

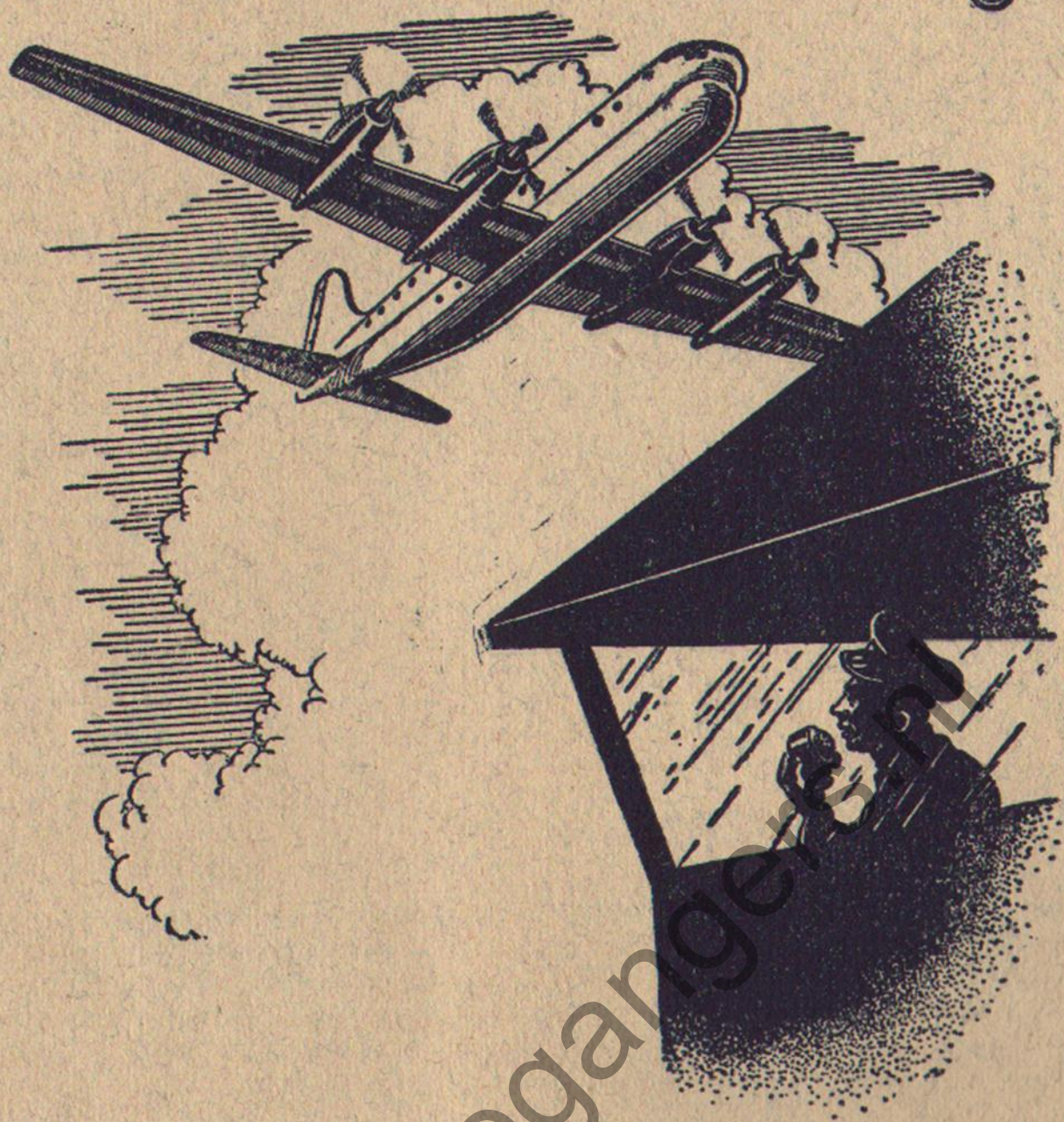


42

de Stuurkolom

ORGAAN VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART

JANUARI 1950



VEILIG VLIEGEN

Telecommunicatie - apparatuur voor vliegtuigen
en vliegvelden

Philips fabricage en handelmij:
Afd. Philips Telecommunicatie bedrijven

Grote Postweg, Tjitjadas 6 — Bandoeng
meer dan 30 jaar ervaring





OFFICIEEL ORGAAN VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART
Red. en Adm.-adres H.K.M.L. Koningspl. W-8. Tel. Wtv. 558 Toest. 10 BATAVIA.

