

DE HERDENKING VAN HET 35-JARIG BESTAAN

De C.M.L. in een rondschrijven aan het personeel der Militaire Luchtvaart

„Nu de herdenking en de viering van het 35-jarig bestaan van de Militaire Luchtvaart in deze Gewesten tot het verleden behoort, is het mij een behoefte aan allen, die deel uitmaken van ons Wapen, mijn hartelijke dank, diepe bewondering en grote hulde te betuigen voor de wijze, waarop zij de herdenking en viering van ons 7de lustrum hebben voorbereid en ten uitvoering gebracht.

Het zwaartepunt lag daarbij op de plechtige herdenking van de gevallen, de groots opgezette luchtvaarttentoonstelling en de vliegdemostraties op Andir, de bakermat van de M.L.

In het bijzonder de laatste twee evenementen dwongen allerwegen grote bewondering af, brachten de naam van de M.L. wekenlang op aller lippen en deden de pers spreken van een waardige en grootse herdenking. Eén schreef zelfs, dat een ieder de vliegdemostraties en tentoonstelling had moeten zien, niet alleen om de waarde daarvan te schatten en te waarderen, maar ook om te zien en te erkennen, dat geen natie ter wereld het beter zou kunnen doen dan Nederland het doet. De laatste

uitspraak werd mij ongevraagd bevestigd door verschillende buitenlandse bezoekers en mensen, die vergelijkingen konden treffen met hetgeen zij in het buitenland hadden waargenomen.

De Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon, Zijne Excellentie A. H. J. Lovink, die niet alleen de luchtvaartdemostraties van het begin tot het einde met intense belangstelling volgde, doch enige tijd tevoren een bezoek bracht aan onze opleidingsbasis Kalidjati en de reparatiebasis Andir, zeide mij na afloop van de demostraties, dat hij op Andir iets had gezien, wat hij niet had kunnen en mogen verwachten gezien de grote moeilijkheden, die wij allerwegen ondervinden zowel op materieel als op personeelsgebied.

Van zijn grote waardering deed Zijne Excellentie bovendien in twee brieven, die hieronder volgen, blijken.

Naar aanleiding van zijn bezoek aan Kalidjati en Andir deed de Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon mij een schrijven van de volgende inhoud toekomen:

(Vervolg op pag. 5).



Generaal majoor van der Eem spreekt een rede uit tijdens de plechtige herdenking der gevallen, waarvan Andir op Zaterdag 2 Juli getuige was.

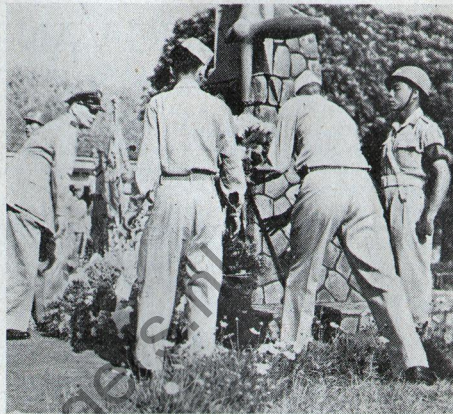
Militaire Luchtvaart herdenkt de gevallen

Gedenkwaardige plechtigheid

Het gedeelte van de tweede vliegbasis „Andir”, waar het monument voor gevallen vliegers staat opgericht, is voor de Militaire Luchtvaart het meest historische en meest gewijde stuk grond. Dit is de plaats, waar afwisselende generaties Indische luchtvaartmannen hebben bijgestaan voor de herdenking van 15-, 20- en 25-jarig bestaan van de M.L. en hier ook was de plaats, waarop Zaterdag 2 Juli 1949 de Militaire Luchtvaart en vele hoge genodigden het feit herdachten, dat 35 jaar geleden aan de bouw van het luchtwapen in Indonesië de eerste steen was gelegd.

Halfstok hing de driekleur boven het monument met de afgekapte propeller, trots stond het vaandel in handen van M.W.O.-drager vaandrig vlieger-waarnemer G.M. Bruggink, fier stond de erecompagnie in carré opgesteld bij aankomst van de vele belangrijke gasten als de vertegenwoordiger van de H.V.K., dr. R.W. van Diffelen, de waarnemend legercommandant, generaal D.C. Buurman van Vreeden, de territoriaal bevelhebber, tevens troepencommandant West-Java, generaal majoor E. Engles, de adjudant generaal, generaal majoor P. Alons, de chef der Genie, generaal majoor Hubeler, de commandant Marine Luchtvaartdienst, kapitein ter zee P. Vroom en de gastheer, de C.M.L., generaal majoor C.W. van der Eem. Tevens waren leden van de regering van Pasundan aanwezig, alsmede vele andere burgerlijke en militaire autoriteiten.

De plechtigheid nam een aanvang met gewijde muziek, ten gehore gebracht door de kapel van de 7 December-divisie, waarna veldprediker ds. Van Voorst, vader en



De waarnemend legercommandant legt een krans aan de voet van het monument voor de gevallen kameraden.

aalmoezenier Vroom een godsdienstig woord spraken ter nagedachtenis van hen, voor wie dit monument was opgericht.

Vervolgens werd het woord gevoerd door de Commandant van de Militaire Luchtvaart, de generaal majoor C.W. van der Eem, die in het Nederlands en in de bahasa Indonesia als volgt sprak:

Rede C.M.L.

„De Militaire Luchtvaart maakt zich deze dagen op, het feit, dat 30 Mei 1914 de oprichting van een Proefvliegafdeling de basis legde voor ons huidige wapen, feestelijk te herdenken. Maar het is goed, alvorens tot deze feestviering over te gaan, de pioniers te gedenken, die in een tijd, dat iedere vlieger gedoodverfd werd als een levensmoede, de grondslag legden voor hetgeen later de L.A. en nog later de M.L. zou worden; te gedenken allen, die medewerkten aan de opbouw van ons wapen en te gedenken, allen die hun leven gaven bij de vervulling van hun plicht. Dan gaan onze gedachten uit naar die oude pioniers als de toenmalige luitenant Ter Poorten en de heer Hilgers; Ter Poorten, die reeds in 1911 als vlieger deelnam aan manoeuvres op de Veluwe en op 6 November 1915 de eerste militaire vlucht in Indië maakte en de heer Hilgers, die als eerste Nederlander op 29 Juli 1910 boven Nederlands grondgebied vloog; zij waren de voorttrekkers, de avant-gardisten van de Militaire Luchtvaart. Wij gedenken allen die de M.L. hielpen opbouwen, of hun werkzaamheden nu op de grond lagen of in de lucht; wij gedenken de naamloze vliegers, waarnemers, telegrafisten, monteurs, meteorologen, helpers en luchtvaarttroepen, allen, in welke functie ook, die hun leven gaven bij de vervulling van hun plicht. Vooral in die eerste jaren, voordat in 1941 de oorlog uitbrak vielen zij, jaar in jaar uit, de vliegers, de vliegtuigbemanningen, de diepbetreurde passagiers, meestal in de jongste bloei van hun leven. Zij gaven hun leven, burgers en militairen van hoog tot laag, ongeacht rang of stand, ongeacht huids-

TELEGRAMMEN

Op 1 Juli verzond de CML aan alle M.L.-onderdelen het volgende telegram:

Aan vooravond viering 35 jarig bestaan M.L. gedenk ik met U allen in dankbaarheid en eerbied hen die vielen bij de vervulling van hun plicht cma mogen hun offers niet te vergeefs zijn geweest en voor ons allen een aansporing zijn onze taak met dezelfde plichtsbetrachting en dezelfde offerbereidheid te verrichten als zij het deden.

Aan Luitenant-generaal KNIL b.d. H. ter Poorten te 's Gravenhage werd door de C.M.L. een telegram gezonden:

Bij herdenking 35 jarig bestaan M.L. gedenken wij in eerbied en dankbaarheid uw pionierswerk waarop zij die na U kwamen konden voortbouwen en de M.L. konden maken tot wat zij nu is een wapen met grote slagkracht bezield met een geest van offerbereidheid en enthousiasme cma moge het door U begonnen werk spoedig zijn bekroning vinden in de instelling van een zelfstandige luchtmacht.

Waarop uit Nederland het volgende antwoord werd ontvangen:

generaal vandereem batavia
zeer erkentelijk hartelijk telegram wens ml alles
goeds terpoorten

kleur blank of bruin, van de luitenants generaal Michiels en Berenschot tot eenvoudige soldaten als Hollebrand, Mento Teruna en Amat Kasirun. Doch steeds stonden er nieuwe, jonge krachten klaar om de opengevallen plaatsen in te nemen en de strijd om de beheersing der lucht verbeteren voort te zetten.

En aan die mannen uit de vooroorlogse periode is in niet geringe mate te danken, dat, toen in 1941 de Militaire Luchtvaart de vuurproef moest doorstaan, een troep strijders gereed stond, bezielde van een geest van offerbereidheid en een geest van hoge plichtsbetrachting, die haar zonder aarzelen de strijd tegen een overmachtige vijand deed aanbinden, het eigen leven niet tellend. Zij schreven, in de korte tijd dat de strijd in deze gewesten duurde, met gulden letters een hoofdstuk in de geschiedenis van deze landen, doch ten koste van zeer zware persoonlijke verliezen. Doch toen de weinigen, die wisten uit te wijken in Australië aankwamen, stonden daar de nieuwe jonge krachten al gereed om de strijd vanuit het buitenland voort te zetten. Zij zorgden er voor, dat de Nederlandse vlag gedurende de oorlog in de lucht bleef. Doch ook hier werd een hoge tol van de luchtvaart geëist. Alleen het roemruchte 18e squadron verloor in de oorlogsdagen meer dan 100 van haar luchtvaarders. En nog steeds eist de luchtvaart haar slachtoffers. De verliezen, geleden tijdens de politionele acties en de grote ramp, die ons op 14 Mei trof, liggen ons nog vers in het geheugen. Wij weten niet meer alle namen van hen, die ons in de afgelopen 35 jaar ontvielen en daarom lijkt het wel eens of wij hen zijn vergeten, doch niets is minder waar. In de geest zijn wij nog steeds met hen verbonden. Het eenvoudige monument is daarvan het symbool en tevens de belichaming van de opdracht, die zij die vielen voor ons achterlieten, de opdracht hun werk voort te zetten in dezelfde geest van offerbereidheid en plichtsbetrachting, die hen bezielde. De opdracht, de fakkel brandende te houden. Op dit moment, aan de aanvang van de viering van het zevende lustrum van de Militaire Luchtvaart, gedenken wij hier in Andir en op alle andere bases in Indonesië, waar zij zich ook mogen bevinden voor de halfstok gehesen vlag in eerbied hen, die gevallen zijn bij de vervulling van hun plicht en herhalen wij de gelofte, de fakkel, die zij ons overgaven brandende te houden, teneinde die, wanneer de tijd daartoe gekomen is over te kunnen geven aan hen, die na ons zullen komen".

Rede vertegenwoordiger H.V.K.

Hierna werd het woord gevoerd door de vertegenwoordiger van de H.V.K., de gedelegeerde voor Pasundan, dr. R. W. van Diffeen:

"Het Nederlandse volk heeft in verrassend korte tijd de luchtvaart in zijn hart genomen, op een wijze, die alleen maar te vergelijken is met de grote liefde, gedurende eeuwen in de harten der Nederlanders gegrift voor de zee. Zoals de liefde voor de zee gevoerd wordt door de verre horizon van het vlakke land aan de zee, wordt deze liefde gevoerd door de torenhoge wolkengevaarten langs de hemel. Er is een drang om steeds nieuwe horizons te zoeken, maar er is ook een drang om boven deze wolken uit te komen. Een deel van de liefde voor de luchtvaart gaat uit naar hen, wier dood wij heden herdenken. Zij hebben gevochten boven Indonesië op een wijze, die ons doet denken aan oude tijden, toen er in de strijd nog een element van ridderlijkheid en waagnis was. Het is voor mij een eer om namens de Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon en de burgerij van Indonesië, in dankbare herinnering voor wat zij voor ons hebben gedaan, een krans te leggen aan de voet van dit monument".

Rede C.M.L.D.

Nadat de kapitein ter zee P. Vroon, Commandant Marine Luchtvaartdienst, het woord had gevoerd namens de Commandant Zeemacht in het Oosten en had gewaagd

van de uitstekende samenwerking tussen M.L.D. en M.L. gedurende oorlogs- en vreedstijd, nadat hij de hoop had uitgesproken, dat deze samenwerking tot in lengte van dagen zou worden voortgezet, herdacht hij namens de Koninklijke Marine de gevallen van de M.L. en legde een krans voor het monument.

Rede waarnemend Legercommandant

Als laatste spreker werd het woord gegeven aan de waarnemend Legercommandant, de generaal majoor D.C. Buurman van Vreeden, die zei:

"Vergeleken bij de infanterie of de artillerie, om maar enkele wapens van onze strijdkrachten te noemen, is de Militaire Luchtvaart nog zeer jong. Toch heeft dit jonge wapen al een traditie, die ieders respect afdwingt. Die traditie is gegrondvest door de mannen, die de Militaire Luchtvaart hebben gemaakt. De volharding bij tegenlagen, de grote persoonlijke moed en de opofferingsgezindheid, welke kenmerkend zijn voor de 35 jaren, waarop wij thans terugblikken, zijn niet alleen de eigenschappen van een aantal grote pioniers van de M.L., zij zijn bestanddelen geworden van de korpsgeest, die allen bindt, die in de Militaire Luchtvaart op hun plaats zijn. Het is begrijpelijk, dat de Militaire Luchtvaart een speciaal soort mensen trekt, mensen, even dynamisch als de luchtvaart zelf. Wat gisteren bij de luchtvaart nog de nieuwste vinding was, is morgen alweer verouderd. Speciaal het luchtwapen van een klein land heeft moeite deze snelle ontwikkelingsgang bij te houden, omdat immers de financiële middelen beperkt zijn. Als wij echter de Militaire Luchtvaart van vandaag vergelijken met die van de eerste jaren, dan kunnen wij ons moeilijk realiseren, dat die beginjaren nog maar zo kort achter ons liggen. Steeds is, wat aan middelen ontrakt aangevuld met toewijding en hard werken, zodat de Militaire Luchtvaart ook in z'n praktische betekenis een volwaardige partner is van de andere wapens. In de laatste jaren is dit ook nogmaals bewezen, door de onschatbare diensten, die Uw wapen bij de vervulling van ons gemeenschappelijk doel heeft verricht. Het is mij daarom een eer als waarnemend legercommandant U op deze dag namens alle onder mijn bevelen staande strijdkrachten geluk te wensen met de jaren, die achter U liggen en mijn vertrouwen uit te spreken in de nog belangrijker toekomst, die zonder twijfel ook aan de Militaire Luchtvaart beschoren is.

Een indrukwekkende manifestatie van eerbetoen aan onze gevallen volgde daarop, toen militairen in de houding en burgers met het hoofd ontbloot luisterden naar de „last post" die innig en weemoedig over het zonscheneen vliegveld klonk. Waardig en mannelijk klonk vervolgens het bevel: „M.L. klaar", waarop vier Mustangs laag over het monument dreunden, direct gevolgd door een aanrijpend Wilhelms van de Kapel van de „7 December-divisie".

