tijdsbesteding van het personeel. Daar het kamp niet ver van de stad Leeuwarden is gelegen, is het voor de mensen niet moeilijk gebruik te maken van de amusementsgelegenheden aldaar. Bovendien is een schema ontworpen, waarin door bemiddeling van de R.A.O. eens in de veertien dagen de LegerfilmDienst hier voorstellingen komt geven. De basis bezit verder een aardige onder-officiers-club, die juist een feestavond gaf, met cabaret, dans, een verloting enz. (nog dank voor de heerlijke croquetten o.o.). In de stad bevinden zich een R.K. en een Prot. Militair Tehuis. Van de gelegenheid, die het laatstgenoemde biedt, om er de Zondagen door te brengen, maken velen gebruik, die te ver van huis wonen, om ieder weekend in hun gezin te verblijven.

Zo ziet men, dat ook in een van de uithoeken van ons land een vliegbasis is ontstaan, die terecht met trots kan zeggen, tot een van de meest actieve- en enthousiaste onderdelen van de Legerluchtmacht Nederland te behoren. Ondanks de klei! Cheerio Leeuwarden; over and stop!

W.H.

de S-11

demonstreert

Bemoedigende aandacht van buitenland.

Als een treffend en moedig voorbeeld van de veerkracht der Nederlandse vliegtuigindustrie na de oorlog stond gisteren onder een stralende zon op het vliegveld Ypenburg tussen hard-gele „Mothjes”, waarvan er vele met leerlingen voortdurend met knetterend lawaai starten of zachtken landden, zodat het boven het Haagse vliegveld een druk beweeg was gelijk in zomer-tijd — in zelfbewuste afwachting het nieuwste lesvliegtuig van de NV Nederlandse Vliegtuigfabriek „Fokker”, de volledig geoutilleerde laagdekker S-11, met zijn lichtmetalen vleugels.

De „Instructor”, zoals Fokker dit nieuwste en modernste toestel op lesgebied heeft genoemd, dat leraar en leerling zoveel ongedachte voordelen biedt, had juist zijn Bewijs van Luchtwaardigheid ontvangen en het was ter viering van die bijzondere gelegenheid dat de chef-piloot van de fabriek, de heer Gerben Sonderman, blond-gekuifd en „voorzien” van een zonnige glimlach, trots in zijn kistje stapte en een klein, maar deskundig gezelschap, na een vlotte start in de toch nog ietwat heilige lucht demonstreerde wat dit toestel met zijn 190 pk Lycoming-motor vermag. Sonderman begon zijn kunstvlucht-repertoire, waarin hij een meester is, met een onberispelijke vrille, gevolgd door een „Immelman”, enige loopings, een



Fokker S-11 „Instructor”.

„oll”, flick-roll (heel snelle roll) en daverde vervolgens ruggelings, met naar boven gekeerde wielen, over het restaurant van Ypenburg waar ook directeur Frits Diepen, die de commerciële zaken van de 100 in aanbouw zijnde S-11's leidt (drie zijn reeds gereed) met welgevallen de snelle, kleine metalen vogel volgde.

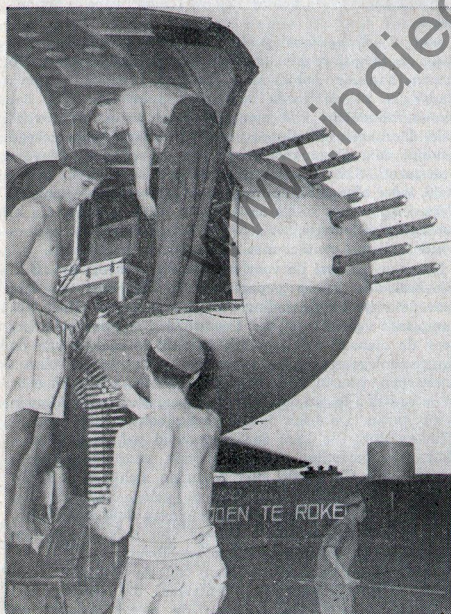
En het was met enige sensatie, dat ook wij ons, enige minuten na Sondermans landing, naast de bekende en populaire instructeur „Hein Bulten” op de plaats van de leerling ons hebben kunnen overtuigen van de qualiteiten van de S-11, zijn manoeuvreerbaarheid, ligging in de lucht, het vrije uitzicht en de overzichtelijkheid van het instrumentenbord. Vliegen in een verkeerskist heeft zijn attractie en opwindning, maar deze S-11 geeft de ongekende sensatie van het werkelijke vliegen. Na even sterk te hebben opgetrokken gooide Bulten het ranke toestel vrijwel verticaal in de bocht en zo gleden we naar de aarde, waarvan de horizon malle capriolen maakte. Enige seconden later dook een zonderling liggend Ypenburg aan de andere kant op en draaide Bulten scherpe cirkels. En zo kreeg je de idee dat je, gelijk een vogel boven het vliegveld dartelde, hoewel de stand van de aarde, voor Sonderman zoeven, nog heel wat anders dan voor ons moet zijn geweest!.....

Goede eigenschappen.

De S-11 heeft reeds de belangstelling van het buitenland en zowel Engelse als Belgische piloten hebben hun bewondering voor de nieuwste les-machine van Fokker te kennen gegeven. Het laat zich aanzien, dat dit toestel van Nederlands fabrikaat zijn weg naar het buitenland zal vinden, omdat de uitlatingen van de vreemde gasten zich in die richting bewogen. Vanzelfsprekend zal ook de Rijks luchtvaartschool van de nieuwste Fokker de voordelen genieten.