V R A G E N.

„Wat gaat er met de M.L. gebeuren? Wat is mijn toekomst? Wat staat me te wachten wanneer ik over ga naar Luchtmacht Nederland?” Honderden vragen en problemen hebben ons in de afgelopen maanden gekweld en duidelijke antwoorden werden daarop maar zelden gehoord, omdat niemand ze wist te geven. De situatie werd er duidelijker op, toen in de eerste dagen van December kolonel vlieger S. Mante uit Nederland op Kemajoran arriveerde voor het voeren van besprekingen. Kolonel Mante bekleedt in Den Haag de functie van adjunct adjudant generaal Luchtmacht Nederland en is de hoogste autoriteit op het gebied van personeelszaken in de luchtmacht. Het laat zich begrijpen, dat de komst van de kolonel naar Indonesië de weerklank vond die zij verdiende en evenzeer zal het ieder duidelijk zijn, dat hij bestormd werd met problemen van de meest uiteenlopende aard. Ook Kantoor Voorlichting M.L. kwam met een lange vragenlijst en kolonel Mante, die naast zijn deskundigheid een grote mate van vriendelijkheid als karaktereigenschap bezit, was direct bereid deze vragen voor de microfoon te bespreken. Tot onze intense spijt weerstreefden onvoorziene omstandigheden onze bedoelingen: het interview ging op het laatste ogenblik niet door. Wij menen er goed aan te doen het belangrijkste gedeelte van dit vraaggesprek alsnog af te drukken in De Stuurkolom, in de hoop op deze wijze toch nog een aantal antwoorden te hebben gegeven op de vragen van velen.

Vr.: Wanneer keren Luchtvaarttroepen en ArVa-Squadron naar Nederland terug?

Antw.: Zowel de Luchtvaarttroepen als het ArVa-Squadron zullen, zo spoedig de transportmogelijkheden dit toelaten, naar Nederland terugkeren. Volgens de mij verstrekte mededelingen zal, althans voor zover dit de Luchtvaarttroepen betreft, de terugkeer in Februari of Maart mogelijk worden.

Vr.: Naast deze LSK-onderdelen is daar nog de grote groep enkelingen van de LSK-mannen die dienst doen in allerlei luchtvaartfuncties, in de lucht en op de grond, verspreid over alle velden en onderdelen van de Militaire Luchtvaart. Is er voor hen een vastgestelde diensttijd?

Antw.: Als regel werd aangenomen dat iedere naar Indonesië uitgezonden LSK'er een diensttijd van ongeveer twee jaar in de tropen moest hebben voordat hij kon repatriëren. De mogelijkheid is echter niet uitgesloten dat, onder de huidige omstandigheden, voor velen hunner deze termijn van twee jaar aanmerkelijk bekort zal worden.

Vr.: Kunt U al een datum noemen waarop alle LSK hier zal zijn verdwenen?