Nadat ten slotte generaal-majoor Van der Eem sprekers en aanwezigen een woord van dank had toegevoegd, kwam een einde aan de officiële herdenking van het zevende lustrum van de Militaire Luchtvaart.

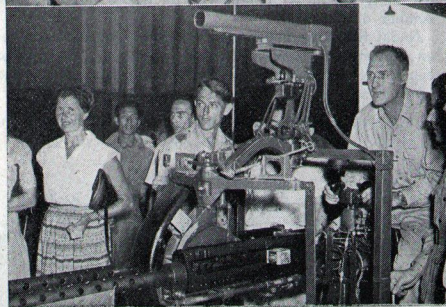
Het monument was na de kranslegging onder een schat van bloemen bedolven.



DE LUCHTVAART TENTOONSTELLING

DE jubileum-luchtvaarttentoonstelling, door bekwame handen ingericht in een van de grote hangars van het Depot Vliegtuigen, werd op 29 Juni om tien uur 's ochtends geopend door mevrouw Buurman van Vreeden, nadat door de C.M.L. het doel van de expositie, „laten zien waartoe de Militaire Luchtvaart thans in staat is”, was uiteengezet. Vele autoriteiten woonden deze opening bij van een tentoonstelling, die zes dagen lang duizenden bezoekers trok.

Vooraf 's avonds was het de moeite waard door de vele stands te drentelen, niet alleen om de inzendingen te bewonderen, die door een felle belichting en een uiterst smaakvolle opstelling nog aan aantrekkelijkheid wonden, doch ook om de bezoekers gade te slaan. Het was opvallend, dat ieder „het zijne” zocht. Vrouwen streelden de zachte nylon parachutes van de valschermafdeling, een reusachtige M.P.-korporaal blies zich in de stand van de Vliegmedische Dienst de longen uit zijn lichaam, waarbij hij in enthousiasme verstrekt niet onder deed voor het kleine Chinese jongetje, dat zich met glinsterende oogjes langzaam liet ronddraaien in een stoel, die bij vliegmedische keuringen pleegt te worden ingezet.



Boven: Bolle wangen in de stand van de Vliegmedische Dienst.

Onder: De turnbull-trainer van de Bewapenings Opleiding School trok zelfs de aandacht van het vrouwelijk geslacht.



Generaal majoor van der Eem ontvangt in de stand van de Vliegverkeersleiding aanschouwelijk onderwijs.

Op de jonge garde hebben deze luchtvaartdagen een grootse indruk achter gelaten. We zagen een welvarende huismoeder op staan kijken naar de cockpit van een doorgezaagde B-25. „Interesseert het U?” konden we niet nalaten te informeren „Mijnheer”, zei de moeder, „mijn zoon zit er in. Die interesseert het meer dan mij. Het is prachtig voor die jongens. Nou Keesje, kom!” Keesje dacht er niet aan te komen, droomde zijn jongensdroom in de cockpit van de glanzende Mitchell.....

Na is het te hopen, dat én de ouders van de honderden Keesjes, die de luchtvaartdagen bezochten, én de Militaire Luchtvaart zullen weten te profiteren van het enthousiasme voor de luchtvaart, dat nog maanden lang zal voortgloeien in de harten van deze jongens, die over enkele jaren een schoolopleiding en een beroep zullen hebben te kiezen. Méér excursies naar vliegvelden en méér jeugd-luchtvaartclubs!

De tentoonstelling kon de toets der critiek glansrijk doorstaan. Dat vond ook de kapitein Van Roon, die in zijn winkel met mitrailleurs en opleidingstoestellen vertelde, dat hij deze tentoonstelling beter vond dan die op Tjillilitan. „De turnbull-trainer heeft weer de grootste belangstelling”, zei de kapitein. „De jamhandy-trainer vertonen we niet deze keer, want die is verleden jaar op Tjillilitan gemold. Er waren drie maanden voor nodig het ding weer heel te krijgen”. „Verwacht U Zondag veel belangstelling, kapitein?” „Ja. Zondag verwachten we zo veel drukte, dat je er zelf niet meer doorheen kunt lopen. Dan zullen we de borst weer even nat moeten maken”, voegde hij er atletisch aan toe.

Ook standhouder Olsen was tevreden. „De heer Rippe had alle tafels klaar staan en de hele indeling kant en klaar, toen we kwamen; hij heeft ons met de kleinste dingen geholpen. Het is een goede overzichtelijke show. Je wordt alleen doodmoe van dat gedrentel de hele dag”. Het was niet alleen de tentoonstelling, die de duizenden trok. In de Oostelijke hangar van het Vliegtuigen-depôt was een restaurant ingericht, waarin zowel Zaterdag- als Zondagavond energiek werd gedanst op de opgewekte klanken, door de Skymasters geproduceerd. Klanken, die af en toe werden overstemd door het starten van een K.L.M. Dakota, die ruim 600 passagiers in de gelegenheid stelde Bandung bij nacht te zien. „Hoe beviel het?” informeerden we bij een soldaat, die juist een vlucht had meegemaakt en zich met grote schreden in de richting van de danszaal begaf. „Hartstikke goed”, was zijn antwoord, „ik moet dat overdag nog een keer overdoen”.

Tentoonstelling, danszaal en rondvluchten waren belangrijke factoren voor het slagen van het jubileumfeest.

ANDIR-REVUE

Een gezellig geroezemoes in de sociëteit „Concordia” te Bandung verraadde de aanwezigheid van vrolijke mensen en er was weinig opmerkingsvermogen voor nodig om te constateren, dat het hier uitsluitend M.L. betrof, wat de klok sloeg. In het kader van de jubileumfeestelijkheden kregen hier generaal, officieren uit alle windstreken, personeel van vlieg- en reparatiebasis Andir en vele vrouwelijke genodigden, van de A.V.A. „Amusements-vereniging Andir” een revue voorgezet, ter gelegenheid van het zevende lustrum.

Een indrukwekkend „Memento”, waarbij een afgietsel van het Andirse monument voor gevallen vliegers ten tonele werd gevoerd, opende het programma in waardige stijl, waarna werd overgegaan tot een pijlsnelle opeenvolging van jool, humor en muziek. De revue was opgebouwd om de ervaringen van een aanvankelijke sufferd, die onverhoopt de M.L. gelederen binnenrolt, doch die uiteindelijk als uitstekend monteur de hulde krijgt, die hem toekomt.

Waanzinnige scènes, als die bij de Vliegmedische keuring werden afgewisseld door ballet en zang van alleraardigste Andir-meisjes en zelfs wist de humor enige diepte te krijgen, toen het publiek een kijkje werd geboden in het dagelijks gebeuren op een soldatenkamer. Een uitstekend acteur als de wachtmeester Grandia bracht zijn rol fijntjes ten tonele.

Een zeer inslaand programmapunt was het optreden van het M.L.-dansorkest „de Skymasters”, waar wij alleen de weinig originele naam op tegen hebben, maar wier spel en croonette voor velen, die niet in de Bandungse luchtvaartgemeenschap zijn opgenomen, een openbaring was.

De A.V.A. heeft met deze avond zeer zeker bijgedragen tot het welnslagen van de festiviteiten in Bandung.

Boven: De Skymasters hadden een belangrijk aandeel in het succes van de jubileumfeesten.

Onder: De laatsten der M.L.-Mohikanen kozen de goede oude tijd tot onderwerp van hun gesprek.



De herdenking van het 35-jarig bestaan

(Vervolg van pag. 1).

„Gaarne wilde ik U nogmaals mijn grote waardering betuigen voor de dag, die ik met U bij de Militaire Luchtvaart heb doorgebracht. Naast de opgewekte geest, de goede discipline en de grote technische bekwaamheid van het onder Uw bevelen dienende personeel, trof mij in hoge mate de wijze, waarop in slechts enkele jaren en met vaak gebrekkige middelen weer een organisatie is opgebouwd, die in alle opzichten aan de aan haar gestelde eisen kan voldoen.

Ik moge U dan ook verzoeken, mijn grote voldoening over te brengen aan al diegenen onder Uw bevel, die deze tocht op zo voortreffelijke wijze hebben doen slagen.”

Van zijn waardering voor hetgeen op 3 Juli bij de vliegemonstraties te zien werd gegeven gaf Zijne Excellentie in de volgende bewoordingen uiting:

„Het is mij een genoegen U nogmaals van harte te mogen danken voor alles wat ik Zondag jl. bij de vliegemonstraties op het vliegveld Andir heb mogen aanschouwen. Het stemt tot grote voldoening, er verzekerd van te kunnen zijn, dat dit zo belangrijke onderdeel van onze strijdkrachten zo ten volle voor zijn taak berekend is. Ik moge U dan ook verzoeken mijn grote waardering over te brengen aan al diegenen onder Uw bevel, zowel vliegers en paratroepen als grondpersoneel, die deze dag zo voortreffelijk hebben doen slagen.”

Ik draag de grote waardering en dank, die uit vorenstaande brieven spreekt, gaarne over aan allen, die onder mijn commando dienen.

Daarbij denk ik niet alleen aan hen, die het voorrecht hadden daadwerkelijk te kunnen meewerken aan de voorbereidingen en uitvoering van de herdenking en de viering op Andir, doch aan allen, die deel uitmaken van de M.L. van hoog tot laag, op welke plaats hij of zij zijn of haar werk ook verricht. Immers, hetgeen op Andir werd te zien gegeven, was bedoeld om de buitenwereld een indruk te geven van de paraatheid van de M.L. als geheel en van hetgeen nodig is om die paraatheid te alle tijde te kunnen verzekeren en moet dan ook beschouwd worden als het resultaat van een krachtsinspanning, waaraan de gehele M.L. direct of indirect heeft bijgedragen.

Want het zou niet mogelijk zijn geweest, datgene te bereiken wat is bereikt, indien wij allen niet werden geschraagd door eenzelfde ideaal en niet doordrongen waren van eenzelfde geest van offervaardigheid om ons geheel in te zetten voor de verwezenlijking van dat ideaal met opzichschuiving van onze eigen, dikwijls zeer grote, persoonlijke moeilijkheden en belangen.

Ik ben er dan ook trots op de eer te hebben mij Uw commandant te mogen noemen.

Er liggen nog vele, schier onoverkomelijke, moeilijkheden voor ons. Indien echter de geest, die de viering van ons 35-jarig bestaan tot zulk een grote manifestatie van toewijding, eenheid, durf, offervaardigheid, enthousiasme en liefde voor ons Wapen maakte, U allen blijft bezielen, zullen wij gezamenlijk, schouder aan schouder, de moeilijkheden, die nog voor ons liggen, weten te overwinnen zoals zij die voorgingen het in het verleden deden.

C. M. L.

De Vliegemonstraties

*Een staaltje samenwerking
van de bovenste plank!*

Zondagmorgen 3 Juli, half negen. Het is vorstelijk weer! Andir ligt fris groen onder een blauwe wolkenloze hemel. Op de weg van de stad naar het vliegveld loopt een bonte processie van vliegfeestelingen, die op deze Zondagmorgen een urenlang verblijf in de gloeiende zon hebben verkozen boven een rustige ochtend in het koele Bandung. Noch het met kinderen zo rijk gezegende gezin van Lim Siong Oei, noch wachtmeester Hendrik de Haas, noch Mohammed Moehasin en zijn meisje hebben de lokroep der luchtvaart kunnen weerstaan en ze lopen nu op de brede asfaltweg in de warme zon, geleid door uiteenlopende categorieën dienaren van de Heilige Hermandad. Op een nog onzichtbaar vliegveld horen ze het machtig ronken van vele sterke motoren, ze zien Mitchells over de bomen scheren, hoogte winnen en langzaam boven de nevelige bergen verdwijnen.

De vliegemonstraties van straks zullen onmogelijk méér kunnen boeien dan de bedrijvigheid, die nu op Andir heerst. Achter elkaar, als eenden in een weiland, taxiën zes montere Mustangs van de Noordhangar naar de startbaan. Vóór de verkeerstoren doen drie proefdraaiende Spitfires enkele vliegerartsen naar hun hoofdkeksels grijpen en zes Dakota's van het twintigste staan te wachten op hun spring-levende lading, de paratroepers.

Een vertrouwd beeld is het geworden: enkele groepen parachutisten zijn bezig met nummers, andere liggen rustig languit onder een schaduwrijke vleugel.

Brandweerwagens en auto's van de Vliegmedische Dienst zijn aan komen rijden; op de toren zijn verkeersleiders in conferentie met de Mustangs, die nu klaar staan om te starten.

Film, pers en radio, onmisbare elementen in de moderne samenleving, hebben hun afgezanten naar Andir gezonden: tegen het diepe blauw van de hemel cirkelt een Lockheed, die deze dag ter beschikking werd gesteld van een film-maatschappij; op de grond wandelen fotografen en radioverslaggevers hebben zich op de toren genesteld, bereiden zich voor op de slag, die komen gaat, gerugsteund door technici met snoeren, snij-apparaten en diepzinnige gezichten.

De Mustangs schieten over de startbaan. Ook de Dakota's zijn gaan grommen en volgen hun collega's. Tjokvol zijn de tribunes.

De Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon en tal van andere burger- en militaire autoriteiten zijn gearriveerd,



De H.V.K. en generaal majoor van der Eem tonen grote belangstelling voor de model-zweefvliegerij.

de stafmuziek van de 7 December Divisie heeft het duizendkoppige publiek met marsmuziek in een opgewekte stemming gebracht, die de sfeer van een interland-voetbalwedstrijd in de herinnering roept; het koper van de instrumenten schittert in de zon; boven het Monument voor de gevallen kameraden wappert de driekleur.

Vliegtuigen

Na een demonstratie met model-zweefvliegtuigen door een enthousiaste Luchtvaartclub Andir, naderen precies op het vastgestelde tijdstip, 10.10 uur, uit het Noorden twee groepen Piper Cubs, formerend de letters M.L., een goed gevonden opening van dit jubileum luchtvaartfeest. Ze worden spoedig gevolgd door een formatie van 9 Mitchells, 6 Mustangs en 3 Spitfires, die dreunend over het veld vliegen, een indrukwekkende vertoning van kracht en technische vaardigheid. Nauwelijks twee minuten later glijden de schaduwvallen van zes Dakota's en evenveel Harvards over Andir.

Dan is de beurt aan de ondercommandant van Tjililitan, die 25.000 blikken tot zich trekt door een Piper Cub voor te vliegen alsof een waanzinnige achter de stuurknuppel zat; de beachmaster deelt de bezoekers mee, dat het feit, dat de kapitein Corsmit, die echtgenoot is en vader van zes kinderen, zich tot dergelijk gevlug laat verleiden, toch wel bewijst dat het besturen van een Piper Cub een gevaarlose bezigheid is. Wanneer de Piper een minuut of tien als een reusachtige horzel om de oren der duizenden heeft gezoemd, verschijnt een Spitfire, die met een goed afgewerkte stuntdemonstratie z'n gevechtswaarde overtuigend bewijst voor diegenen, die nooit van de Slag om Engeland hebben gehoord.