Sonderman, die we even aan het woord kregen, was natuurlijk enthousiast over de S-11 en verklaarde dat het een van de mooiste lesvliegtuigen in zijn soort is. Het toestel, dat een maximum snelheid van 215 km bezit en een vliegbereik van 650 km., plafond 4600 m., heeft zijn zitplaatsen, zoals opgemerkt, zij aan zij, gelijk trouwens in de S-1 in 1920. Weliswaar is men daarvan — op verzoek — later afgeweken, maar het getuigt van de intelligente originele gedachtegang, dat men nu weer terugkomt op de zitplaatsen naast elkaar, welke situatie vele voordelen biedt: meer contact tussen leerling en piloot, beter uitzicht, een instrumentenbord. De S-11, waarvan de vleugel van lichtmetaal is vervaardigd, heeft een romp van gelaste buizen als frame. In vergelijking met de tegenwoordig veelal toegepaste geheel metalen schaalconstructie biedt de stalen buizen romp het voordeel, dat hij groter weerstandskracht bezit tegen zware landingen en bovendien gemakkelijker te repareren valt.

De S-11 bezit een staartwiel, de S-12 (een vrijwel gelijk type) is van een neuswiel voorzien.



De soldaten Pijnenburg, Sluis en Muijs, bewapeningsmonteurs van het 18de Squadron, geven een Mitchell wat des Mitchells is.



IEDERE MINUUT EEN MIJL HOGER

• Een experimentele Gloster Meteor Mark IV heeft na 7½ minuut een hoogte bereikt van 7½ mijl, na in 3 minuten tot 5 mijl te zijn gestegen.

Deze Meteor is voor proefnemingen uitgerust met Metropolitan Vickers Beryl straalmotoren in plaats van Rolls Royce Derwents.

ROEBELS VOOR DE R.A.F.

• Gedurende de oorlog betaalden de Russische autoriteiten een som van 15.000 roebels aan de Engelse vliegers van No. 151 Hurricane Wing. De som betaald voor iedere verslagen tegenstander bedroeg 1000 roebels, terwijl 15 Duitse vliegtuigen werden neergeschoten. Alle roebels werden uiteindelijk gestort in het RAF-Benevolent Fund.

ALLE BEGIN IS MOEILIK.

• 66 (Zesenzestig) Mosquito's werden gekraakt tijdens de start, 166 kwamen op andere manier aan hun einde en 8 zijn nog te gebruiken van de 240 Engelse Mosquito's die destijds werden geleverd aan de Chinese Luchtmacht.

STRAAL-KOPZORG.

• Een Engelse rechtbank heeft geadviseerd een duidelijk kenbaar gemaakte gevaarszone vast te stellen voor proefdraaiende straaltvliegtuigen. Dit in verband met het hoofd van een vliegtuigmaker te Bitteswell, dat in de lucht-aanzuigbuis van een Meteor werd gezogen.

't GELUID HOUDT HET NIET MEER BIJ....

• Een door rockets voortgedreven robot-vliegtuig heeft onlangs bij proefnemingen door het Engelse Ministry of Supply een snelheid van bijna 900 mijl bereikt. (Ong. 1440 km.). Deze miniatuur-vliegtuigen met een lengte van 4 meter en een spanwijdte van 2,75 meter werden onder een Mosquito meegevoerd. In het bovenvermelde geval werd een toestel op een hoogte van 10.000 meter losgelaten, daarbij het geluid ver achter zich latend, met een snelheid, die anderhalf maal die van het geluid bedroeg.

ENGELS ALTRUISME.

• Het bleek, dat drie Engelse luchtvaartmaatschappijen op iedere passagier £ 8.12.— hadden toegelegd, toen bij kasopmaken bleek, dat gedurende de 6 maanden van April tot September een verlies was geleden van £ 3.991.000. Maar zij gaan de goede kant op, want de voorafgaande zes maanden betekende iedere passagier een verlies van £ 11.14.—.

B-50 VLOOG 94 UUR.

• Een bommenwerper van de Amerikaanse luchtmacht heeft de eerste non-stop vlucht om de wereld uit de historie gemaakt. Het toestel is van het type B-50 en draagt de naam „Lucky Lady II”.

Het heeft zonder te landen een afstand afgelegd van ruim 35.000 kilometer hetgeen ongeveer 5000 km minder is dan de omtrek van de aarde bij de evenaar. Dit betekent echter niet, dat de „Lucky Lady” onderweg geen benzine heeft ingenomen. Op 4 punten van de route heeft het in de vlucht benzine bijgetankt door middel van speciale tankvliegtuigen.

TELEVISIE IN Vliegtuigen.

• Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen gaan thans over tot het invoeren van televisie in hun vliegtuigen ten gerieve van de passagiers.

Capital Airlines was de eerste die het deed, thans gevolgd door de charter-onderneming Viking Airlines, die al haar acht DC/3's met televisie-sets heeft uitgerust. Elke set weegt ongeveer 50 pounds en onder de romp van het vliegtuig tussen de wielen is een roterende antenne aangebracht.

CANADEES STRAALT-Vliegtuig

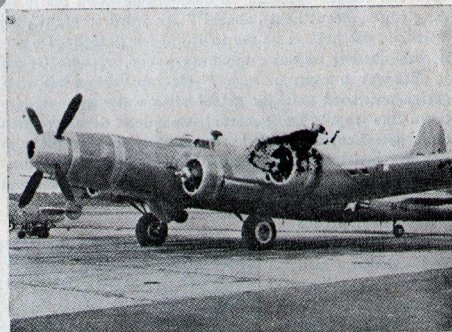
• De Canadese Minister van Landsverdediging onthult, dat spoedig proefvluchten met een tweemotorig Canadees straaltvliegtuig voor twee personen zullen worden gemaakt. Het dient voor gebruik onder alle weersomstandigheden. Voorts zal, ten einde de bewapening te standaardiseren met de Verenigde Staten een nieuw type jachtvliegtuig van Amerikaans ontwerp in productie worden genomen. Hoewel dit toestel op de duur de Vampire zal vervangen, legt de minister er de nadruk op, dat dit niet betekent dat dit Engelse toestel van mindere kwaliteit zou zijn.