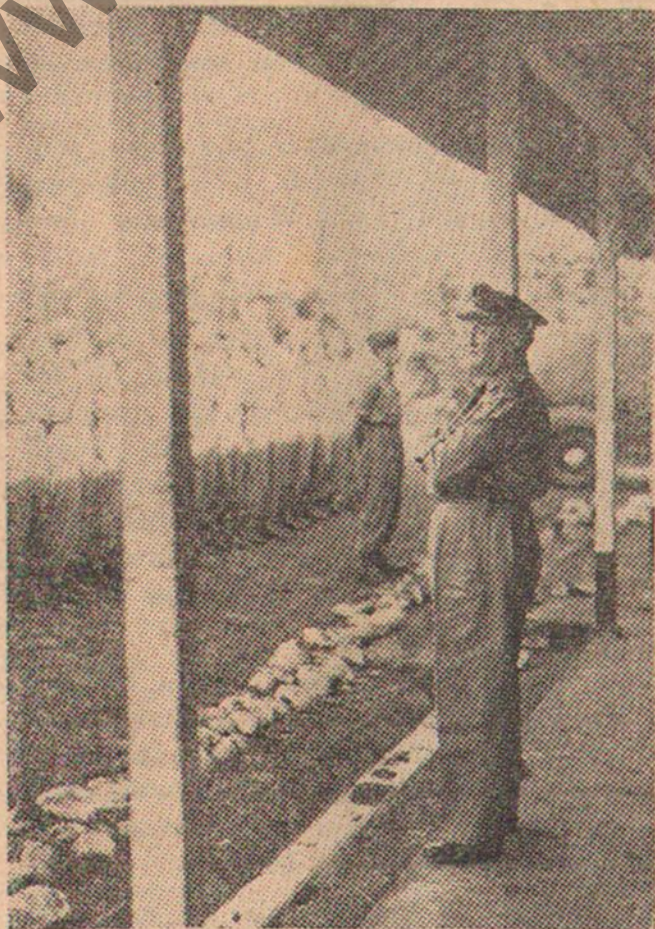
Antw.: Een datum is niet te noemen, dit hangt af van de snelheid der afwikkeling en de transportcapaciteit.

Vr.: Als eenmaal de tijd is aangebroken waarop men gaat thuisvaren, dan horen we altijd weer de vraag: Kunnen we er op rekenen in Holland gedemobiliseerd te worden. Dit geldt natuurlijk niet voor het beroepspersoneel, maar de anderen willen graag weten of ze in Holland door de militaire dienst worden vrijgelaten. Wat is Uw mening hierover?

Antw.: Over het algemeen: ja. Slechts in gevallen, waarin bindende contracten dit verhinderen of de lichterling waartoe betrokkenen behoren in Nederland nog niet gedemobiliseerd is, zal geen directe demobilisatie kunnen volgen. Dit laatste is tot heden echter slechts in zeer bijzondere gevallen voorgekomen.

Vr.: En in dit verband vragen we ons dan ook af of er in Holland alweer herhalingsoefeningen gehouden worden voor LSK-personeel.

Antw.: Thans nog niet. Wel ligt het in het voornemen om zo spoedig mogelijk voor de categorie „Luchtvaardenden” een zodanige regeling te treffen.



Kolonel Mante spreekt de luchtvaarttroepen op Kramat Djati toe.

Vr.: De meest omvattende vraag die vandaag de dag wordt gesteld en wel speciaal door het KNIL-personeel in de ML is die, betreffende de overgang naar de Luchtmacht Nederland. Hierbij komt zoveel te pas, dat we maar moeten gaan splitsen, om te beginnen met de beroepsofficieren die willen weten hoe hun kansen in Holland liggen, of er plaats is voor hen allen, welke functie ze vervullen, in welke salarisschaal zij zullen worden ingepast?

Antw.: Voor alle beroepsofficieren van de ML bestaat de mogelijkheid om over te gaan naar de LSK. Ze komen onder dezelfde voorwaarden en met dezelfde promotiekansen als gelden voor LSK-officieren. Zijn hun jaargenoten in Nederland kapitein, dan worden ook zij kapitein. Zijn hun jaargenoten majoor, dan worden ook zij majoor. Uiteraard geldt hierbij, dat betrokkenen niet onvoldoende beoordeeld mogen zijn voor de hogere rang. Inpassing in de salarisschaal is dezelfde als voor de jaargenoten in Nederland, gerekend wordt dus met het aantal dienstjaren als officier.