Voor de tweede keer komen de Piper Cubs, nu in dubbele V-formatie, overgezoemd, dan nadert in de verte de glanzende B-25 van kapitein Winckel. Onder aan de starttoren is men actief gaan worden: brandweerwagens worden aangeslagen, de Vliegmedische Dienst staat in starthouding, want het is nu eenmaal zo, dat bij een demonstratie met een motorloze Mitchell geen grote dosis pech nodig is voor een ramp. Wanneer het zware toestel, dat eerst op een motor langs is gevlogen, de tweede keer

Het 25000-koppige publiek. Ze liepen over van enthousiasme!



op Zondag 3 Juli

met stilstaande propellers, fluitend voorbij de tribunes komt glijden, houdt het publiek de adem in. Dan gaat de rechterschroef langzaam draaien, daarmee een einde makend aan de tastbare spanning. Een demonstratie, die „het doet”. Drie Harvards van de Centrale Vliegsschool te Kali Djati openen hun programma met een gezamenlijke looping, die jammer genoeg enigszins mislukt, doordat één machine in de top van de loop uit de formatie valt, waarschijnlijk ten gevolge van een te laat doorhalen van de formatieleider. Verder is dit een uitstekend nummer: als gele herfstbladeren dwarrelen de toestellen door de blauwe lucht.

Strijd

Na de pauze is het strijd, wat de klok slaat. Mustangs van het 120ste bestoken Japanse vliegtuigen en atapdoelen met rockets, waarbij uiteraard weinig tegenstand wordt ontmoet. In zijn enthousiasme promoveert één der radio-verslaggevers alles wat knalt tot treffer.

De eerste aanvallende afgezant van het 18de Squadron gooit met een prima worp één der doelen in puin; zijn collega's zijn er grotendeels iets naast, doch al staan de meeste doelen nog overeind, het is aan zeer veel twijfel

onderhevig, of de bezetting van dit Japanse kampement deze aanval (een strafer droeg nog het zijne bij) zou hebben naverteld, zo er van bezetters sprake was geweest.

Het grootste succes op dagen als deze wordt toch altijd in de wacht gesleept door parachutisten; want een ovatie stijgt op uit het publiek na de regen van paratroepers, die neerdaalt uit zes op geringe hoogte voortsukkkelende Dakota's. Een enkeling komt op de startbaan terecht, de meesten belanden tussen startbaan en publiek, ze maken zich los en rennen als hazen over het veld, hebben dit kennelijk méér bij de hand gehad. Wéér komen de Dakota's. Meer parachutisten bengelen in de lucht en een mals voorradenregentje volgt; de gekleurde valschermen kleuren het gras als bloemen. De para's verzamelen zich en lopen in speed-march langs een uitgelaten publiek.

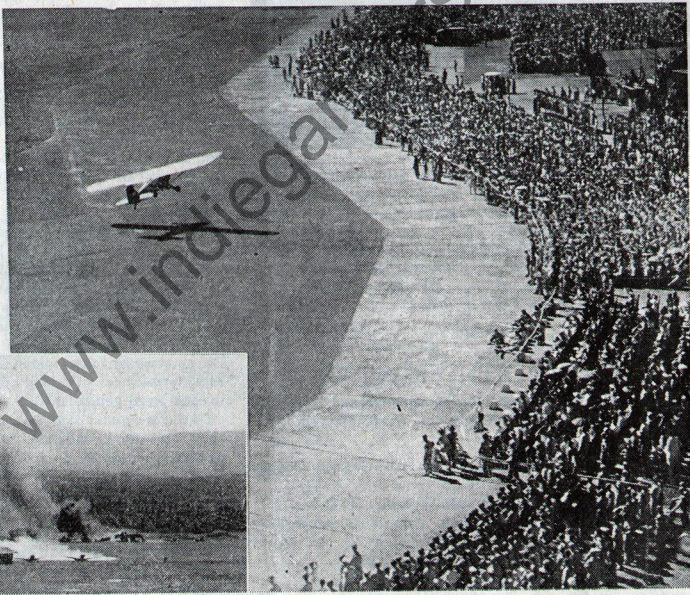
De vliegtuigen, die in het programma na de pauze een actieve rol hebben gespeeld, stuiven nog een keer laag over de startbaan, een waardige finale van een uitstekende demonstratie.

Het zijn niet alleen de prestaties van vliegers, monteurs en verbindingsmannen geweest, die dit schouwspel hebben gemaakt tot een gebeurtenis, die vele van de 25.000 bezoekers levenslang zal heugen, het was evenzeer de buitengewoon goede organisatie, welke er aan ten grondslag lag. Slechts ingewijden kunnen beseffen hoeveel voorbereidend werk hier moet zijn verzet. Dit is een staaltje samenwerking van de bovenste plank geweest. Hulde, mannen van 2 V.B. en Lucoja!

Boven: De Piper Cub van kapitein Corsmit vliegt langs de tribunes.

Midden: Rockets ontploffen krakend in de doelen.

Onder: „Abschied der Gladiatoren” of „Speed-march der Parachutisten.”





Nog enkele herinneringen aan de jubileumfeesten op Andir.

Boven: Voor het Indonesisch personeel werd tijdens een godsdienstige plechtigheid een karbouwenkop begraven.

Midden: Commentaar overbodig.

Onder: Een overzicht van de danszaal naast de tentoonstellings-hangar. Boven de menigte hangen twee Piper Cubs!

AANBEVOLEN ARTIKELLEN

(Deze artikelen kunnen worden aangevraagd bij Hoofd Kantoor Voorlichting Koningsplein W. 8, Batavia.)

COWLES, Maj. D.H.

Ground School Demonstration on Air-Ground Coöperation.

The Cavalry Journal 56-2 1947.03.04 blz. 58; 2 blz.

Beschrijft een demonstratie van de samenwerking tussen grond- en luchtmachtkrachten bij een opleidingsschool van het Amerikaanse leger.

WOLF, Lt. Col. GORDON J.

Emergency Wire Laying by Liaison Airplane.

The Field Artillery Journal 34-8 1944. 08 blz. 566; 1½ blz.; 5 foto's 1 schets.

Beschrijft het leggen van een noodtelefoonlijn naar een moeilijk bereikbaar punt door een verbindingsvliegtuig.

CHASSIN, L.M.

What will be the Airstategie of Tomorrow?

Military Review 27-2 1947. 05 blz. 74; 8½ blz.; 2 foto's; 1 krt.

Vertaald Frans artikel over de luchtstrategie in de toekomst, waarbij vooral de aandacht gevestigd is op de Noordelijke Poolstreken.

Op andere velden

Nog steeds beschikt de redactie van De Stuurkolom niet over straalvliegtuigen, ten einde op voor de M.L. belangrijke dagen alle vliegbases te kunnen bezoeken. Zodoende hebben we ons op 2 Juli tot een telegrammenwisseling moeten beperken, waardoor we onze lezers toch tot op zekere hoogte kunnen inlichten omtrent herdenkingsbijeenkomsten en festiviteiten op andere velden dan Andir.

Uit BIAK kwam het bericht binnen dat geen bijzondere activiteiten plaats konden vinden, in verband met de aankomst van de boot en een uitvoering van het N. I. W. A.-gezelschap „De 3 Musketers”.

MOROTAI meldde, dat het 35-jarig bestaan met een vlaggenparade en een herdenking der gevallen werd herdacht. 's Middags vond een voetbalwedstrijd plaats, terwijl de dag met een gezellige avond werd besloten.

Het telegram uit KUPANG luidde: HC 702 stop open stop rut 34L-7643A stop 0900 vlaggenparade stop 1100 tot 1400 paat musical stop 2000 gecostumeerd bal stop heel Kupang zowel burgers als militairen waren aanwezig stop zeer geslaagd einde.

IBOING te Makassar meldde feestelijkheden van 29 Juni tot 2 Juli. In het telegram was sprake van een tafeltennistournooi, sportwedstrijden, een radiorede door majoor Bettink en een selamatan voor Indonesische militairen en burgers. Op 2 Juli vond een vlaggenparade plaats, waarna de gevallen met een herdenking en een kranstegging op het Ereveld werden geëerd. 's Avonds was er voor het personeel een feestavond in de Vliegclub op het vliegveld Mandai.

In MEDAN vond een vlaggenparade plaats, waarbij door de waarnemend commandant Lucoja werd gesproken. De gevallen werden herdacht waarna door de commandant van 11 V.B. en vier manschappen bloemen werden gelegd op de graven van vijf bij Medan gevallen M.L.-ers. De avond bracht een reünie in de verschillende cantines.

PADANG: Vlaggenparade en officiële herdenking op 30 Mei. Rondvluchten, voetbal, atletiek en een dansavond in de feestweek van 10 t/m 14 Juli.

De 12de Vliegbasis PALEMBANG gaf door, dat de dag om 8 uur werd begonnen met een vlaggenparade en een toespraak door de basiscommandant. Daarna normale dienst en 's avonds een cabaretvoorstelling door eigen personeel onder leiding van de onderluitenant Geelhoed. De sportwedstrijden vielen samen met het Garnizoens-Pinkstertournooi, waarbij de Militaire Luchtvaart als tweede werd geplaatst.

De basiscommandant van SEMARANG liet seinen, dat op 2 Juli de gevallen met een plechtige herdenking werden geëerd. In de loop van Juli vonden uitgebreide sportwedstrijden plaats, waarna tijdens een feestavond voor de manschappen de prijzen werden uitgereikt. De officieren hadden op 12 Juli een feestavond in de Sociëteit.

Ritmester Rab, basiscommandant van KALI DJATI zocht telefonisch contact en vertelde, dat op 2 Juli door majoor Cox een herdenkingsrede was uitgesproken, terwijl behendigheidswedstrijden en een feestmaal voor de manschappen de dag een feestelijk karakter hadden gegeven.

Ook SEMPLAK nam de telefoon ter hand en deelde mee, dat Semplak met Tijililitan had meegefeest. Wel had op 2 Juli op 14 V. B. een vlaggenparade plaats gevonden en de basiscommandant in een rede de gevallen herdacht.

TJILILITAN vierde van 5 tot 9 Juli feest. Op 5 Juli werden de gevallen herdacht. De andere dagen hadden met sport- en vermakkelijkheidswedstrijden (waaronder "Bombing the Spot" door vrouwen in Piper Cubs) een prettig verloop. Ook de kinderen vierden feest.

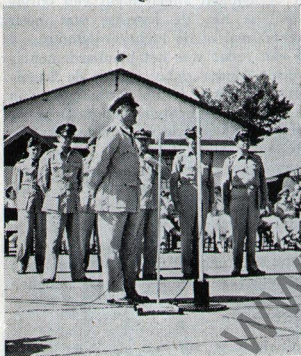
Andir kreeg nieuwe Commandant

Onderscheidingen uitgereikt

OP 28 Juni werd het commando over 2 V.B. Andir overgedragen van majoor waarnemer G.H. Theunissen aan kapitein vlieger waarnemer J.P. Welter. Tevens werd die morgen op Andir de eremedaille, verbonden aan de Orde van Oranje Nassau in zilver uitgereikt aan de onderluitenant Gerritsen, het 2e Vliegerkruis aan kapitein vlieger waarnemer Broers en de Zilveren Ster van Verdienste aan technicus 1e klas Hasan en aspirant vliegtuigmaker Paät.

Tal van militaire en civiele autoriteiten woonden de plechtigheid bij, terwijl het stafmuziekkorps van de 7 December divisie speciale luister bijzette.

Nadat de C.M.L., generaal majoor C.W. van der Eem, de aangetreden troepen had geïnspecteerd, gewaagde deze in een korte toespraak van de grote verdiensten van de scheidende commandant. Tot majoor Theunissen sprak hij: „Ik weet, dat gij deze basis node zult verlaten. Ik geef U de verzekering mee, dat Uw naam en Uw persoon in ons geheugen zullen blijven. Gij waart een uitmuntend militair en een uitmuntend commandant. Bovenal: een hoogstaand mens. Ik hoop, dat U in Uw nieuwe werkring dezelfde voldoening zult mogen vinden”. Nadat een dierwerf hoera voor de scheidende commandant was uitge-



Majoor Theunissen tijdens zijn afscheidsrede.



De C.M.L. reikt de onderscheidingen uit.

roepen, nam majoor Theunissen het woord: „Heden sta ik het laatst voor U als commandant en zal zo dadelijk mijn functie neerleggen. Ik kan de C.M.L. de verzekering geven, dat het met grote voldoening geweest is, dat ik bij de M.L. heb mogen dienen. Het valt mij moeilijk afscheid van U te nemen. Meer dan 2 jaar heb ik U mogen dienen, het laatste jaar als commandant 2 V.B. Ik ben hier trots op. Gij hebt in moeilijke dagen grootse prestaties verricht. Hoe duister de politieke hemel ook was, steeds was het juiste antwoord van U allen een plichtsgetrouw dienen. Gij hebt getoond goede militairen te zijn, trouw aan onze vorstin, ons vaderland, ons wapen, de opvoeding van Uw eigen ouders, die U leerden wat goed was en wat kwaad. Daarom ben ik er trots op Uw commandant te zijn geweest”.

De nieuwe commandant, kapitein Welter, sprak o.m. de volgende woorden: „In generlei opzicht zal ik het in mij gestelde vertrouwen beschamen. Ik kan U zeggen, dat dit commando mij met trots vervult. Niet alleen, omdat Andir een belangrijke, zo niet de belangrijkste basis van de M.L. is, maar vooral, omdat gij een bepaalde M.L.-categorie vormt, die reeds heeft getoond, wat zij kan en wat voor steentjes zij kan bijdragen bij de opbouw van de M.L. Ik zeg U die steun en leiding toe, die U in de uitoefening van Uw functie behoeft”.

Nadat het commando plechtig was overgedragen werden de Koninklijke Besluiten voorgelezen van de vier gedecoreerden, waarna de C.M.L. deze gedecoreerden, zowel in het Hollands als in de bahasa Indonesia, ten voorbeeld stelde aan alle M.L.-ers.

Een stramme parade van manschappen op de grond en vier Mustangs in de lucht besloot deze plechtigheid op Andir.

Brevet-uitreiking op Kali Djati

Zaterdagmorgen, 25 Juni werden op Kali Djati door de C.M.L. vliegbrevetten uitgereikt aan een 38-tal leerlingen van de Centrale Vliegschool.

Het Groot Militair Brevet en de „vink” werden uitgereikt aan:

de 1ste luitenants F. J. A. Jellema, D. Boer, W. R. v. d. Werve, J. W. van Es, H. Vrijenhoek, G. A. Hillen en W. Del Prado; aan de 2de luitenants F. v. d. Vijgh, A. R. Koning en W. A. H. van Houtert; verder aan de sergeants K. H. Stroethoff, W. M. Eikelboom, H. B. Tomassen, F. C. H. de Roo, J. H. J. Pothoff, F. H. G. Nieuwpoort, R. Ismaël, E. H. Vijsma, L. G. Hofman, B. S. Gaastra en T. T. Boersma.