AUTOMATISCHE PILOOT VOOR HELICOPTERS!

• Men schijnt thans in de Verenigde Staten een automatische piloot voor helicopters te hebben ontwikkeld. Frank Erickson van de Coast Guard is er de uitvinder van. Een groot probleem vormde de besturing voor zij- en achterwaartse vlucht. Over de resultaten met deze stuurauto-maat is nog niets bekend gemaakt.

DE TSJECHEN.

De Tsjechen gaan op India vliegen met Russische vkeerstoestellen van het type IL-12, waarvan zij er twee hebben aangekocht. Ook hebben zij plannen tot aanschaffing van vier IL-18 machines, die elk 70 passagiers kunnen vervoeren! In Rusland zouden op dit ogenblik rond 200 IL-12's, die 24 passagiers vervoeren, in gebruik zijn.



De Wright vliegtuigmotoren-fabriek en de Amerikaanse luchtmacht hebben het bestaan bekend gemaakt van een „vliegend laboratorium”, waarin de T-35 turbo-prop van Wright wordt getest. Deze Typhoon-motor is in de neus van een B-17 „Vliegend Fort” gemonteerd.

Motorvermogen, smering, brandstofverbruik en algemene prestaties worden op deze wijze getest. De B-17 werd door Boeing verbouwd.

De grote propeller in de neus kan tijdens de start niet draaien, omdat de bladen met de startbaan in aanraking zouden komen. Het is bekend, dat de Typhoon tijdens de vlucht voldoende motorvermogen ontwikkelt om de bommenwerper in de lucht te houden, wanneer de vier andere motoren zijn afgezet. Langer dan een jaar geleden werd met de proefvluchten een aanvang gemaakt. Cijfers werden tot nog toe geheim gehouden.

OLT. M.H.G. VERMIN

Assistent Hoofd Kant.
Operatiën CML.

„Mijn liefhebberijen”, zei de onderluitenant Vermin, „zijn wijsbegeerte en psychologie.”

Bij het horen van deze verklaring, beste lezers, werd ons zeer veel duidelijk. Hier gaf namelijk de zwart-harige, ietwat stugge, we zouden haast willen zeggen vechtlustige gestalte, die men dagelijks in Kantoor Operatiën van het Hoofdkwartier pleegt aan te treffen, onbewust een volkomen bevredigend antwoord op de vraag, die wij ons zelf reeds zo dikwijls hadden gesteld: Waar haalt deze man in 's hemelsnaam dat spraakvermogen vandaan? Nu we weten dat Socrates, Nietzsche, Künkel en zo vele andere zielepluizers Vermin's geestverwanten zijn, mannen die ons op het gymnasium uren, dagen en maanden lang met hun nagelaten bespiegelingen hebben bezwaard, begrijpen we zo goed hoe het komt, dat wanneer je in de Sportclub een gesprek met Vermin begint, de glaasjes steeds weer moeten worden bijgevuld.

De onderluitenant is vermoedelijk al in zijn jonge jaren een psycholoog geweest, want wat te denken van het volgende verhaal:

Het liep tegen het jaar 1930. Vermin diende als korporaal bij een infanterie-onderdeel te Bandoeng. Het gebeurde op een goede dag, dat een infanterie-generaal op inspectie kwam en Vermin, die nooit van zijn levensdagen blau is geweest, van de gelegenheid gebruik maakte hem te vragen of hij de infanterie niet mocht verwisselen voor de luchtmacht, die hem al lang had aange-trokken. „Weet je”, vroeg de machtige, „dat je alleen voor een vlieger-opleiding in aanmerking komt als je de rang van sergeant hebt behaald?” „Ik wórd sergeánt”, zei Vermin, „dat hebben ze me in Nijmegen gezegd.” De generaal, die het militaire apparaat kende, vroeg: „Geloof jij alles wat ze tegen je zeggen?” Waarop Vermin het wijsgerige antwoord gaf: „Ik geloof alles wat een meerdere tegen me zegt”. De generaal was door deze woorden diep getroffen. Na een korte stilte viste hij uit zijn uniform een boekje op waarin hij peinzend enkele dingen noteerde. Vermin kwam op de Kaderschool en zijn oproep voor Andir volgde!

Het liep nogal los op de Vliegschool. Wel deden zich enkele hachelijke momenten voor (wie kent niet het verhaal van de onvoltooide looping waarbij de instructeur Kok bijkans het leven verloor?), maar een vliegerop-leiding zonder hachelijke momenten is als een rijstafel waarop de sambal ontbreekt en de Pijp behaalde zijn brevet met glans.

De jachtvliegerij trok hem aan en hij



„Dat zijn de feiten”. De onderluitenant Vermin in een bijzonder opgewekte stemming, ergens in Batavia.

volgde een cursus op de Curtiss Hawk. Een cursus, die culmineerde in een zeer geslaagde aanval op een afdeling cavalerie, een daad, die zoals zal blijken niet ongemerkt bleef door zijn hoge commandanten. Dat ging als volgt. Het was die dag fraai, wolkenloos weer boven de lieflijke omgeving van Bandoeng en het vliegen dientengevolge niet van een zekere slaapverwekkende eentonigheid gespeend. Plotseling ontdekte de Pijp een grote stofwolk beneden zich.