Vr.: En hoe denkt U deze vragen te beantwoorden voor de onderofficieren?

Antw.: Voor de onderofficieren wordt gestreefd naar dezelfde regeling met dien verstande echter, dat ten aanzien van de inpassing in de rang zich veel groter moeilijkheden voordoen, welke voortvloeien uit het feit dat bij het KNIL reeds na 12 jaar de adjudantsrang kon worden bereikt, terwijl hiermede in Nederland op zijn minst 22 jaar gemoeid zijn.

Vr.: In het middelpunt van de belangstelling staat op het ogenblik de militaire missie en eerlijk gezegd is deze voor de meesten van ons nog een mysterie. Is er in deze organisatie plaats ingeruimd voor luchtmacht-personeel? En hoe groot is hun sterkte? Is er een tijdsduur vastgesteld voor deze missie en welke voorwaarden gelden er?

Antw.: Omtrent de samenstelling en sterkte der Missie is nog geen definitieve beslissing genomen. De Nederlandse regering heeft zich echter bereid verklaard op verzoek van de RIS steun te geven in de vorm van een Missie, als afdeling van de Nederlandse Militaire Missie, bij de opbouw van de Luchtmacht van de RIS. In deze Missie zal zowel LSK als ML militair personeel — dat dan ook reeds zal behoren tot het KL-personeel — plaats kunnen vinden. De tijdsduur van deze missie is niet precies vastgesteld. De voorwaarden waarop men hierbij dienst doet, zullen naar alle waarschijnlijkheid dezelfde zijn als thans voor de ML gelden.

Vr.: Wellicht zullen velen een plaats bij de Missie ambiëren, maar zij zullen zich toch afvragen wat er gaat gebeuren als deze Missie eens ophoudt te bestaan. Is er dan niet een grote kans, dat het personeel bij terugkeer in Holland de beste plaatsen bezet vindt?

Antw.: Neen. Het militair personeel dat bij de Missie dient wordt reeds dadelijk in rang, ouderdom van rang en functie bij de LSK ingedeeld. Bij opheffing of anderszins van de Missie worden zij op de juiste plaats ingevoegd.

Vr.: Ook de Generale Staf van de Westelijke Unie biedt voor velen een aantrekkelijk aspect. Wat denkt U, is plaatsing daarbij mogelijk?

Antw.: Zij die daarvoor de geschiktheid bezitten zullen dezelfde kansen krijgen als het LSK-personeel.

Vr.: De laatste belangrijke categorie van KNIL-ers is die der zgn. kortverbanders. Zijn voor hen mogelijkheden weggelegd om over te gaan naar de LSK?

Antw.: Voor de zgn. kort dienstverbanders met een luchtvarende functie is inderdaad een vrij grote mogelijkheid om nog bij de LSK in beroepsdienst over te gaan. Voor de andere categorieën kortverbanders zal dit individueel onderzocht moeten worden, omdat er geen of slechts beperkte plaatsingsmogelijkheid aanwezig is.

Vr.: Vele van de problemen waar we mee „zitten” raken de toestand in Nederland. Een van de voornaamste is wel de huisvesting van hen die overgaan naar de KL. Is dit probleem momenteel op te lossen?

Antw.: In Nederland heeft men een open oog voor de moeilijkheden waarin het KNIL-personeel bij overgang naar Nederland komt te verkeren, ten aanzien van huisvesting, inboedel ed. Naar ik weet heeft de Heer Staatssecretaris van Oorlog dit probleem reeds eerder in beschouwing genomen en wordt de mogelijkheid overwogen om bv. door het verlenen van een renteloos voorschot op lange termijn de aanschaffing van meubilair te vergemakkelijken. Eveneens wordt getracht prioriteit voor het verkrijgen van woonruimte te verkrijgen.