Het Klein Militair Brevet ontvingen:

de 1ste luitenants F. L. Nieuwenhoven en B. van Ginkel, de 2de luitenants J. L. Schuur, C. W. G. Schotborgh, de vaandrigs W. P. Vogelaar, H. A. Hogenesch, E. H. M. Hartong, B. Lawson, de sergeant majoor J. Ver-

steegh, de sergeants A. M. Kroon, J. Pasveer en H. E. Tiel, en de korporaals G. M. van Driel, A. Thierry, W. J. M. Oostwegel, N. A. van Haaren en J. Th. Wessels.

In een toespraak wenste de C.M.L. de nieuw gebrevetteerden geluk met hun succes en dankte hij commandant en instructeurs van de Vliegschool voor hetgeen zij wederom hadden gepresteerd. Generaal majoor van der Eem memoreerde Raden Ismaël, die reeds in 1942 een vliegopleiding begon en niet in staat was deze te beëindigen, maar na lang doorzetten toch het brevet kreeg uitgereikt. Ook voor de 1ste luitenant F. van Nieuwpoort was de 25ste Juni een belangrijke dag. „Oom Frans”, die de Militaire Luchtvaart meer dan 33 jaren dient, speelde persoonlijk de vink op de borst van zijn zoon, sergeant Nieuwpoort, die op Kali Djati voor het eerst het levenslicht aanschouwde.

Onmiddellijk na afloop van de plechtigheid vertrokken drie Lockheeds en negen Harvards, met aan boord een groot aantal van de gebrevetteerden en hun instructeurs naar Bali, waar allen enkele dagen van een welverdiend verlof hebben genoten.

Hedendaagse oorlog

(Uit Aero Digest Januari 1949)

(Slot)

Een Italiaans strateeg, Generaal Douhet, spande in 1921 de paarden achter de wagen toen hij schreef:

„Het voornaamste doel van een luchtmacht moet de verwoesting van de industrieën van de vijand zijn. Oorlogen worden door naties uitgevochten met behulp van al de bronnen, waarover zij beschikken op militair, industrieel, politiek en maritiem gebied. Zonder industriële ondersteuning zouden de huidige strijdkrachten onmachtig zijn, deshalve zijn industriële centra de aangevochten doelen. Het luchtmacht is in staat tegen Rusland zowel aanvallend als verdedigend op te treden en is daardoor het enige wapen, dat een aanval kan uitvoeren, zoals deze werkelijk ingezet moet worden; de land- en zee-strijdkrachten zijn slechts tot verdediging in staat. Wij moeten daarom alle kracht van de natie concentreren in het enige wapen, dat de beslissing kan brengen: het luchtmacht. Het vliegtuig is een aanvals- en niet een verdedigingswapen en daarom betekent luchtmacht: stootkracht, vernietigingskracht.

Het heeft zijn waarde de vijandelijke vliegtuigen in de wijde ruimten van de dampkring op te sporen, maar afdoende is het alleen ze op hun bases op te sporen; zoals er ook maar één middel afdoende is om de wil tot het voeren van oorlog te breken; het bombarderen van industriële en politieke centra.

Ten einde dit doel te bereiken moeten alle vliegtuigen bombardementsvliegtuigen zijn”.

Dit is in het kort het grondbeginsel van Douhet. Wereldoorlog no. 2 heeft echter bewezen, dat het niet steekhoudend is. Douhet legde zijn beginsel om oorlog te voeren als volgt vast:

„Een luchtmacht moet zich niet bekommeren om hetgeen de vijand doet, maar moet slechts oog hebben voor het zoveel mogelijk toebrengen van schade in vijandelijke gebieden”.

Ik kwam deze doctrine in het begin van 1936 tegen in een vertaling van Douhet's boek, welke door de staf van de Amerikaanse legerluchtmacht gemaakt was.

Hierin werd de volgende nieuwe doctrine geponeerd. De eeuwenoude oorlogsbeginselen zijn omver geworpen, het doel van de luchtmacht is de vijandelijke bevolking en de industrie te treffen en niet de vijandelijke strijdkrachten.

Ik begaf mij in een uitgebreide correspondentie met de majoor, nu generaal C. Chennault, die botweg verklaarde, dat alles wat vliegt door iets anders, dat vliegt neergeschoten kan worden, in het bijzonder als dat andere sneller vliegt. Daarna had ik een bespreking met Brigade generaal B. Foulis (nu buiten dienst) een van de eerste legervliegers en vroeger Chef van de luchtmacht.

Een gehele dag waren wij bezig met de nieuwe luchtdoctrine, waarbij alle vroegere beginselen over oorlogvoering verouderd geheten worden, onder de loup te nemen. Wij waren het met elkander eens, dat zulks niet het geval was.

In verband daarmee toonde ik in een artikel in Aero Dienst van Maart 1936 de drogreden van de navolgende Douhetdoctrine aan: „Burgerbevolking, die niet in de lucht beschermd wordt, zal niet lang lust gevoelen weerstand te bieden.

Als twee naties alleen tot wederzijdse bombardementen hun toevlucht nemen, zal het er om gaan, welke bevolking het eerste opgeeft”.

De slag om Engeland en de luchtslagen boven Duitsland,

de eilanden in de Grote Oceaan en Japan hebben bewezen (nog wel in drie verschillende oorlogszones) dat de grondstellingen van de oorlog door de eeuwen heen onveranderd zijn gebleven.

Strategische bombardementen zullen daarom ook niet als het enige doel van een goed opgezette luchtmacht beschouwd moeten worden. De vernietiging van de vijandelijke militaire macht in de lucht, d.w.z. van verdedigende jagers en aanvallende bommenwerpers, moet het eerste doel van iedere luchtmacht zijn, die de opzet heeft strategische bombardementen uit te gaan voeren. In de praktijk van het oorlogvoeren zullen deze twee plannen vaak tegelijkertijd tot stand gebracht worden.

Twee naties, die oorspronkelijk beide in een oorlog van tegenbombardementen betrokken zijn, moeten vechten voor luchtvermacht, teneinde door te kunnen dringen in het luchtruim boven het vijandelijke gebied en zelf de toegang van de vijand tot het eigen luchtruim te kunnen ontzeggen. Als een van de beide naties volkomen meester in de lucht is, kunnen haar luchtmachtkrachten naar believen over het vijandelijke gebied vliegen (afgezien van de doelstellingen van de luchtdoelartillerie) en alles wat zich op de grond bevindt bijtijds vernietigen. Daarom, hoevel met verdedigen alleen nooit een oorlog gewonnen zal worden, is het de kwestie wat meer van belang is: de luchtaanval of de luchtverdediging.

Vóór de uitvinding van radar was het bombardementsvliegtuig in het voordeel. Zonder radar zouden de Engelsen waarschijnlijk gefaald hebben in de verdediging van hun rijk door het leveren van luchtgevechten. Door de radar tijdig gewaarschuwd, werd de verdedigingskracht herhaaldelijk vervelend, daar de punten aangegeven konden worden waar de raids zouden beginnen.

Bovendien werden de vliegers per radio naar de juiste plaatsen geleid.

Het tijdrovend speuren naar doelen kwam hierdoor te vervallen, hetgeen meebrengt, dat er geen benzine verloren ging door nutteloos rondkruisen, waardoor men vaak nog voor de aanvang van het gevecht naar beneden moest om te tanken.

Zelfs de B-29

De B-29 is niet onkwetsbaar; hij kan als ieder ander vliegtuig neergeschoten worden. Hij is niet onzichtbaar; met radar kan hij opgespoord worden. Men kan hem daarna volgen en zijn koers naar en van zijn doel kan nagegaan en met nauwkeurigheid uitgestippeld worden. Jagers sneller dan de B-29 kunnen daarna in de juiste richting en met de vereiste snelheid voor een aanval ingezet worden. Wij bouwen nieuwe en zeer snelle jet-bommenwerpers, die een ommekeer kunnen en hoogstwaarschijnlijk ook zullen teweegbrengen in de tactiek van het strategische bombardement.

In het hierboven besproken probleem echter, hebben wij het gebruik van dergelijke bommenwerpers niet in beschouwing genomen, daar wij deze momenteel in slechts zeer beperkte mate bezitten. Wanneer zij gebruikt zullen worden — hetgeen zo spoedig mogelijk met het grootst mogelijke aantal zal geschieden — zal veel van hetgeen ik hierboven besproken heb, niet meer van toepassing zijn. Hoe dan ook, ik heb geen beschouwingen gehouden over het soort oorlog, dat wij zouden kunnen voeren met de verbluffend snelle vliegtuigen van 1950 of 1951, maar ik bespreek slechts de bommenwerpers, welke momenteel in voldoende hoeveelheid beschikbaar zijn. Hierbij wil ik

er met nadruk op wijzen, dat wij de waarde van de B-29 en ook van de grotere en snellere B-50 onder ogen moeten zien in het scherpe licht, dat er op geworpen wordt door de nieuwe verschijning bij de luchtverdediging: de jetjager.

Als Rusland een oorlog met ons ontketent, mag men veilig aannemen, dat het Russische oppercommando voldoende luchtmachten voor de verdediging van het luchtruim boven de Sovjetunie achterhoudt, terwijl zijn kolossale leger zijn opmars door Europa ploegt. Voor het huidige ogenblik is het duidelijk, dat de enige kracht, die wij hebben om de Russen te bedwingen, ligt in hetgeen, waartoe wij (volgens hun vermoeden) met onze luchtmacht in staat zijn tot stand te brengen.

Heden ten dage kunnen slechts door middel van de luchtmacht veroveringen in een ander rijk gemaakt worden.

Momenteel is het materieel van de luchtmachten van alle rijken uit een oogpunt van snelheid en vliegbereik verouderd. Maar oorlogen worden nu eenmaal niet alleen uitgevochten met het modernste materieel; zij worden uitgevochten met het materieel, hetgeen bij het uitbreken van de oorlog beschikbaar is.

Als wij dit jaar nog in oorlog komen met Rusland — laten wij zeggen in September a.s. nadat de oogst is binnengehaald — het gebruikelijke jaargetijde om Europese oorlogen te ontketenen — zullen wij bemerken, dat de uitvinding van de jetjager iedere schatting van verliezen aan bommenwerpers, gebaseerd op het strategische bombardement van Duitsland, voor de volgende oorlog op losse schroeven heeft gesteld, daar de verliezen veel en veel groter zullen zijn.

Wij krijgen bommenwerpers met jetaandrijving, die niet direct onder deze beschouwing vallen, maar dat verandert niets aan de twijfelachtige positie van de B-29.

Wanneer de Russen het verlies aan bommenwerpers

in Duitsland hebben bestudeerd en met die getallen voor ogen vaste vorm hebben gegeven aan de wijze waarop zij hun oorlog zullen voeren, ligt het voor de hand, dat zij zo spoedig mogelijk en in een zo groot mogelijke hoeveelheid jetjagers zullen bouwen, die waarschijnlijk sneller zijn dan de onze.

Begrijpelijkwijze kunnen een voldoende aantal van dat soort jagers een bombardementsoorlog zo bemoeilijken, dat wij verplicht zijn onze raids te beëindigen, omdat onze verliezen anders te hoog zouden oplopen.

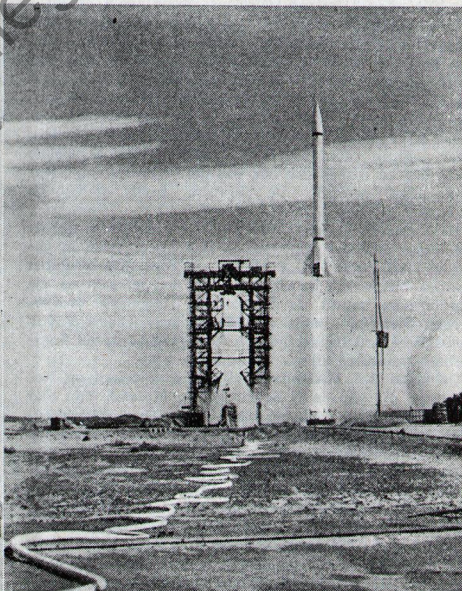
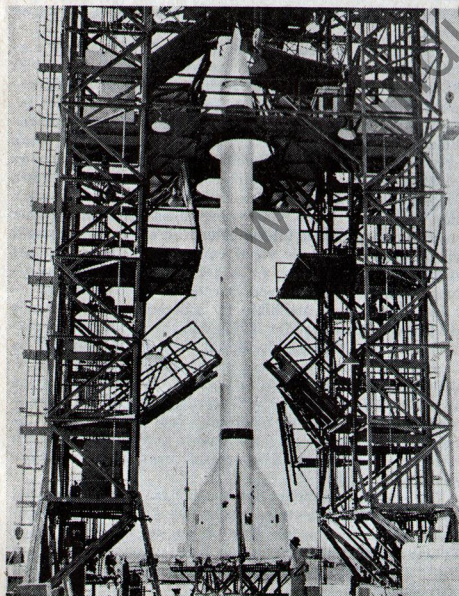


Fokker gaat honderden Jagers bouwen voor Nederland — België

De regeringen van Nederland en België hebben een contract afgesloten met de N.V. Nederlandse Vliegtuigenfabriek „Fokker” voor de levering van enige honderden door de Fokkerfabriek in licentie te bouwen vliegtuigen van het type „Gloster Meteor”, tweemotorige straalvliegtuigen, bestemd voor de luchtmachten van Nederland en België.

Het betreft de grootste opdracht, die de Fokkerfabriek ooit in eens tot uitvoering kreeg en zij zal voor enige jaren werk verschaffen.

De Fokkerfabriek stelde zich reeds geruime tijd geleden in het bezit van de licentie-rechten. De nodige inleidende maatregelen ten behoeve van de bouw zijn zover mogelijk getroffen. De Fokkerfabriek zal van de tijd, die het afwerken van de Meteor-order eist gebruik moeten maken om tegelijkertijd aandacht te wijden aan de ontwikkeling van eigen ontwerpen, zodat zij bij de voltooiing van de opdracht gereed staat om de seriebouw van inmiddels beproefde prototypen ter hand te nemen.



Het eerste in Amerika voor onderzoeksdoeleinden ontworpen raket, de door de Glenn Martin gebouwde „Viking” werd met succes in Nieuw Mexico gelanceerd. Links: Het raket wordt op de „White Sands Proving Grounds” gereed gemaakt voor de vlucht. Rechts: Los! Voor een vlucht tot een hoogte van 51 Mijl en een snelheid van 2250 Mijl per uur!

Vliegende Petroleum-Maatschappijen

in Indonesië

Vliegtuigen
voor transport
en luchtartering

Behalve het interinsulair bedrijf van de K.L.M. en de militaire luchttransportdienst C.M.V. doen ook de drie grootste petroleum-maatschappijen, de Bataafse Petroleum Maatschappij (B.P.M.), de Nederlands Nieuw-Guinea Petroleum Maatschappij (N.N.G.P.M.) en de Standard-Vacuum Petroleum Maatschappij (Stanvac) in Indonesië aan luchttransport en elk van deze drie maatschappijen bezit zijn geheel eigen vliegdiens.