De vijand? Hij zag paardenvolk; hier was geen twijfel mogelijk: een afdeling cavalerie rukte op! Weliswaar werd in die jaren de hemel nog niet door oorlogswolken versomberd, doch met enige fantasie zou zo'n trappelende stoet best een vijand kunnen zijn en waarom dus niet een duik-aanval ingezet; door deze misschien vermeende en doorgezeten mensen zou een verzetje waarschijnlijk wel op prijs worden gesteld!

De stuurknuppel ging naar voren, de Curtiss dook als een havik op Moeder Aarde af, schoot rakelings over peerden en ruiters en en zocht de blauwe hemel weer op. De aanval had succes opgeleverd. Men kon daar beneden duidelijk een zekere verwarring constateren; de keurige troep was nu een verspreide bende; ruitelose paarden galdpeerden door de sawah's en sommige kereltjes zwaaiden komiek met hun armpjes in de richting van het vliegtuig. Terug naar Andir. Een hoge officier beende op de tot just gekomen Curtiss' af en informeerde overdreven vriendelijk: „Heb je je nogal geamuseerd?” „Ik wou.....” betoogde de Pijp. „Je hebt veertien dagen licht”, interrumpeerde de man met een van woede overslaande stem.

Maar hij voegde er iets milder aan toe: Ik moet je wel straffen, want ze hebben opgebeld.” Dit korte gesprek was typerend voor de ML-geest in die dagen.

Vermin was, we zeiden het al, een wijsgerig man. In de jaren dat hij Glenn Martins bedwong en jonge broekjes (je wordt gauw oud in de vliegerij) inwijdde in de vliegkunst, besefte hij zeer goed, dat onherroepelijk eenmaal de propeller aan de wilgen zou dienen te worden gehangen.

Een verscherpte belangstelling voor zijn liefhebberij: operationele problemen, was van dit besef het gevolg, en toen in December 1942 even na het uitbreken van de oorlog met Japan, de 3de Vliegtuiggroep van luit. kolonel Van Gulik werd uitgezonden om de Royal Air Force te ondersteunen bij de verdediging van Malakka, was hij de man die te Singapore de gewaardeerde ziel van de operationele negotie werd.

Steeds is het uitdenken van praktische aanvalsmethoden voor bommenwerpers en jagers, het coördineren van de activiteit van grondtroepen en luchtstrijdkrachten niet alleen zijn geliefkoosde doch daarboven succesvolle bezigheid gebleven. De door hem als Chef Kantoor Operatiën van het Luchtvart Commando Java ontworpen operationele plannen voor en tijdens de actie in midden-Java munten uit door doeltreffendheid. De legerleiding heeft hem haar waardering voor zijn werk niet onthouden. Ook van de luchtbrug Semarang — Djocja was Vermin een van de massieve pijlers waarop dit bouwwerk rustte.

Tegenwoordig werkt de Pijp, die langzamerhand een van de antieke meubelstukken van de ML is geworden, als assistent van Hoofd Kantoor Operatiën CML in het zweet zijns aanschijns in de betonnen bunker achter in het Hoofdkwartier. Zij ietwat hese stem wordt veel gehoord, in het bijzonder dan, wanneer hij in de contra-mine is, en dat komt geregeld voor. Maar dat is het logische gevolg van z'n hobbies: wijsbegeerte en psychologie.

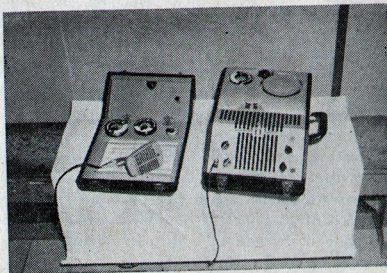
DE WIRE-RECORDER

Opnameapparatuur van vernuftige eenvoud.

Het leek op een kofferschrijfmachine, waarvan de toetsen gesloopt waren en het lint op spoelen van ongelijke grootte moest worden opgerold. Bovendien bleek een microfoon verbonden te zijn aan deze portable. De explicateur draaide aan een knop, waardoor de spoelen gingen draaien. Het bleek dat er geen lint werd afgerold maar een dun metalen draadje. Aan de voorzijde van het apparaat vonkte zo nu en dan een lichtje. „Zoudt U ons misschien uit kunnen leggen, hoe dit werkt?” vroegen we. „Even wachten!” zei de man, hij verplaatste een handle, liet de klossen in tegengestelde richting draaien, daarna weer gewoon en we hoorden uit het luidsprekertje achter de knoppen: „Zoudt U ons misschien uit kunnen leggen, hoe dit werkt?” op de toon zoals wijzelf zoiets zouden zeggen, maar toch met een geheel andere stem. „Ben ik dat?”, was de weinig oorspronkelijke vraag, die een seconde later door het apparaat beantwoord werd met „Ben ik dat?”. Het bulderend gelach wat ons daarop ontsnapte kwam ook weer met onsteltende nauwkeurigheid uit het nieuwe apparaat gehoord. We hadden kennis gemaakt met de wire-recorder, een apparaat, waarmee men geluiden kan opnemen (te record) op een draadje (wire).