Vr.: Verder is daar nog de pensioenregeling voor de KNIL-militairen die overgaan. Kunt U daar iets van vertellen?

Antw.: Het pensioen, waarop de militair aanspraak kan maken op de dag, voorafgaande aan die waarop hij tot de KL overgaat, wordt als minimum pensioen gegarandeerd. Dit wordt daarna vermeerderd met het verder in Nederland te verdienen pensioen, zijnde 1 $\frac{3}{4}$ % per jaar, van de gedurende het laatste dienstjaar in Nederland verkregen bezoldiging.

Vr.: Gelooft U, dat men in Holland de moeilijkheden van de militairen in dit land duidelijk voor ogen heeft of zijn U na aankomst in Indonesië nog grote verschillen gebleken tussen de opvattingen hier en daar?

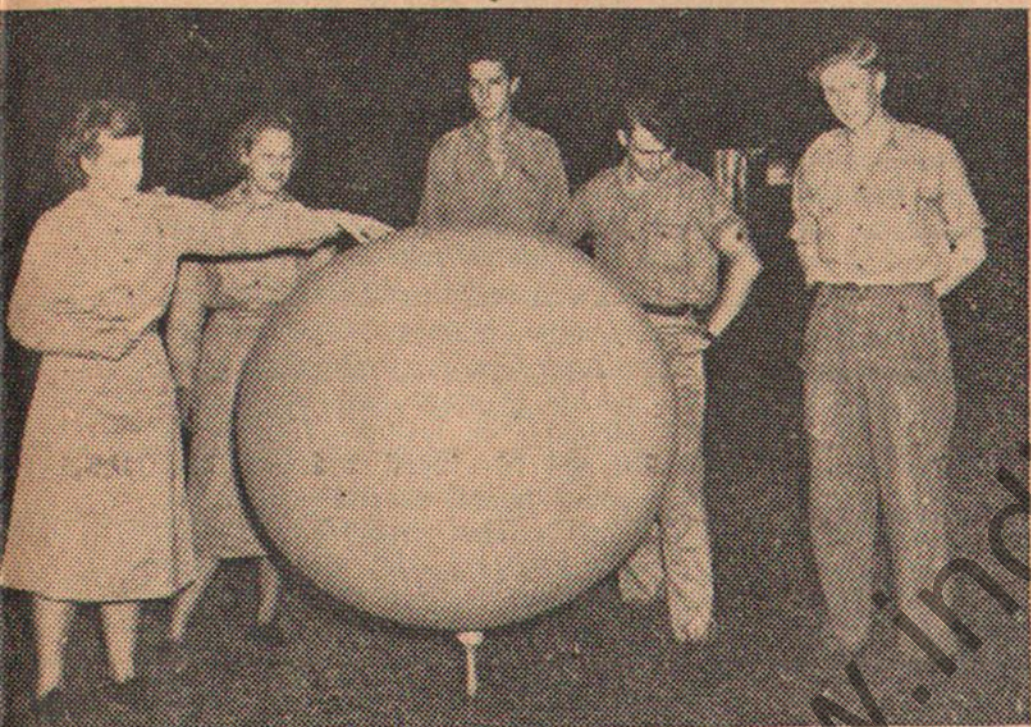
Antw.: Ik ben blij, dat U mij deze vraag stelt en wel om de volgende redenen. Het heeft mij getroffen, dat de bereidheid om onze KNIL-collega's in