In de Indonesische Archipel met haar enorme afstanden is het vliegtuig een vervoermiddel bij uitstek. Niet alleen het verkeersvliegtuig, dat op geregelde diensten vliegt en niet alleen het chartervliegtuig, dat vliegt waar en wanneer nodig, maar ook het zakenvliegtuig, hetzij eigendom van particulieren, hetzij van grote instellingen. De drie bovengenoemde petroleummaatschappijen zien het belang en het voordeel van snel, gemakkelijk en veilig reizen met eigen vliegtuigen, bestuurd door eigen piloten, terdege in en maken veel van hun vliegtuigen gebruik voor transport van stafemployés, experts, zieken etc. Naast het transport maakt de B.P.M. ook van amphibies gebruik voor luchtartering, waarop we straks nog nader terugkomen.

De B.P.M. en N.N.G.P.M.

De B.P.M. en de N.N.G.P.M. bezitten elk hun eigen vliegdiens. Tussen deze beide vliegdiens bestaat een innige samenwerking, die zich bv. uit in het onderling uitwisselen van personeel e.d.

In een uitgestrekt gebied als Indonesië is het aantal vliegvelden naar verhouding gering en een vliegtuigtype, dat in deze gebieden wel bijzonder geschikt is, is het amphibie-vliegtuig. Een dergelijk toestel toch kan zowel op het land als op het water landen. Een bootromp en zijdrijvers onder de vleugel maken dit type geschikt voor gebruik vanaf het water; in de romp intrekbare wielen voor gebruik vanaf het land. Zowel de B.P.M. als de N.N.G.P.M. maken dan ook van deze handige amphibie-vliegtuigen gebruik. De B.P.M. bezit er vijf, de N.N.G.P.M. vier.

Het fraaiste toestel onder deze amphibies is wel de Grumman Mallard, waarvan de B.P.M. er twee in gebruik heeft, de N.N.G.P.M. één. Al deze drie machines werden nieuw van de Grumman-fabriek gekocht en via Amsterdam, vanuit de States naar Indonesië overgevlogen. Met één van de B.P.M.-Mallards maakte Z.K.H. Prins Bernhard toertijd een korte vlucht boven Soesterberg, waarover hij zeer enthousiast was.

De beide B.P.M.-Mallards zijn gestationeerd op Kemajoran; die van de N.N.G.P.M. op Morotai. Van hier wordt veelvuldig gevlogen naar Sorong, een watervlieg-basis, van waaruit de N.N.G.P.M. met haar vliegtuigen boven Nieuw-Guinea opereert.

De Mallard is een tweemotorige amphibie van navorlogs ontwerp, die in haar uiterst gemakkelijk kajuit 10 passagiers kan vervoeren. Grote vensters en de hoog aangebrachte vleugel verschaffen voor de inzittenden een pracht uitzicht. De stroomlijn van deze amphibie, die met een intrekbare neuswielonderstel is uitgerust, is bijzonder mooi, hoewel de beide zijdrijvers onder de vleugel, welke dienen voor de stabiliteit op het water en bovendien zijn uitgevoerd als extra benzinetanks, niet intreikbaar zijn zoals bij de Catalina. De beide motoren leveren 600 pk elk en geven het toestel een snelheid van 288 km/h.



De „Stinson Voyager”, een nieuw Amerikaans zaken-vliegtuig dat, door de Stanvac aangekocht, op Talang Betotoe werd gestationeerd.

De voorganger van de Mallard was de Grumman Goose, een kleine tweemotorige amphibie, welke oorspronkelijk werd gebouwd voor de Amerikaanse marine en tijdens de oorlog vrij veel is gebruikt als zeeverkenner. Ook van dit type bezit de B.P.M. twee exemplaren. Deze werden na de oorlog van de U.S. Navy overgenomen, per schip naar Indonesië vervoerd en op het Marinevliegveld Priok gemonteerd. Zij worden thans rond Balikpapan gebruikt voor luchtartering. Hiertoe bezitten deze beide amphibies, die gedrongen van bouw zijn en een staart- in plaats van neus-wiel hebben, een foto-luik in de romp, bodem, waardoor loodrechte foto's van het overgevoegen landschap worden gemaakt. Dit foto-luik is natuurlijk stevig uitgevoerd en met behulp van ringen waterdicht gemaakt; een waterdichte romp is immers voor zo'n amphibie een eerste vereiste.

Tijdens het maken van de luchtfoto's vliegen de machines meestal op 6000 meter hoogte, soms iets lager. Het voornaamste doel van deze luchtfotografie is, uit de gemaakte foto's geologische gegevens te halen, die bv. indicaties kunnen geven waar zich nieuwe petroleumgebieden bevinden. In tweede instantie worden de foto's gebruikt voor het maken van kaarten, het opsporen van plaatsen welke geschikt zijn voor de aanleg van nieuwe wegen, of de bouw van kleine nederzettingen etc. Het werk dat door deze beide Goose-amphibies rond Balikpapan verricht wordt is dus uiterst belangrijk en nuttig. Vermeld zij tenslotte, dat reeds vanaf omstreeks 1937 tot aan het uitbreken van de oorlog de B.P.M. met een drietal Goose-amphibies karteerde boven Borneo en Nieuw-Guinea!

Het derde type amphibie in Indonesië in gebruik, is de Convair Catalina. De N.N.G.P.M. heeft er drie, gestationeerd op Morotai, de B.P.M. één, gestationeerd op Kemajoran. Zoals we reeds zagen heeft ook de K.L.M. de Catalina in Indonesië in gebruik, evenals de Marine Luchtvaart Dienst. De „Cats” worden door de petroleummaatschappijen wederom gebruikt voor transportdoeleinden. Zij werden van de Amerikaanse marine overgenomen en door Amerikaanse „ferry-crews” naar Indonesië overgevlogen.

Tot slot zij vermeld, dat de B.P.M. nog een viertal Piper Cub sportvliegtuigen bezit, welke zij heeft uitgeleend aan de Vliegclub Batavia en de Vliegclub Zuid-Sumatra. Een vijfde Piper van haar verongelukte najaar 1947 boven Priok, zonder dat zich persoonlijke ongelukken voordeden.

De Stanvac

De Stanvac heeft haar arbeidsterrein op Sumatra en voor haar is derhalve het amphibie-vliegtuig van minder



♦ "The Services' man-power difficulties are not merely a recruiting problem. In the R. A. F. we can get higher productivity per unit if we get a sufficient proportion of the best quality in the right places and the next quality in the right places.

What we want is quality and not numbers. When I say quality, I do not mean the cream of the country; but if we get the right people in the right places we can do with less total man-power".

Lord TEDDER, de Chief of the Air Staff, tijdens de Staf Conferentie „Ariel".

♦ Mr. M. MacDONALD, de Commissioner-General for the United Kingdom in South East Asia, verklaart in zijn rapport over de toestand in Malakka, dat 8e voornaamste redenen van het verslaan van de „Communisten" zijn: het *flinke* optreden van de Regering en de succesvolle actie door de politie, troepen en luchtmachtstrijdkrachten.

♦ De Deense Luchtmacht krijgt 60 Gloster Meteors. Ongeveer 20 hiervan zullen dit jaar worden afgeleverd. Een plan om de vliegers in Engeland op te leiden is in behandeling bij het Air Ministry. De Deense Luchtmachtstrijdkrachten zijn uitgerust met Spitfires, Sea Otters, Oxford, Harvards en Catalina's.

♦ Sir Clifford Norton, de Engelse Ambassadeur in Griekenland, heeft het Griekse Ministerie van Buitenlandse Zaken meegedeeld, dat Engeland 22 overcomplete R. A. F. Spitfires aan de Griekse Luchtmacht zal afstaan.

♦ De Regering van India is voornemens de R. I. A. F. te versterken met Vampires, Mitchells, Tempests, Spitfires en Hurricanes.

♦ Een van de meest interessante inzendingen op de Parijse luchtvaarttentoonstelling van Mei j.l., was de Fouga Cyclone, een zweefvliegtuig met boven op de romp een kleine straalmotor, de zg. Turbomeca. De ontwerper van dit toestel, de Fransman M. Castello, heeft een groot aantal zweefvliegtuigen gebouwd en is dus op luchtvaartgebied geen onbekende. Karakteristiek voor de nieuwe creatie is de V-staart à la Beechcraft Bonanza, waardoor de gasstraal van de vlak achter de éénpersoons cockpit opgestelde straalmotor vrij kan ontwijken.

♦ Een van de twee Armstrong Whitworth staartloze proefvliegtuigen AW-52, bekend als "Flying Wings" en geschat op een waarde van £ 200.000.— is op 30 Mei bij Leamington Hastings, in de omgeving van Rugby, verongelukt. De vlieger maakte gebruik van de automatische "ejector seat". Dit is het eerste geval, waarbij van deze methode om uit het vliegtuig te komen gebruik werd gemaakt, voor andere dan oefendoelinden.

♦ In de Verenigde Staten heeft men een nieuw instrument ontworpen, dat ten doel heeft de turbinebladen van nieuwe straalmotoren te testen. Men noemt het instrument de „comparator". Sommige straalmotoren hebben wel 890 tot 1.500 bladen in hun turbines, maar het instrument kan elk van hen aan een diepgaande test onderwerpen. De waarde van dit instrument blijkt wel hieruit, dat slechts een kleine afwijking van één enkel turbineblad de gehele turbine in trilling kan brengen met alle gevolgen van dien.

♦ Het vijfpersoons Cessna 195 sportvliegtuig, dat zich van vroegere Cessna's vooral onderscheidt door de ster-motor, is besteld door de Amerikaanse luchtmacht. Veertien van deze machines zullen nl. in Alaska worden gebruikt. Twee machines zijn bovendien in gebruik bij de U.S. National Guard.

♦ Men heeft plannen de met 6 straalmotoren uitgeruste Glenn Martin XB-48 bommenwerper, van welk type thans 2 exemplaren gebouwd zijn, uit te rusten met vier Allison turbo-props. De snelheid zal hierdoor iets verminderen, maar de actieradius zal aanzienlijk groter worden. Zoals bekend vormt één van de voornaamste nadelen van de straalmotor nog steeds het zeer hoge brandstofverbruik.

♦ Het Air Ministry en de Admiralty hebben besloten om bij schietoefeningen zowel op lucht- als op gronddoelen gebruik te maken van een automatische methode voor het aangeven van treffers. Hierbij worden de trillingen veroorzaakt door projectielen, die het doel raken, radiografisch weergegeven. Het juiste aantal treffers, dat gedurende een aanval wordt verkregen wordt op een tellapparaat overgebracht. Het resultaat kan onmiddellijk aan de vlieger worden medegedeeld.

♦ In India worden, door de Hindustan Aircraft Co. Ltd., thans 3 vliegtuigtypen gebouwd. De HT-2 is een éénmotorige geheel metalen trainer, waarvan vóór het eind van dit jaar twee prototypes zullen vliegen. De HT-11 lijkt veel hierop, maar heeft betere prestaties. De HT-10 wordt zelfs uitgerust met een Mamba turbo-propmotor.

betekenis dan voor de beide bovengenoemde petroleum-maatschappijen. Zij maakt dan ook gebruik van kleine Amerikaanse zakenvliegtuigen, die het reizen voor staf-employé's en experts tot een aangename en comfortabele bezigheid maken. Met haar beide eerste vliegtuigen was zij helaas niet gelukkig. Een tweemotorige Beechcraft D18S verongelukte op 15 September 1948 op Kemajoran en een eenmotorige Beechcraft Bonanza op 7 Juli 1948 op Talang-Betoetoe, het vliegfeld van Palembang, hoewel gelukkig ook hierbij geen persoonlijke ongelukken te betreuren waren. In Februari 1949 kwam zij in het bezit van een nieuw fraai Amerikaans zakenvliegtuig, een Stinson Voyager, die per schip uit de States in Priok arriveerde en op Kemajoran gemonteerd werd. Dit vierpersoons vliegtuig is gebouwd als hoogdekker, waardoor de twee aan twee achter elkaar gezeten inzittenden een pracht uitzicht genieten. Zij is thans op Talang-Betoetoe, waar de vliegdiens van de Stanvac haar hoofdzetel heeft, gestationneerd. De 165 pk Franklinmotor geeft het aan-

trekkelijke kistje een kruissnelheid van 208 km per uur en haar vliegbereik bedraagt 886 km. Deze „Flying Station Wagon", zoals zij in de States genoemd wordt, is uitgerust met radio alsmede met tal van andere technische snufjes.

Een grote toekomst?

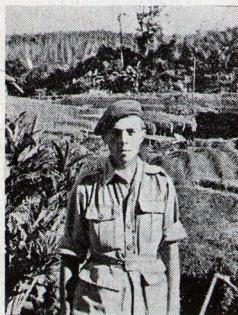
Al met al zien we, dat onze petroleum-maatschappijen de eerste stap hebben gezet op het gebied van het zelf exploiteren van eigen vliegtuigen.

Waarschijnlijk liggen op dit gebied nog ongekende mogelijkheden voor de toekomst. We denken hier bv. aan de Arabian American Oil Company, welke een vliegdiens bezit met niet minder dan 22 vliegtuigen, w.o. 8 Dakota's en zelfs twee viermotorige Skymasters, waarmee een verbinding wordt onderhouden tussen de olievelden in Saudi-Arabië en het hoofdkantoor in New-York.

De opzet van onze petroleum-vliegdiens is weliswaar nog bescheiden, maar desalniettemin de aandacht ten volle waard!

Sirnagalih

LUSTOORD TUSSEN TWEE VULKANEN



Barkeeper „Pudding”.

zelfoverwinning wordt beloofd met dat weldadige gevoel alsof je in de Loosdrechtse Plassen duikt of in het Sneker Meer, dan begint eindelijk pas de vakantie. Dan komt mét de roodverbrande huid aan de buitenkant, van binnen weer de jeugd, de onbezorgde gedachtengang en de volmaakte rust.