Na de uitvinding van de gramofoonplaat door de goede Edison waren we nog niet veel verder gekomen in de kunst van het vastleggen van geluiden, al moet worden gezegd, dat de gramofoonplaat ook in de meeste gevallen, waarin deze kunst moest worden beoefend wonderwel voldeed. Toch was het opnemen van geluid op de snijtafel een veelomvattende bezigheid, die een ingewikkelde apparatuur vereiste, kundige technici en een volkomen trillingvrije opstelling van de toestellen. Voor de oorlog experimenteerde men in Europa op het gebied van fotografische vastlegging van klanken en de later ontwikkelde Philips-Miller-band, die in de omroepstudio's van Hilversum wordt gebruikt is er een schitterend resultaat van. Het kaliber van de installatie is evenwel kolossaal en zal nimmer portable gemaakt kunnen worden. Duitse en Amerikaanse geleerden dachten destijds ook al aan opnamen langs magnetische weg, maar het moest oorlog worden voor een bevredigend systeem kon worden ontwikkeld. Tijdens de oorlog zijn wire-recorders ontwikkeld, waarmee de Geallieerde marine's vijandelijke verbindingen onderschepten en nadien rustig decodeerden, geheime diensten van beide partijen legden gesprekken vast met onder tafels gemonteerde microfoons en het is begrijpelijk, dat een ingewikkelde snij-installatie zich maar al te graag liet vervangen door een listig en klein apparaat als op de foto is te zien. Na de oorlog wierp de radio-omroep zich op deze toestellen en Amerikaanse reporters vielen op straat voorbijgangers lastig en namen de boze verwijten op hun draadje; sportwedstrijden werden niet meer voor tientallen toeschouwers onzichtbaar omdat een grote reportagewagen voor hun plaatsen stond, de wire-recorder stond naast de verslaggever in een hokje. Het grote nadeel van de draad, was de slechte kwaliteit, waarop zij het geluid uiteindelijk aan de aether prijs gaf. Vandaar ook het besluit van de NIWIN in 1947 om voor de Strijdkrachtenprogramma's in Indonesië geen wire-recorders doch sound-mirrors aan te schaffen een toestel, dat volgens hetzelfde principe werkt — magnetisatie — maar inplaats van een dun me-

talen draadje een 0.5 cm brede papierstrook heeft, die bestreken is met ijzerdeeltjes. Uiteindelijk blijkt de wire-recorder weer dermate grote verbeteringen te hebben ondergaan dat kwaliteitsverschil met de sound-mirror niet meer bestaat en de voordelen nu geheel aan haar kant komen te staan, omdat de sound-mirror nog altijd het formaat heeft van een groot radiotoestel, terwijl de wire-recorder geheel portable is uitgevoerd en na gebruik als een gewoon koffertje kan worden weggedragen.



Nu de wire-recorder ook bij de M.L. in dienst is getreden rijst allicht de vraag wat een luchtmacht met een opnamekoffer staat te beginnen. Allereerst moge de naam „Prestwick” hierop een kort en bondig antwoord geven. Ware op die ongelukkige nacht de mogelijkheid aanwezig geweest de gesprekken tussen „grond” en Constellation vast te leggen, dan had men niet in eindeloze processen naar het antwoord op de schuldvraag behoeven te zoeken. Bovendien zal de man, die de controle

op zijn gegevens mogelijk weet zich wel twee maal bedenken voor hij nonchalant gaat worden. Uit dit oogpunt bezien lijkt het nuttig, als straks op belangrijke luchtverkeerscentra als Radio Batavia e.d. een wire-recorder stand-by staat om in precare gevallen de berichtenwisseling tussen vliegers en grondfunctionarissen vast te leggen.

Ook de radiotelegrafisten hebben hun gemak van de wire-recorder, die in drukke uren alle binnenkomende morse-seinen kan vastleggen en pas later teruggeeft, wanneer de telegrafist tijd heeft om uit te werken. Van niet minder groot nut zal de wire-recorder zijn voor opleidingen.

Een deskundige op Biak zal langs de rand van de strip een lezing kunnen houden over bijvoorbeeld tropische invloeden op vliegtuigwrakken en hij zal zijn praatje — dat een kwartier, half uur, desnoods een uur mag duren, want er zijn spoelen van die lengte — op kunnen sturen naar Kalidjati, waar geïnteresseerde leerlingen in klasseverband kunnen luisteren. Bij de scholing van verkeersleiders kan men ook uitstekend wijzen op de fouten, die de kandidaten maken bij het spreken door de microfoon en in de door hen gebezigde terminologie.

VOORLICHTING

Een instantie, die zich onmiddellijk op het gebruik van de draad-recorder geworpen heeft, is Kantoor Voorlichting van de M.L. en wel ten behoeve van haar radio-uitzendingen naar Nederland en Indonesië. Eén van de aardigste vormen van radio is nog altijd de reportage. Vooral de Nederlandse luisteraar stelt veel belang in directe verslagen van b.v. vliegvelden, terwijl de luchtvaartmensen bij dit apparaat gebaat zijn, omdat het een mogelijkheid in zich bergt groeten uit te spreken naar verwanten in Nederland. Reeds is een reportage-tocht langs vliegvelden van Java ondernomen en ook andere gebieden staan op het programma.

Vroeger kon dit een enkele keer geschieden als onze radioverslaggever een sound-mirror van het Strijdkrachtenprogramma ter leen kon krijgen; nu de M.L. Voorlichting zelf over een opname-apparatuur beschikt, kunnen in grotere mate reportages en groeten worden opgenomen. De beperkte zendtijd, die de M.L. ter beschikking staat laat echter nog niet toe dat nu ook iedereen in de M.L. voor de microfoon kan komen.

ICAO-NIEUWS

WEDSTRIJD

met modelvliegtuigen

Burgers van 42 Staten hebben gesolliciteerd naar de 60 Staf vacatures bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. Op de betrokken advertentie werden niet minder dan 3000 sollicitatie-brieven ontvangen, welke momenteel in beschouwing worden genomen.

Uit de volgende Staten werden 50 of meer sollicitaties ontvangen.