de gelederen van de KL op te nemen in alle geledingen op ondubbelzinnige wijze tot uiting is gekomen. Men beseft ten volle, wat het voor de KNIL officier, onderofficier, korporaal en soldaat betekent in deze situatie gekomen te zijn. De geluiden, die mij hierover ter ore kwamen, deden aan de bezettingstijd denken. Eenstemmige wil om te helpen. Treft het U niet, dat bijv. onmiddellijk na de RTC het bestuur van het Van Weerden Poelmanfonds een buitengewone vergadering belegde en er van verschillende zijde voorstellen binnenkwamen om regelingen te treffen opdat ook voor de sociale verzorging van onze KNIL-collega's gewerkt kon worden. Een afdeling voorlichting werd opgericht ten doel hebbende inlichtingen te verstrekken over maatschappelijke problemen, advies te verstrekken over scholen voor kinderen enz. enz. Ik hoop later op deze aangelegenheid terug te kunnen komen en U nog nader mededelingen te kunnen doen. Iets zou ik hieraan alleen nog willen toevoegen. Laat ons zorgen dat deze eenheid blijft bestaan. Dit kan alleen geschieden als wij van beide zijden weten te geven en te nemen. Offers moeten er gebracht worden aan beide zijden. De zwaarte van deze offers zal evenwel verlicht worden door wederzijds begrip. Ik verklaar dat dit begrip in Nederland bestaat. Zo dit begrip ook bij het personeel van het KNIL bestaat — en daar mag ik niet aan twijfelen — dan zie ik geen moeilijkheden. De KNIL adjudant-onderofficier met 13 à 14 dienstjaren zal aanvoelen dat hij de zeer verdienstelijke sergeant-majoor in Nederland, die de volle geschiktheid voor adjudant-onderofficier heeft, niet belemmeren mag in zijn promotie, te meer daar de oorspronkelijke bevordering bij het KNIL was gebaseerd op 25 dienstjaren, terwijl deze KNIL-onderofficier voor zover niet pensioen-rijp, thans langer kan dienen en zoals thans is voorgesteld, tot een leeftijd van 50 jaar gehandhaafd zal worden. De Heer Staatssecretaris van Oorlog zal waarschijnlijk spoedig nadere mededelingen over deze aangelegenheden doen; zo Z. E. daartoe echter niet de gelegenheid kan vinden, hoop ik de toestemming te krijgen om later hierop terug te komen. Tenslotte wil ik nog opmerken, dat alle besprekingen, verband houdende met de integrale overgang van het KNIL-personeel naar de KL, worden gehouden in onderlinge samenpraat met alle desbetreffende instanties van het KNIL en de KL. De goede oplossing wordt in gezamenlijk overleg tot stand gebracht, waarbij ik U kan verzekeren, dat de Heer Staatssecretaris van Oorlog, onder wiens leiding deze besprekingen worden gevoerd, met klaar besef van wederzijdse moeilijkheden de meest gunstige regeling zal weten te bereiken.

Vrouwen op de Torens

Twee VK-meisjes worden tot vliegverkeersleidster opgeleid!

In de half-donkere tuin van het Meteorologisch Observatorium aan de Engelse Kerkweg te Batavia stond een stel-
letje mensen ingespannen naar boven te turen. Het was
geen komeet, die hen stijve nekken bezorgde en evenmin
was er sprake van een maansverduistering, een sterrenregen
of het Noorderlicht. Nee, de gemoederen werden op dit late
uur bezig gehouden door een ballon, die als een kleine, grijze
vlek nog net te zien was tegen de inktzwarte, sterrenloze
avondlucht boven Batavia. Er werd een „radiosonde” op-
gelaten. De radio-sonde is een verzameling van ingenieuze
meteorologische instrumenten, die hangend aan een ballon
van bijna twee meter in doorsnee, via een zendertje van mi-
nimale omvang de weerkundigen op Moeder Aarde op de
hoogte brengen van temperatuur, luchtdruk en vochtigheid
in de hogere lagen. Iedere avond wordt in Batavia (evenals
in Medan en Soerabaja) een dergelijk apparaat de hoogte
in gedirigeerd door een viertal jongens van de meteorolo-
gische dienst. Iedere avond. En dan toch nog ingespannen
naar boven kijken? Ja, op deze avond wel. Want het kleine
gezelschap in de tuin van het Meteorologisch Observatorium
bestond deze keer niet alleen uit ervaren ballon-oplaters, er