Eerste verjaardag

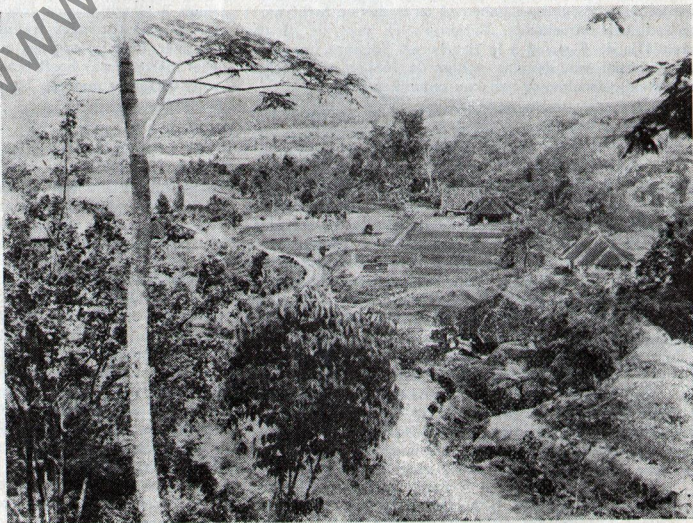
Eén jaar bestaat nu het M.L.-verlofcentrum Sirnagalih en vele honderden luchtvaartmannen, waarvan tallozen met het hele gezin hebben kunnen genieten van dit lustoord tussen twee vulkanen. Betekent dit, dat de gehele Militaire Luchtvaart in West-Java nu de geneugten van Sirnagalih kent? Hoe ongelooflijk het ook klinkt, men moet telkens weer vernemen, wanneer men met de gasten spreekt, dat het verlofcentrum een ware openbaring voor hen is geworden! „Had ik ooit gedacht, dat het hier zo zou zijn?” of „ik dacht, dat ik hier alleen barakken zou vinden” zijn de opmerkingen, die men op Sirnagalih hoort en waaruit blijkt, dat lang niet iedereen heeft kennisgemaakt met dit recreatieoord, bestaande uit elf gerieflijke buitenhuisjes, waarvan één eetzaal annex cantine, vier zwembassins en een onvergelijkelijk mooie omgeving. Niet een van al deze gebouwtjes ligt op hetzelfde niveau, want het is al heuvels en dalen in deze buitenpost van het hoofdkwartier. Bij het beschouwen van dit terrein gaan onze gedachten onwillekeurig uit naar de reeds lang gerepatriceerde

majoor P. Valk, de speurhond, die uit alle rimboe, die dit land bedekt juist de rimboe van Sirnagalih uitkookt om er dit verlofcentrum op te richten, in de stellige overtuiging — tegen alle overtuiging van de outsiders in — dat onder al dat groen best eens wat bewoonbare bungalows tevoorschijn konden komen. Hij kreeg gelijk. Nu is bewoonbaar een betrekkelijk begrip, gezien de 30 mille restauratiekosten die aan Sirnagalih zijn besteed, doch zonder de durf en het bravour van deze heer Valk zaten we waarschijnlijk nu nog zonder dit alleszins benijdenswaardige vacantieoord.

Luchtvaart

Nu zal ik de vraag beantwoorden of dit verlofcentrum eigenlijk iets met luchtvaart heeft te maken, waarover wij in dit goede en nu nog zo voordelige blad plegen te schrijven, of wel gelijk te stellen is met de bioscoop of de Sportclub, waar je zo maar eens voor tijdspassering heengaat. Och, dit zou eigenlijk proefondervindelijk aangetoond kunnen worden! Nemen een vermoede vlieger, een humeurige telegrafist, een naar demobilisatie hunkerende verkeersleider, een soldaat, die beu is van zijn officieren of een officier, die er geen gat meer inziet. Neem hem en stuur de man naar Sirnagalih. Laat hem zijn intrek nemen in een van die onmilitaire en dus knusse huisjes, hem aangewezen door de vakman in het hotelbedrijf en daarom capabele beheerder, sergeant Chr. C. Troussel. Laat hem plonsen in 't ijskoude nat en wandelen in de woestijn rondom. (Niet verder dan 2 km buiten het terrein, maar welke M.L.-er loopt zo'n afstand? Verlof is verlof!) Laat hem grinniken om grote gek Pudding (barkeeper — „zeg nooit aan mijn moeder, dat ik hier jenever sta te tappen!”) wanneer hij onherkenbaar vermomd als Miss Australia mannen (werkelijk!) het hoofd op hol brengt of grillig het ondeugende hoofd laat kaal knippen. Laat hem de zonsondergang bewonderen op het

(Vervolg op pag. 15).



Dit is Sirnagalih!

IN MEMORIAM

Op 23 Juni is te Batavia aan pokken overleden de
dpl. soldaat L.M.N. C.D.E. Verhoeven, legernummer
290302175.

HIJ RUSTE IN VREDE.

Staf Officier Luchtvaartzaken

Majoor vlieger waarnemer H.A. Maurenbrecher werd
eervol ontheven van de functie van waarnemend Staf
Officier Luchtvaartzaken. Tot S.O.L. werd benoemd
luitenant kolonel waarnemer G.R. Wartena.

Hulpvliegbases opgeheven

De hulpvliegbases Maospati en Maguwo werden respec-
tieve op 24 Juni en 1 Juli opgeheven.

Medan

Het commando over de 11de Vliegbasis Medan werd
op 9 Juli door kapitein Watrin overgedragen aan kapitein
J. Roukens.

Luchtmanoeuvres boven Engeland

Nieuwe vindingen

Direct na afloop van de grote gecombineerde manoeuvres
van zee- en luchtstrijdkrachten, die dezer dagen in Enge-
land zijn gehouden vraagt men zich af, welke de resul-
taten van een dergelijke veelomvattende operatie zijn ge-
weest. Het antwoord op deze vraag is niet gemakkelijk
te geven, omdat het hier niet gaat om een rode en een
blauwe partij met een aantal scheidsrechters, die beslissen,
wie in de strijd is uitgeschakeld, of wie een uiteindelijke
overwinning heeft behaald. Men mag hier dan ook niet
zo zeer spreken over manoeuvres dan wel over oefening-
en in groot verband, waarbij verschillende nieuwe ideeën

in praktijk zijn gebracht. De grote moeilijkheid bij het
bepalen van het resultaat van deze nieuwste vindingen
wordt meegebracht door het feit, dat niet met scherp
werd geschoten. Men kan slechts gissen of de bommen-
werpers werkelijk raak gegoid hebben en men kan
slechts raden hoeveel van de gebruikte toestellen niet
op hun bases zouden zijn teruggekeerd.

Een belangrijk hulpmiddel bij deze bepaling van de re-
sultaten is het gebruik van de cameramitrailleurs, het
moderne opleidingsmiddel, dat in de moderne landen
wordt gebruikt bij de training van vliegers. Door het
drukken op de knop van de afvuurinrichting begint in-
plaats van het ratelen van mitrailleurs een camera te
lopen, die nauwkeurig de inslagen registreert van een
op hetzelfde ogenblik afgeschoten denkbeeldige kogel-
regen. Momenteel is men in Engeland druk bezig de op-
namen van deze cameramitrailleurs te bestuderen, waar-
bij men kan begrijpen, dat het veel tijd kost de duizenden
voeten film te ontwikkelen, waarop kan worden afgelezen,
welke de resultaten zijn van de bomaanvallen op Londen,
Birmingham en andere grote Engelse steden.

De grote vraag blijft dus voorlopig of het mogelijk is
met behulp van jagers en een uitgebreid grondwaar-
schuwingssysteem een vloot van vijandelijke bommen-
werpers te beletten hun doel te bereiken. Komen ze er
door, of worden ze tegengehouden? Hierbij zal men
tevens moeten beseffen, dat de modernste bommenwerper,
bij deze manoeuvres gebruikt, de B-29 was, de z.g. Super
Fortress, zodat men nog moet afwachten, hoe het resul-
taat zou zijn geweest bij gebruik van de B-36 of de B-50,
de gemoderniseerde uitgave van de B-29, en dat op een
hoogte van 35.000 voet, waarop deze nieuwste bommen-
werpers plegen te opereren, de jager veel moeilijker
vliegt, vanwege de hoge vleugelbelasting.

In ieder geval is het een verheugend feit, dat ook de
mannen van de Nederlandse straaljagers aan deze oefening
hebben kunnen deelnemen, ten einde de opgedane er-
varingen in Holland bij de nieuwe straalvliegers in te
prenten, nu wij voor een eventuele strijd wel in de eerste
plaats op het werk van deze straalvliegers zijn aange-
wezen.

SIRNAGALIH

(Vervolg van pag. 14)

terras voor de cantine, als iedereen zwijgend opziet naar
de glinsterende kraterwand van de Gede en de lange
slagschaduw van de weerbarstige rimpels, die een vul-
kaan onderscheiden van een berg. Bloemen bloeien op
Sirnagalih en de flamboyant is er kleuriger dan waar ook.
Laat hem even een bezoek brengen aan het huisje van
de Marva's.

Marva's

Arme meisjes!! Benvenuto, het vacanthotel in Bandung
voor alle wapenzusjes werd getoetoept. V.H.K. en V.K.
huurden iets in Lembang, doch de marinemeisjes werden
bleker en bleker in hun bedompt en snikheet Van Speyk
huis, op het Koningsplein. Tot een diepbewogen M.L.
uitkomst bracht, door het uitlenen van één bungalow op
Sirnagalih. Wanhoop bij de rouge-mengers, nu Marvaat-
jes weer op natuurlijke wijze bloos op haar bolle wangen
konden zonnen. Marine natuurlijk tevreden, hetgeen
admiral Pinke niet onder stoelen of banken stak tijdens
zijn bezoek op 6 Juni j.l. Niet minder tevreden evenwel de
M.L.-gasten, die de gelegenheid krijgen een bezoek te
brengen aan Marva-huis, waar sergeant majoorse (of
schipperes?) gastvrijheid opvoert tot klokke tien, waarna
M.L. er uit en Marvaatjes naar bed. (Tip; geheim! Wie
langer dan tot 22.00 uur wil blijven, koffie plempen en
doeroeks (door meisjes gepeld) oppuzzelen, hij bridge
met majoorse. Zo vergeet zij de tijd!) Onnodig te zeggen,
dat zachte handen het huis een apart aanzien hebben ge-

geven, bekoorlijk, huiselijk en Hollands. Dit vrouwelijk
element heeft het verlofcentrum zeker geen kwaad
gedaan!

Laat hem — zo zei ik U — dit alles een of twee weken
beleven en hij zal zelf de eerste zijn om te erkennen,
dat dit verlof zijn nut heeft afgeworpen. De vermoedheid
verdwijnt voor een gevoel van herwonnen geestelijke
en lichamelijke kracht, de loomheid wijkt voor een intense
belangstelling voor de dingen. Het vertrouwen, dat hij
het nog tot de demobilisatie zal kunnen volhouden heeft
aanmerkelijk veld gewonnen. Met het oog hierop speelt
het verlofcentrum Sirnagalih nog niet zo'n onbelangrijke
rol in de huidige Militaire Luchtvaart. De doorslaggevende
factor in de oprichting was dan ook een destijds door de
Vliegmedische Dienst gegeven advies, waarin de nood-
zaak werd aangetoond van een welverzorgd recreatiecen-
trum voor luchtveranden en ander luchtvaartpersoneel.
Het is niet verantwoord vermoede piloten, telegrafisten en
monteurs de lucht in te sturen. Het is levensgevaarlijk
lome en ongeïnteresseerde verkeersleiders op de torens te
werk te stellen. Alle meteo's, monteurs, kantooormensen
en chauffeurs in de luchtmacht hebben dikwijls dusdanig
belangrijke werkzaamheden te verrichten, dat als eerste
eis gesteld moet worden, dat deze mensen fit zijn.

Er wordt hard gewerkt in en voor Sirnagalih. Majoor
H.F.J. Harckens met zijn staf op het hoofdkwartier en
in het verlofcentrum is er evenwel in geslaagd dit goede
oord geschikt te maken voor het opfixen van luchtmacht-
personeel en draagt op deze wijze indirect bij tot arbeids-
vreugde in de M.L. en luchtverkeersbeveiliging in
Indonesië.

KANTOOR **Vliegbases** EN **Vliegvelden**

door de Majoor der Militaire Luchtvaart J.L.W. Rhaesa



Toen mij van de redactie der „Stuurkolom” het verzoek bereikte iets te schrijven over de werkzaamheden op mijn kantoor, vond ik het om verschillende redenen beter deze aangelegenheid populair te behandelen in plaats van wetenschappelijk of semi-wetenschappelijk.

Voor de oorlog bestond namelijk dit uitzonderlijke kantoor niet en eerst nadien heeft men ertoe besloten een dergelijke organisatie in het leven te roepen en bij mijn weten is deze uniek. Derhalve is het verklaarbaar, dat het bij velen — vooral bij hen, die er slechts zijdelings iets mede te maken hebben — een mindere bekendheid geniet.

Heeft het Hoofd hiervan nu alle vliegvelden onder zijn commando, is hij een basiscommandant in het groot of heeft hij misschien alleen iets te maken met b.v. de verdediging van de Militaire Luchtvaartterreinen? Ik zie deze vragen als het ware op de gezichten der verschillende functionarissen, die bij mij binnenkomen, voor zij nog iets gezegd hebben.

Ik zou U kunnen verwijzen naar de Handleiding M.L. en als in Uw exemplaar dit hoofdstuk reeds gewijzigd is dan komt U een heel eind.

Waarde lezer, ik ben in het geheel geen Commandant van de Vliegbases in Indonesië, want daarvoor hebben wij de L.U.C.O.'s en de I.V.B.-BOING. In dit opzicht werkt wellicht de titulatuur verwarrend. Misschen ware het beter mij H.K.V.V. (Hoofd Kantoor Vliegbases en Vliegvelden) te noemen.

Als zodanig dan ben ik in de eerste plaats een verlenstgast van de policy-staff, i.e. van de Stafofficier Luchtvaartzaken. Ik zeg speciaal „in de eerste plaats”, omdat deze werkzaamheden inderdaad de hoofdschotel vormen van de taak van mijn kantoor. Daarnaast zijn er evenwel nog verschillende andere werkzaamheden, waarop ik in deze uiteenzetting vanzelf zal komen.

Door de C.M.L. (i.e. de policy-staff) wordt b.v. een beslissing genomen i.v.m. oprichtingen, opheffingen, overgaven aan andere instanties, reducties van het op de vliegbases ingedeelde aanwezige personeel, enz. enz. De verdere detailuitwerking (of uitvoering) hiervan, evenals daaruit voortvloeiende juridische of andere consequenties, wordt aan H.V.V. overgelaten. Dat dit een zorg minder betekent voor de staf is duidelijk. Dat hierbij evenwel inzicht vereist is t.a.v. de terzake gevoerde policy ligt eveneens voor de hand.

Indien de Staf beslist heeft, dat een vliegveld als b.v. Maos-Pati op een bepaalde datum dient te worden geïncorporeerd, wordt aan H.V.V. verder overgelaten hoe dit moet geschieden.

H.V.V. zal hiertoe besprekingen voeren met de betrokken functionarissen, welke besprekingen zullen resulteren in een bepaalde opdracht. Als U zich er een voorstelling van kunt vormen, wie er allemaal iets te maken hebben met de gecontroleerde bases, kunt ook U zelf nagaan, welke functionarissen „in de picture” moeten zijn.

Hetzelfde geldt zoals reeds gezegd t.a.v. oprichtingen.

Het is steeds mijn streven geweest mij aan een bepaald

plan te houden. Om een plan redelijk tot uitvoer te kunnen brengen dient men bij de opstelling daarvan op alle mogelijkheden bedacht te zijn. Ik heb geleerd vooral zeer voorzichtig te zijn met het stellen van prognoses, aangezien in onze omstandigheden de militaire situatie nu al eenmaal geheel afhankelijk is van de politieke constellatie.

Soms bereikt U iets — qualitate qua — in de vorm van bv. het voorlopige voorschrift: „Eisen voor Luchtvaartterreinen”.

Hier ben ik op het terrein van mijn andere werkzaamheden gekomen. Er bestaat een organisatie, die zich „International Civil Aviation Organization”, of kortweg I.C.A.O. noemt. Deze organisatie — waarbij o.a. ook Nederland aangesloten is — stelt zich ten doel de internationale civiele luchtvaart te regelen en middels het stellen van normen en aanbevolen werkwijzen de veiligheidsfactor zo hoog mogelijk op te voeren.