Groot-Brittannië	957	Argentinië	120
Verenigde Staten	939	India	70
Frankrijk	427	Nederland	58
Canada	213		

De lijst van vacatures, die administratieve, technische, economische en juridische posities omvatten, werd begin Juni 1947 door de Organisatie aan alle contracterende Staten gezonden. Een tweede aankondiging werd gedaan aan de delegaties, vertegenwoordigd op de 2e ICAO Assemblee in Juni 1948. De sluitingsdatum, oorspronkelijk vastgesteld op 1 September, werd naderhand verlengd tot 27 September, zulks vanwege de vertraging van sollicitaties vanuit veraf gelegen landen.

Door de Secretaris Generaal zal t.z.t. bekend gemaakt worden, welke personen aangewezen zijn voor de vervulling van de diverse vacatures.

INTERNATIONALE BEKOSTIGING VAN NAVIGATIE-FACILITEITEN EN DIENSTEN OP IJSLAND.

Luchtvaartnavigatie-faciliteiten en de daaraan verwante diensten op IJsland, vereist voor de beveiliging van trans-atlantisch luchtverkeer, zullen internationaal bekostigd worden.

Dit was het resultaat van een overeenkomst tussen de ICAO en het Gouvernement van IJsland.

In overeenstemming met de bepalingen vervat in deze overeenkomst zal het bedrag van 7.500.000 Kronen (ongeveer 1.000.000 dollar) uitgekeerd worden aan IJsland ter bestrijding van de kosten verbonden aan het onderhoud van de navigatie faciliteiten in dit gebied, daarbij inbegrepen de weerstations en verkeerscontrole verbindingskanalen, gedurende de periode van 1946 tot 31 December 1948.

Vanaf 1949 zullen 10 Staten, IJsland inbegrepen, de kosten tot een maximum van 4.225.000 Kronen (ongeveer 650.000 dollars) per jaar tezamen dragen.

De betalingen voor elk der staten afzonderlijk is gebaseerd op het gebruik dat de resp. staten van de faciliteiten gemaakt hebben en op de in de toekomst verwachte ontwikkeling.

Het volgende staatje geeft een overzicht van de te betalen bedragen (percentage-gewijs).

	tot December 1948	Daarna
België	1.2%	1.8%
Canada	9.3	7.1
Denemarken	1.85	1.7
Frankrijk	4.6	4.1
IJsland	nihil	17.5
Nederland	5.6	4.9
Noorwegen	1.85	1.7
Zweden	2.8	2.6
Groot-Brittannië	11.1	9.9
Verenigde Staten	61.7	48.7

Geslaagde kleine-luchtvaart-dag op Tjililitan.

Zondagmorgen 20 Maart j.l. vond op Tjililitan een zeer geslaagde wedstrijd met modelvliegtuigen plaats, die door de Welzijnsverzorging ML werd georganiseerd en waaraan werd deelgenomen door een 20-tal modelbouwers en een 30-tal modellen.

Onder de deelnemers waren allereerst de Bataviase luchtverkenners van de Van Weerden Poelman Groep. De sergeant-vlieger van de ML A. Verheul heeft de leiding over deze luchtverkenners en het laat zich aanzien dat deze club een zeer actieve luchtvaartclub zal worden. In een half jaar tijd werden reeds 30 modellen door hen gebouwd en de heren zijn in die tijd zo enthousiast geworden voor de luchtvaart, dat velen van hen een beroep in de luchtvaartwereld willen kiezen.

Behalve de luchtverkenners waren er ook enkele militairen, die in hun vrije tijd met behulp van NIWIN-bouwpakketten modelvliegtuigen hebben gebouwd. Daar is bv. wachmeister Brul uit Arnhem (werkzaam op het hoofdkwartier ML), die in Holland nooit aan modelbouw heeft gedaan maar hier in Indië een Roxy-11 en een Tommy-11 heeft gebouwd, nu bezig is aan een Monty en vast van plan is straks in Holland lid te worden van de Arnhemse Modelvliegclub. En dan was er Oosterhout van het Regiment Jagers, die met zijn Roxy de tweede prijs wist te behalen.

Onder de toeschouwers bevond zich Jan Vermeer, korporaal vliegtuigmaker bij 6 ArVa op Semplak. Hij is zo'n enthousiast modelbouwer dat hij van Semplak naar Tjililitan kwam liften om de wedstrijd bij te wonen. Hij vertelde dat ook op Semplak druk gebouwd wordt en dat op het ogenblik o.a. een Vliegende Vleugel op stapel staat!