Een dèzer methoden is o.a. het laten voldoen van Luchtvaartterreinen aan bepaalde veiligheidsvoorwaarden. Deze voorwaarden nu heeft men na rijp beraad samengevat in een voorschrift en ik heb het nodig geacht ook onze militaire luchtvaartterreinen aan deze z.g. „veiligheidsminima” te doen onderwerpen.

Het is mij meerdere malen opgevallen, dat men nog steeds de chef vliegverkeersleiding van het H.K.-M.L. met dit soort aangelegenheden lastig valt, doch in feite heeft de C.V.L. alleen iets uit te staan met verkeersleiding. Hij heeft derhalve te maken met actieve beveiligingsmaatregelen als b.v. radio- en visuele verbindingen, terwijl ik deze veiligheidsminima onder de passieve maatregelen zou willen scharen.

Behalve bg. werkzaamheden heeft het Hoofd Vliegbases — Vliegvelden nog de leiding over een militair aeronautisch informatiebureau. De diensten, welke zorgdragen voor de veiligheid van het vliegverkeer, zijn o.a. de verkeersleiding, de meteordienst, de verbindingsdienst en het archief luchtvaartterreinen. Alle inlichtingen, die de luchtverande op dit gebied wenst, worden door het A.I.B. aan de respectievelijke verkeersleidingseenheden (base-operations) doorgegeven. Het bureau is zijn kinderschonen nog niet ontgroeid en daarom loopt het nog steeds niet naar wens. Het archief luchtvaartterreinen b.v. is nog steeds niet up to date. Het is ook wel veel wat je allemaal van zo'n luchtvaartterrein moet weten.

Daarom zijn vragenlijsten rondgestuurd om mij aan al deze gegevens te helpen. Ik weet, dat het vergaren hiervan vaak grote moeilijkheden met zich brengt, maar desalniettemin reken ik toch op Uw aller medewerking. Dit geldt in de eerste plaats voor de z.g. gecontroleerde militaire vliegbases, doch ook — hoewel in mindere mate — t.a.v. ongecontroleerde terreinen en verlaten vliegvelden.

Getracht is heel in het kort en heel populair enige van mijn werkzaamheden te schetsen, teneinde U een beeld te verschaffen van wat er ongeveer op mijn kantoor te koop is. Hiernaast zijn er natuurlijk nog wel andere, doch die zijn voor U van minder belang en derhalve zou ik deze kleine uiteenzetting hiermede willen beëindigen.

Bernardus Bartholomeus Franswa

Hoofdvliegtuigmaker i V. R. A.

Het zal een jaar of tien geleden zijn, dat ik een tekenfilm in technicolor zag, waarvan de tekenaar zich tot taak had gesteld de Zondvloed uit te beelden. De hoofdrol was (hoe gaat dat in een Zondvloed-film) toebedeeld aan Noach en ik zie de baardige oude man nog voor me, op het ogenblik, dat hij een 40-daagse stortbui verwachtend, begon met het bouwen van de Ark. Hij stond daar rustig temidden van een oorverdovend geklop en gehamer, waarmee spechten en andere technisch aangelegde dieren het beroemde schip in elkaar timmerden, gaf een bevel hier, een aanwijzing daar en het zaakje klopte wel.

Deze tekenfilm schijnt me in de zin, toen ik voor de eerste keer in mijn leven de Plaatwerkerij en Lasserij van de Reparatie Basis Andir binnen stapte en het Hoofd van deze Afdeling, de heer Franswa zag staan. Niet, omdat er enige gelijkenis zou bestaan tussen hem en Noach uit de film (de heer Franswa draagt geen baard); evenmin omdat men in de Plaatwerkerij een Ark onder handen had (het was de romp van de Mitchell 378, die in de werkplaats domineerde), maar in hoofdzaak, omdat hij dezelfde rustige, centrale figuur was temidden van een soortgelijke herrie. Op de vergelijking voortbordurend, kan hieraan worden toegevoegd, dat Bernardus Bartholomeus Franswa óók al niet meer tot de jongsten behoort. Want de personeelsbescheiden, die kapitein Noordhoorn liet zien, bewijzen, dat het 26 jaren geleden is, dat de heer Franswa zijn intrede in de luchtvaart deed. Ook zag ik hem ergens op de foto van een veteranen-voetbalelftal staan (hij is een groot voetballer), bij welke gelegenheid zijn hoofd getooid was met een hoed, die van het opschrift „Rustig Doorgaan” was voorzien. Welnu, wanneer de heer Franswa rustig doorgaat op de wijze als hij het tot op de huidige dag heeft gedaan, dan kan de Militaire Luchtvaart daar niet anders dan wél bij varen.

Zijn carrière als vliegtuigmaker begon in de proefafdeling van de Fokkerfabrieken te Amsterdam, waar hij als jonge lasser-bankwerker de vlam van zijn lasapparaat liet razen op de geraamtes van Fokkers F-7, C-4 verkenners en welke vogels in die dagen de montagehallen maar bevolkten. Zijn vakbekwaamheid werd naar waarde geschat in 1924, toen de beroemde H.-N.A.C.C. juist zijn glorierijke tocht naar Indië had volbracht. De watergekoelde motoren van het toestel moesten plaats maken voor luchtgekoelde Jupiters en het was de 22-jarige Franswa, aan wie deze verwisseling werd toevertrouwd.

Toen in 1926 een twintigtal C-4 verkenners door de Nederlands Indische regering werd aangekocht en de vakmensen van de Luchtvaart Afdeling met de fijne kneepjes van deze toestellen op de hoogte moesten worden gebracht, was het wederom Franswa, inmiddels tot vliegtuigmaker 1ste klas bevorderd, aan wie deze taak ten deel viel en we zien hem in dat zelfde jaar in Indië, als Hoofd van de lasserij in de Andirse werkplaatsen, waardoor hij eigenlijk de geestelijke vader is geworden van de lasserij in de Militaire Luchtvaart. Het was trouwens niet alleen de Luchtvaart Afdeling, die van zijn bekwaamheid profiteerde. Totdat omstreeks 1930 de K.N.I.L.M. zelf haar technische werkplaatsen kreeg, waren het de militaire vliegtuig-experts, die de driemotorige Holland-Indië Fokkers vertroetelden en onder hen was het Franswa, die constructiebeschadigingen voor zijn rekening nam.

Steeds zijn de technische werkplaatsen van Andir het



ietwat lawaaijerige decor geweest, waartegen zijn leven zich heeft afgespeeld en waarin de liefde voor zijn vak hem de arbeidsvreugde schonk, die een essentiële voorwaarde is voor productieve werkzaamheid. De jaren vergleden, mensen kwamen en gingen, Franswa bleef. Nu eens waren het gloednieuwe Curtiss Hawks, die door hun gedegen bouw het lassersbloed in zijn aderen deden tintelen, dan weer waren het toestellen als de Glenn Martins, die door hun revolutionnaire metaalconstructie zijn hart sneller deden kloppen en hem en zijn personeel naar buiten deden rennen, wanneer ongekend hevig motorgeronk in de verte voorspelde, dat er „weer een” de lucht in zou gaan.

Na de oorlog brak voor de technische gemeenschap op Andir een tijd aan, die beslist niet zo gemakkelijk was; gebrek aan materieel en geschoold personeel deden zich in hinderlijke mate gevoelen. In de wonderen, die de Technische Dienst desondanks de laatste jaren heeft verricht, hebben Franswa en zijn mannen een zeer belangrijk aandeel gehad!

Nieuwe Startbaan op Mandai geopend

15 Juli is in tegenwoordigheid van tal van autoriteiten, onder wie de Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon; president Sukawati; de heer De Bruyn, directeur van het Interinsulair Bedrijf der K.L.M.; Ir Warners, Hoofd van het Dep. v. V.E.M. de nieuwe startbaan op het vliegveld Mandai bij Makassar officieel geopend. De openingstelling geschiedde door mevrouw Sukawati.

De nieuwe baan heeft een totale lengte van 1860 meter, waarvan het verharde gedeelte 1740 meter beslaat. In December werd het laatste asfalt in de strip verwerkt, waarop een aanvang werd gemaakt met de aanbouw van de verschillende etablissementen. De nieuwe baan is van sloot tot sloot 300 meter met in het midden een verharde strook van 60 meter breedte. De verharding heeft een dikte van 42,5 centimeter en is opgebouwd uit zand, z.g. paklaag, grof en fijn asfaltbeton.

SPORTWEDSTRIJDEN

op Tjililitan

- Goede prestaties van Krul en Westerhout
- L. V. T. wint voetbaltournooi

In de afgelopen week, van 5 t/m 8 Juli, zijn dan eindelijk de sportwedstrijden ter gelegenheid van het 35-jarig bestaan der Militaire Luchtvaart gehouden. Er zijn vele moeilijkheden geweest, steeds zagen luitenant Elstrodt en sergeant Cornelissen weer andere hindernissen voor zich opdopen, maar gelijk hordenlopers namen zij iedere hindernis en werd iedere moeilijkheid opgelost. Zonder anderen te kort te doen is het hun verdienste, dat deze sportwedstrijden een groot succes zijn geworden. Dat er op de loopnummers geen spikes gebruikt konden worden door het vele steenslag op de baan, was niet hun schuld, men moest roeien met de riemen, die men had. De grote man onder de atleten was Krul van Trp. Cdo., die zich al-round toonde en enkele keurige prestaties leverde, die de vergelijking met de resultaten van het toernooi in Bandung kunnen doorstaan. Lucoja heeft heel wat punten gemist door het niet opnemen van deze atleet in zijn ploeg.

Als onderdeel kwam het Trp. Co. verrassend goed voor de dag met een prima atletiekploeg, daar schuilen heel wat goede krachten onder en het is te verwachten, dat zij op de a.s. Militaire Athletiek kampioenschappen Batavia meer van zich zullen laten horen. Jammer dat hun voetballers zich minder goede verliezers toonden, waardoor zij hun onderdeel geen goed deden. Gelukkig dat de atletiekploeg alles weer goed maakte.

In het voetbaltournooi was de L. V. T. onbetwist de sterkste, op gemakkelijke wijze wisten zij al hun wedstrijden te winnen en als eerste te eindigen. Het elftal gaf zeer goed samenspel te zien, terwijl de onderlinge verhouding tussen de spelers uitmuntend was. Hier waren werkelijk elf spelers als „ploeg” aan het werk.

De wedstrijden

En nu dan iets over de wedstrijden zelf, allereerst de atletieknummers.

Bij de 100 m toonde Bos zich in de series al de grote favoriet en in de goede tijd van 12 sec. wist hij dan ook in de finale als no. 1 te eindigen.

Het kogelstoten was voor Krul met 9,96 m, evenals het speerwerpen, waarbij hij het zeer goede resultaat van 46,61 m behaalde. In de series van de 4×100 m est. werden de favorietploegen n.m. H.K. en L.V.T. door pech uitgeschakeld. Bij de 1e serie kreeg de 2e loper van H.K., de lt. Groeneveldt een dijbeenblessure, vlak na het overnemen van de wissel, die verder lopen onmogelijk maakte, terwijl in de 2e serie de 3e loper van de L. V. T. Franken in leidende positie ten val kwam, waardoor ook deze ploeg de overwinning ontging. De eindfinale werd nu gelopen door Trp. Cdo. A en B en de L.T.D., waarbij Trp. Cdo. A in de tijd van 52,3 sec. als 1e door de finish ging gevolgd door L.T.D. in 53 sec.

De 1500 m werd een gemakkelijke overwinning voor Westerhout, die direct de kop nam en deze niet meer afstond, zijn tijd van 5 min. op deze zware baan is zeer goed te noemen.

Het discuswerpen werd gewonnen door Van der Voort met een goede worp van 28,29 m, gevolgd door v. Hout met 27,68 m.

Bij het hoogspringen kwam Krul weer eens aan het werk en prompt plaatste hij zich no. 1 met een zeer goede sprong van 1,59 m, een hoogte die hem in Bandung ook

de eerste plaats bezorgd zou hebben. Mattulesy werd met 1,55 m no. 2 en Ploeger (1,54) no. 3. Ook het verspringen werd door Krul gewonnen en wel met 5,62 m, terwijl Franken met 5,39 m als no. 2 eindigde.

De 400 m gaf ons een spannende wedstrijd te zien tussen Hamstra en Krul, waarbij Hamstra uiteindelijk in een tijd van 61 sec. wist te zegevieren, op de voet gevolgd door Krul in 61,1 sec.

Tot slot van het atletiekprogramma de cross-country, een afstand van 3 km door zeer zwaar terrein o.a. diepe kuilen en natte sawahs. Vooral de sawahs leverden grote moeilijkheden op en menigeen maakte een duikeling in de blubber, waarbij de toeschouwer grote moeite had om de loper terug te vinden. Westerhout ging al gauw naar voren en liep steeds verder weg van de anderen, waarna hij met een voorsprong van 75 m in de uitstekende tijd van 10 min. 54,8 sec. als 1e door de finish kwam, hiermede bewijzend, dat hij ook zonder motor met een boodschap weggestuurd kan worden. Om de 2e plaats werd door Exman en Santing fel gestreden, waarbij Santing met een goede eindspurt Exman wist te passeren en in de tijd van 11 min. 5 sec. als no. 2 eindigde, terwijl Exman in 11 min. 5,5 sec. als no. 3 aankwam.

In het voetbaltournooi waren de nederlagen van 1 V.B. en H.K. tegen resp. B.P./Genie en P.V.A. de grote verrassingen. De L. V. T. had geen moeite met zijn tegenstanders en plaatste zich dan ook gemakkelijk in de finale, ook P.V.A. kwam in de finale, zodat de eindstrijd ging tussen L. V. T. en P.V.A.

Generaal-majoor Van der Eem, die een grote belangstelling toonde voor deze sportweek en iedere dag op het sportveld Tjililitan aanwezig was, verrichte in deze eindstrijd de aftrap. Beide elftallen hadden lichtelijk last van hun zenuwen, maar zaten toch onmiddellijk op de bal: vóór de rust was het een spannende strijd met L. V. T. iets in de meerderheid, maar geen der voorhoedes kwam tot doelpunten, waarbij de beide doelverdedigers ook al niet over geluk te klagen hadden. Na de rust begon L. V. T. onmiddellijk met een hoog tempo en moest de P. V. A. alle zeilen bijzetten om dit te kunnen beantwoorden. Na ongeveer 5 min. kwam de bal bij v. Leeuwen, die dwars door de P. V. A. verdediging heen stormde en hun keeper kansloos passeerde. 1—0. De P. V. A. probeerde alles op alles te zetten, maar de L. V. T. gaf het spel niet meer uit handen; toch duurde het nog tot 20 min. na de rust, voordat de L. V. T. zijn voorsprong vergrootte door middel van Besseling, die een terugstuitende bal van de keeper beheerst inschoot. 2—0. Direct hierna werd het zelfs 3—0 door een bekeken doelpunt van v. Rijthoven.