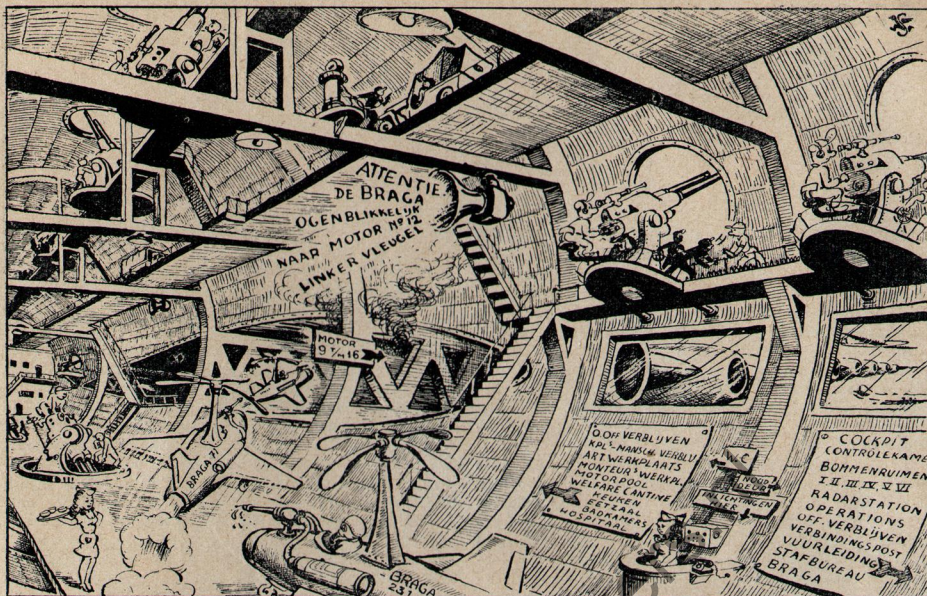
De wedstrijd op Tjililitan had een alleszins spannend verloop. De eerste prijs werd behaald door Verheul met zijn Monty, die na 8 minuten en 9 seconden uit het gezicht verdween. Op enkele kilometers van het vliegveld werd het model in een boom teruggevonden. Deze vlucht betekende hoogst waarschijnlijk een record-vlucht voor Indië!

De uitslag van de wedstrijd, waarvoor Banka-tin bekiers met inscriptie door Welzijnsverzorging als prijzen te beschikking waren gesteld, luidde als volgt:

1. A. Verheul met Monty	307 punten	W.P.
2. Oosterhout met Roxy-11	188½ "	Jagers
3. E. de Vries met Demon	149 "	W.P.
4. B.J. Diazoni met Roxy-11	137 "	W.P.

De bekende modelbouwer G. Sigmond uit Leeuwarden gaf een demonstratie met een motormodel van eigen ontwerp, de G.S. Dreamship. Al met al was het een geslaagde Zondagmorgen, die velen dichter hebben gebracht bij de super kleine luchtvaart: de modelvliegtuigspport.

Wij kunnen tenslotte nog onthullen, dat over enkele maanden een regionale wedstrijd zal worden gehouden, waaraan ook de modelbouwers van Semarang, Bandoeng en Semplak zullen deelnemen!



NIEUWE STRAALBOMMENWERPERS VOOR M.L.

Eerste serie van 1000 gereed in onderaardse werkplaatsen nabij Palembang.

Het was voor de beroemde vlieger-waarnemer Q en de bekende tekenaar Snelleman een onvergetelijk en adembenemend ogenblik, toen ze, in een sierlijke Piper Cub gedurfd laag boven de prachtige omgeving van het vliegveld Talang Betotoe vliegend, het fantastische, het allesovertreffende, het super-geweldige geheim ontwaarden. Daar zagen zij onder zich, open en bloot, een wonderbaarlijk, gigantisches vliegmonster, hel blinkend in het verzengende zonlicht, wonderschoon van vormen, oerkrachtig van constructie, een fenomeen! mirakel van menselijke vernuft.

Wie beschrijft en wie schetst hun enorme, grenzenloze verbazing en ongeëvenaarde vreugde, toen ze op de machtige linkervleugel van het phantoom de reusachtige kentekenen der M.L. ontdekten en ze, na op het stabilo

te zijn geland, van een tiental staartschutters vernamen, dat diep onder het aardoppervlak zich nog 9999 van deze gedrochten bevonden, in het diepste geheim door de Technische Dienst ten bate van de M.L. gebouwd.

Per drietonner werden ze (het geheim was nu toch ontdekt) door de bombastische ruimen van de bommenwerper gereden en de tekenaar Snelleman maakte naderhand een detail-schets van wat zich tijdens deze tocht aan zijn nimmer sluimerende zinnen had geopenbaard. Men had hem nog medegedeeld, dat één vliegtuig reeds van een volledige bemanning was voorzien.

De personeelsvoorziening van de resterende toestellen zou, had men er aan toe gevoegd, naar alle waarschijnlijkheid nog wel op enige moeilijkheden stuiten.

VLIEGCLUB BATAVIA FLOREERT

Dat de sportluchtvaart in de tropen groeit en bloeit bewijst het ledenaantal van de Vliegclub Batavia, dat binnen een jaar na haar heroprichting gestegen is tot liefst 120. Men zou het eveneens kunnen afleiden uit het aanzienlijke getal van vliegers, die in die afgelopen periode hun sportbrevet haalden en tenslotte is er een bewijs, dat het de club niet ontbreekt aan stoutmoedige ideeën en doorzettingsvermogen die tot werkelijkheid te maken. De sprong van Tjililitan naar Palembang, door twee leden van de Club per Piper Cub uitgevoerd, geldt als zodanig. Voor sportvliegers zeker een bijzondere prestatie, als men bedenkt dat het bevolgen terrein allerm minst aanlokkelijk was bij noodlandingen en men ook nog de nodige tijd boven de wateren hing af te wachten of dat éne motortje het wel zou blijven doen.

Van zeer groot belang voor de gehele sportluchtvaart in Indonesië en de Vliegclub Batavia in het bijzonder is de

heroprichting van de Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart hier te lande.

Het bestuur staat er borg voor, dat de sportvliegerij die in dit land met zijn grote afstanden zo'n grote toekomst heeft danig gestimuleerd zal worden. De samenstelling van het nieuwe bestuur is als volgt:

Ir. K. Scholtens, Voorzitter; mr. K.G.P. Michiels, Secretaris; P. Spier, Penningmeester. Leden zijn: R.A.A. Hilman Djajaningrat; ir. C. Julius; Kolonel C.W. van der Eem; Kapt. ter Zee P. Vroon; H. van Bemmelen; mr. H. Creutzberg; Th. J. de Bruyn.