Slak voor het einde wist de P. V. A. door Juch, die goed doorzette, de eer te redden. Zodat het einde kwam met een 3—1 overwinning van de L. V. T., die hiermede volkomen verdient de eerste werd in dit toernooi.

Prijsuitreiking

Onmiddellijk na deze finale, die het einde betekende van deze geslaagde sportweek, werd de prijsuitreiking gehouden. Generaal-majoor Van der Eem opende deze ceremonie protocolaire met een korte speech, waarin hij o.a. hulde bracht aan de organisatoren en andere commissies voor het vele werk wat verricht is om deze wedstrijden te doen slagen. De generaal sprak zijn voldoening uit over

de vertoonde sport, maar meende dat de deelneming toch wel groter had kunnen zijn en de militairen die nu in hun beste pak langs de lijn stonden dit de volgende maal maar eens moesten uittrekken en meedoen. Het voetbaltoernooi werd door de generaal in een aparte speech geprezen, waarbij o.a. terecht opgemerkt werd, dat het nu vertoonde spel van beter gehalte was, dan het spel van de M.L. in de afgelopen competitie. De generaal vertrouwde er echter op, dat door het hernieuwde samengaan van Batavia en Tjililitan de M.L. in de komende competitie een beter resultaat zou weten te behalen dan in het afgelopen seizoen.

Hierna werden de prijzen door mevrouw Corsmit uitgereikt, waarbij de prijswinnaars aan de generaal werden voorgesteld. En zo was deze sportweek dan weer ten einde.

Volledige uitslagen

Athletiek finales:

- 100 m 1. Bos 12 sec., 2. Toisutta 12,3 sec.
 4 × 100 m est. 1. Trp. Cdo. 52,3 sec., 2. L. T. D. 53 sec.
 400 m 1. Hamstra 61 sec., 2. Krul 61,1 sec.
 1500 m 1. Westerhout 5 min., 2. Santing 5 min. 7,2 sec., 3. v. Beijnen 5 min. 8,5 sec.

Cross country:

1. Westerhout 10 min. 5,48 sec., 2. Santing 11 min. 5 sec., 3. Exman 11 min. 5,5 sec.

Kogelstoten:

1. Krul 9,96 m, 2. Bisel 9,22 m, 3. v. Hout 9,07 m.

Discuswerpen:

1. v. d. Voort 28,29 m, 2. v. Hout 27,68 m, 3. v. d. Broek 27,01 m.

Speerwerpen:

1. Krul 46,61 m, 2. Bisel 39,36 m, 3. Geenen 38,45 m.

Hoogspringen:

1. Krul 1,59 m, 2. Matulesy 1,55 m, 3. Ploeger 1,54 m.

Verspringen:

1. Krul 5,62 m, 2. Franken 5,39 m, 3. Ploeger 5,34 m.

Voetbal:

- 20e sqdn — Trp. Cdo. 4—1.
 Semplak — L. V. T. 0—6.
 1 V. B. — B. P./Genie 1—1 (B. P./Genie wint na doelschieten).
 P. V. A. — H. K./M. L. 4—1.
 B. P./Genie — 18e sqdn 3—0.
 L. V. T. — 20e sqdn 4—0.
 P. V. A. — B. P./Genie 4—1.
 L. V. T. — P. V. A. 3—1.

ATHLETIEKSUCCESSEN VOOR DE M.L.

Bij de j.l. gehouden militaire atletiek kampioenschappen Batavia op 15 en 17 Juli 1949, werd de M.L. op waardige wijze vertegenwoordigd; enkele van haar atleten behaalde zeer goede resultaten, waaronder zelfs kampioenschappen.

De majoor Maurenbrecher wist zowaar het kampioenschap verspringen, met een sprong van 5,65 m, op zijn naam te brengen, terwijl hij tevens kampioen werd bij het discuswerpen, met een worp van 35,67 m en no. 2 bij kogelstoten (10,57 m).

De korporaal Krul werd kampioen bij het speerwerpen met 48,70 m, tevens wist hij zowel bij verspringen (5,60 m) als hoogspringen (1,60 m) no. 2 te worden.

Bij de 4 × 100 m estafette, was het jammer, dat de wissels bij de M.L.-ploeg onvoldoende waren. Zij eindigde op de tweede plaats, terwijl zij met betere wissels zeker no. 1 was geworden.

Ook de andere resultaten waren niet slecht, zodat er een goede vooruitgang is te zien op atletiekgebied bij M.L.-Batavia.

G.

RECORDLIJSTEN GEVRAAGD!

In de afgelopen maanden moesten wij voor de samenstelling van vertegenwoordigende M.L.-voetbalteams tweemaal een overzicht hebben van de voetbalprestaties in de diverse M.L.-onderdelen over de gehele archipel. Dank zij het contact, dat wij met de grootste centra der M.L. hadden, was het ons mogelijk een redelijke keuze te doen, al bleek ons al spoedig daarna, dat wij een prominente kracht op der kleinere bases hadden overgelegd.

Deze man, die zelfs in het Bondsselft ter plaatse uitkwam, zou zeker voor opstelling in aanmerking zijn gebracht, maar was slechts aan een der commissie-leden bekend als een ijverig beoefenaar van een andere tak van sport en een aardig voetballertje, die ter plaatse vroeger in het tweede elftal speelde. Ook bij het samenstellen der ploegen voor de M.L.-jubileumwedstrijden, waar het H.K. samen met I.B.O.I.N.G. een ploeg moest formeren, kwam de onbekendheid met prestaties bij diverse takken van sport bij onderdelen, buiten Batavia, Bandung en Medan sterk tot uiting.

Uit tweërlei oogpunt is een bestendiging van deze situatie minder gewenst. In de eerste plaats al om de geschetste redenen, n.l. dat het op deze wijze nooit mogelijk zal zijn, de M.L. als geheel op zijn sterkst te doen vertegenwoordigen. Samenstellers van teams krijgen nooit een overzicht over juiste prestaties van de gegadigden. Bovendien zullen nu, bij de samenstelling dezer ploegen, mensen worden opgesteld, die in prestaties de mindere zullen blijken te zijn van diverse anderen, alleen door het feit, dat hun prestaties opgeschroefd zijn weergegeven dan wel een enkele toevallige uitschieter als de gemiddelde prestatie wordt opgegeven. Komt deze man dan uit op wedstrijden, zoals nu bv. in Andir plaatsvonden en blijft hij ver beneden de verwachtingen, dan is dit voor de gepasseerden niet alleen teleurstellend maar ook aanleiding om te denken aan vriendjespolitiek en dergelijke. Dit kan voorkomen worden. De Stuurkolom zou het op prijs gesteld hebben, indien van alle, herhaal alle, onderdelen regelmatig sportberichten waren binnengekomen. Het hoeven niet verslagen te zijn van onderlinge voetbalpartijtjes. Een wedstrijd Basis 3 V.B. tegen Papoeas 1 uit Biak geeft geen overzicht van de voetbalprestaties ter plaatse. Wel doen dat feiten als plaatsing in vertegenwoordigende elftallen, garnizoenselftallen en dergelijke, of deelname aan een competitie met gelijkwaardige tegenstanders. Athletiek- en zo mogelijk zwemprestaties zijn vrij nauwkeurig op te nemen. Of iemand hockey kan spelen of waterpolo is meestal vrij gauw te zien. En zo zijn er meer voorbeelden aan te halen.

Wanneer we nu per Basis of H.K. en dergelijke één man vinden, die bereid is, hetgeen op sportgebied in zijn rayon gepresteerd wordt, maandelijks in een overzicht te verwerken en dat opzendt aan de redactie Stuurkolom, dan kan op deze wijze van de stand van zaken op sportgebied in de M.L. een beeld worden verkregen. Dit heeft tot verder voordeel, dat we een onderlinge vergelijking van prestaties krijgen, die stimulerend kan werken op training en wedstrijden. Ik stel voor, een M.L.-recordlijst op te stellen op het gebied van atletiek en zwemmen. De controle op de prestaties ware dan in een reglement vast te stellen en recordverbeteringen op een nader vast te stellen wijze voor te brengen bij de redactie van De Stuurkolom, die de lijst bijhoudt en de beslissing over de geldigheid van een M.L.-recordlijst. Natuurlijk zal dit, door plaatselijk zeer verschillende omstandigheden, nog tot vele moeilijkheden aanleiding geven, maar in ieder geval lijkt het me als stimulans voor de sportbeoefening toch doorslaggevend. Laat Uw opinie eens horen en laten commandanten eens iemand aanspreken om de sportoverzichten van hun onderdeel samen te stellen, of dit desnoods zelf doen. We verwachten een stroom van brieven.

Met sportgroeten, J. S.

LUCHTVAART CLUB ANDIR

Ook in Bandung
wordt de modelvliegtuigsport
populair

Een vorige maal werd in dit blad gesproken over de modelvliegtuigsport in Batavia, zoals die wordt beoefend door de luchtverkenners van de Van Weerden Poelman groep, een aantal militairen, Chinese luchtverkenners en enkele burgers.

Het enthousiasme voor de modelvliegtuigsport in Bandung is zeker niet minder dan in Batavia!

Allereerst is daar de Luchtvaart Club Andir, bestaande uit manschappen van de luchtmacht, die hun vrije tijd besteden aan het bouwen van modellen en het vliegen er mee. Sergeant L. van Gemenen nam het initiatief tot het oprichten van deze club. Reeds direct bij de oprichting op 15 April 1949 werden 20 leden genoteerd, een aantal, dat thans tot 26 is opgelopen. Hieronder bevinden zich een negental ervaren bouwers, die in Holland al aan modelvliegtuigsport deden, terwijl de rest uit beginnelingen bestaat, die nu met eindeloos geduld de eerste schreden op het niet al te gemakkelijke modelvliegp pad hebben gezet. Totaal zijn in de nog slechts korte tijd van haar bestaan 33 modellen door de Luchtvaart Club Andir gebouwd, voornamelijk Monty, Super Stootkop en Maasvogel. Ook eigen ontwerpen werden gebouwd, voornamelijk door de bekende modelbouwer C. M. de Hont uit Amsterdam, die zich vanaf zijn elfde jaar met de modelbouw bezig houdt en in Nederland een kleine 300 ontwerpen vervaardigde. Op de luchtvaarttentoonstelling te Andir was op de stand van de Luchtvaart Club een eigen ontwerp van De Hont te zien, terwijl hij momenteel een dubbel-staart model in aanbouw heeft. Hij verzorgt verder elke Zondagmorgen een rubriek „Modelbouw” in de Preanger-bode, waarin gemakkelijk te bouwen modelvliegtuigen worden besproken; mooi werk, en... goede reclame!

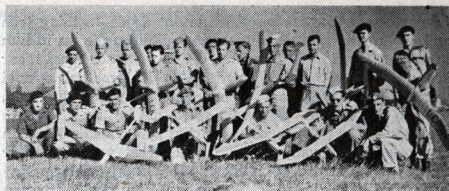
Het laat zich aanzien, dat ook in Bandung een actieve luchtverkennersgroep zal ontstaan. Samenwerking tussen de diverse clubs, zoals de Luchtvaart Club Andir en de luchtverkenners, met de K. N. V. v. L. is noodzakelijk om gezamenlijk resultaten te bereiken.

De thermiek boven Andir is uitstekend en goede prestaties zullen in de toekomst mogelijk blijken. De grootste moeilijkheid, waarmee men op Andir te kampen heeft wordt gevormd door gebrek aan spanlaken. Er is niet aan te komen en de door de Militaire Luchtvaart gebruikte spanlaken is veel te zwaar om voor de modelbouw te worden gebruikt. Gebouwd wordt volgens uit Nederland opgezonden tekeningen. De clubleden hopen spoedig tekeningen te ontvangen van de K. N. V. v. L., waarvan ze sedert kort allen lid zijn geworden.

De club beschikt over twee model-motortjes, waarvoor overigens nog modellen moeten worden gebouwd. Bouwleider J. G. Prein maakt niet alleen zweefmodellen, maar ook massieve vliegtuigmodellen. Zelfs bestaan er plannen, in de toekomst een werkelijk zweefvliegtuig te bouwen.

In Mei werd 10 dagen lang in een Bandungse etalage door de Luchtvaart Club Andir een tentoonstelling verzorgd, die veel succes heeft geogen. Ook de demonstratie tijdens de vliegemonstraties ter gelegenheid van het 35-jarig bestaan van de M. L. sloeg in!

De grondslag voor een actieve modelvliegtuigsport in Bandung is gevormd. Moge daarop worden voortgebouwd!



De Luchtvaart Club Andir!

De Indonesische Luchtvaart

Op 1 Augustus bestaat het Interinsulair Bedrijf van de K.L.M. twee jaar. Het huidige lucht net omvat thans 32 plaatsen en is 24.000 kilometer groot. Nog dit jaar worden 5 nieuwe Catalina's aan de vloot van de K.L.M. toegevoegd, waardoor tal van nieuwe amphibische routes zullen kunnen worden geopend. Op het moment bestaat de luchtvloot uit 10 DC-3's, 12 Dakota's en 3 Catalina's. Het personeel omvat totaal 1300 man, waarvan 93 vliegers, 44 telegrafisten, 43 boordwerktuigkundigen, 21 stewards en 9 stewards. In 1948 werd totaal 7.689.000 km gevlogen, terwijl 189.000 passagiers, 8.963.000 kg vracht en 351.000 kg post werden vervoerd. Gemiddeld worden elke maand 3000 vliegers gemaakt. Men hoopt spoedig te beginnen met nachtvluchten, waarbij de route Batavia — Semarang — Surabaya het eerst 's nachts bevolgen zal worden. Momenteel worden met de regering onderhandelingen gevoerd over de reorganisatie van het bedrijf!

In Deli bestaan plannen een lucht taxi-bedrijf in het leven te roepen. Er worden onderhandelingen gevoerd over dit onderwerp en we zijn benieuwd of het werkelijk zover zal komen. Ook voor de lucht taxi is in Indonesië een ruim arbeidsveld weggelegd!

Op Borneo vliegt de Christian and Missionary Alliance met een Beechcraft Traveller, een vijfpersoons tweedekker, uitgevoerd als watervliegtuig. Deze vooruitstrevende missie wil binnenkort zelfs een moderne amphibie aanschaffen, waarbij men de gedachten laat gaan over de fraaie Britse Short Sealand.

Ter gelegenheid van het vliegfeest op Andir vlogen op 3 Juli de vier Pipers van de Vliegclub Batavia in formatie van Batavia naar Bandung.

De Chinese luchtvaartenthousiasten Oei Tjong Ie en Oei Tjong Hiong uit Hongkong, die een tijdlang in Semarang waren met hun Cessna-170 en hun Airspeed Consul, willen de vliegsport in het gehele Verre Oosten bevorderen en hebben o.m. het agentschap van Cessna voor het gehele Verre Oosten verkregen, terwijl met Fokker onderhandelingen hieromtrent worden gevoerd.

„De Stuurkolom”, Maandblad voor de Militaire Luchtvaart.

Algemene Directie: Het Commando der Militaire Luchtvaart. Hoofdredacteur 1ste Lt. S. D. Sigma.
Redactie-adres: Koningsplein W. No. 8, Telef. 558, Batavia.