Bij haar rentrée zal de K.N.I.V.V.L., vreugdevol worden begroet door geheel luchtvaartminnend Indonesië en wij wensen haar veel succes op dit voor een groot gedeelte nog braak liggend gebied der sportvliegerij.

Voetbal

M.L. Batavia

6. D.K.G.	10	2	1	7	5	17-23
7. M.L.	11	2	0	9	4	16-46
8. Oliveo	10	1	1	8	3	8-35

Dit staartje van de competitie stand uit de 1e klasse B van de V.B.O. schetst duidelijk de voetbalmoelijkheden, waarin ons vertegenwoordigend team uit Batavia zich momenteel bevindt. De zeer relatieve voorsprong van 1 punt op de hekkensluiter Oliveo is zeker niet voldoende om het woord „degradatiegevaar” uit dit verslag te houden.

Vanwaar dit weinig succesvol optreden van de M.L. in eerste klasse voetbal? Zeker een probleem, dat het bespreken waard is, als men bedenkt, dat het elftal niet alleen de naam van een club, maar meer nog het prestige van een heel wapen heeft te bewaren.

Er zijn omstandigheden, die buiten ieders schuld onze voetbalploeg parten hebben gespeeld in deze competitie. De drukke werkzaamheden in de luchtmacht brachten vele overplaatsingen met zich mee, waardoor logischerwijze het verband uit de ploeg gerukt werd. Voorts deed zich een niet te verhelpen gebrek aan trainers voor, terwijl het enkele veld, wat zich voor oefendoeleinden leende door de overvloedige regenval der laatste maanden onbruikbaar werd.

Er zijn evenwel oorzaken aan te wijzen, die niet op rekening van het grondeloze noodlot geboekt kunnen worden maar waarvoor de ploeg en de M.L. verantwoordelijk is. Het blijkt allereerst dat er een volkomen gebrek aan belangstelling bestaat van de zijde der M.L. voor de veranderingen van haar voetbalploeg. Hoe dit mogelijk is in een stad als Batavia, waar toch vele honderden M.L.-ers

Publicatie v/h Hoofdkwartier der Mil. Luchtvaart te Batavia

Algemene Directie:

HET COMMANDO DER MILITAIRE LUCHTVAART

REDACTEUR:

1ste Lt. S. D. SIPMA

Redactie-adres: Koningsplein W. No. 8, Telef. 558

ALLE AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN

bij elkaar zijn blijft een raadsel, de funeste invloed op de ploeg is daarentegen helder als kristal. Enkele autoriteiten, vele officieren en een schare van aansporende vrienden en ranggenoten rond de krijtlijnen zullen toch ongetwijfeld een stimulans zijn voor iedere voetballende militair. Het zijn evenwel niet uitsluitend de supporters die verantwoordelijk gesteld moeten worden voor de angstige positie op de ranglijst van de M.L.-ploeg. Ook in het elftal zelf heerst een matte geest, alsof de wil om te winnen ontbreekt. Er is gebrek aan samenwerking en uithoudingsvermogen. Steeds weer spreekt het clubblad over inzinkingen in de tweede helft van een wedstrijd, waarin dan alle druk op de achterhoede komt te liggen, met het gevolg dat in de laatste fase van de strijd de meeste tegenpunten van ons team worden gescorrd.

Het is evenwel nog niet te laat! Op het programma staan nog wedstrijden tegen Oliveo en D.K.G., de beide concurrerende pretendenten voor de laatste plaats en enkele stevige overwinningen op deze clubs stellen de M.L. veilig voor de eerste klas. Het elftal is technisch mans genoeg om deze overwinningen te bevechten; het behoeft slechts morele steun. Van binnen en van buiten!!

TRADITIONELE VOETBALWEDSTRIJD

Voor de derde maal zal op 5 Mei a.s. een voetbalwedstrijd worden gespeeld tussen de elftallen van het Garnizoen Batavia en de Militaire Luchtvaart van geheel Indonesië. Inzet van deze strijd — die hoogstwaarschijnlijk op het Deca-park zal worden uitgevochten — is de Wisselbeker van de M.L. uitgereikt ter herinnering aan de uitreiking van het Vaandel der Militaire Luchtvaart op 16 Maart 1942. De opstelling van het M.L.-elftal zal eerst bekend worden na een oefenwedstrijd, die enige dagen voor de grote ontmoeting wordt gespeeld en waarin alle prominente voetballers uit de luchtmacht, die voor het vertegenwoordigend elftal in aanmerking komen zullen worden vergeleken door de keuze-commissie.

Tot twee maal toe heeft de M.L. in deze traditionele ontmoetingen de overwinning moeten laten aan het Garnizoenselfal. Laat ons elftal bewijzen dat zij van afwisseling houdt, waar het uitslagen betreft en laten in ieder geval ontelbare M.L.-ers getuige zijn van deze bijzondere sportgebeurtenis.



In het Logeergebouw te Batavia gelegde LS Kers en Artilleristen bestreden elkaar op vriendschappelijke wijze op het B.K.V.B. terrein, waarbij de kanonniers twee voltreffers wisten te boeken, terwijl de luchtschippers hun doelpunten in petto hielden voor de eerstvolgende ontmoeting. Op de foto staande van links naar rechts: De Bruin, Kraaienhof, Klingers J. Moermans, Snelleman, Van Die, Steenstra, Gelsing, Barendrecht, Groenewegen, Brontsema, Elings, Van Dijk en Visser, Zittend v.l.n.r. Klingers H., Beekman, De Heus, Werkhoven, Van Dijk, Langwerden, Dols, Schipper, Vos, Memmed (scheidsrechter). Liggend: Bloem en De Vries.