was ook vrouwelijke belangstelling. Om U maar meteen
uit de droom te helpen, lezer, de Militaire Luchtvaart is be-
gonnen twee meisjes op te leiden voor de functie van vlieg-
verkeersleidster en in het kader van hun opleiding waren
deze jonge dames (beide lid van het VK-KNIL) in de ob-
servatorium-tuin getuige van het oplaten van een radio-
sonde en wat daar verder zo mee samen hangt. Het moet
voor de vier LSK-jongens, die om beurten iedere avond deze
meteorologische waarnemingen verrichten, een prettig gevoel
zijn geweest, hun werk nu ook eens in de belangstelling van
het zwakke geslacht te zien staan. Ze sloofden zich uit de
twee toekomstige verkeersleidsters alle finesses van de in-
gewikkelde apparaten te vertellen. En hoewel wij er niet
voor honderd procent zeker van zijn of de radio-sonde voor
Lida Meyer en Mieke Aartsma nu geen enkel geheim meer
verbergt, ze luisterden met bijzonder veel animo naar de
theorieën van de korporaals Rosielle en Valks. Waarschijn-
lijk vormde het eigenlijke oplaten van de ballon voor hen
het hoogtepunt van de avond. Eerst, toen het ding met gas
werd gevuld, heerste er een plezierige spanning onder de
aanwezigen of het geval ook zou knappen of niet. Een der
instructeurs had namelijk juist te kennen gegeven, dat, wan-
neer de ballon door een brandende sigaret of iets anders
zou barsten, er niemand van het gezelschap meer in leven
zou zijn.

Als de explosie zich voortplantte tot in de stalen water-
stofcilinders, dan zou het ganse Koninklijk Meteorologisch
Observatorium alsmede de aangrenzende kampong met be-
woners en al niet meer terug te vinden zijn. Mededelingen,

die onder de toeschouwers enige gerechtvaardigde onrust
verwekten. De ballon knapte niet. Toen korporaal Rosielle
het gedenkwaardige woord KNIPPEN sprak, rees de aero-
staat majesteitelijk omhoog, op weg naar 15 kilometer hoog-
te, waar ver van het menselijk rumoer een temperatuur
heerst van 80 graden onder nul.

Het leren kennen van de radio-sonde was voor Mieke
Aartsma en Lida Meyer een klein onderdeel van de gede-
gen opleiding, die zij van de Militaire Luchtvaart ontvan-
gen. Ze hebben zich behalve op de meteorologie geworpen
op radio-techniek, verbindingsprocedures, algemene lucht-
vaartkennis en wij mogen wel zeggen „aanverwante vak-
ken.” Het lijdt niet de minste twijfel, of over enkele maan-
den zullen ze klaar zijn om hun posten te bezetten op de
verkeerstorens van de Nederlandse luchtmacht. Dan zullen
vermoeide vliegers een vliegbasis naderen en niet, zoals nu,
een mannelijke luchtvaartcollega in hun koptelefoon horen
kwekken, nee, dan zal aan hun oren een glasheldere vrou-
wenstem vertellen hoe ze zich bij het landen zullen hebben
te gedragen!

Dat deze meisjes naar alle waarschijnlijkheid geschikt
zullen zijn voor de moeilijke en hoogst verantwoordelijke
taak van vliegverkeersleidster, dat is uitgemaakt tijdens een
diepgaande psychologische test te Nijmegen, waaraan acht
candidaten werden onderworpen, enkele weken nadat hun
(waarschijnlijk) licht avontuurlijk aangelegde gemoederen
in verrukking waren gebracht door die advertentie in Libelle
„Vliegverkeersleidsters voor Indonesië gevraagd”. Lida ver-
telde ons in vertrouwen, dat ze ook daar in Nijmegen min
of meer als pioniers waren beschouwd. De heren psy-
chologen hadden nog niet eerder vrouwen op vliegver-
keersleiderscapaciteiten getest en één van hen was door de
aanwezigheid van deze acht meisjes psychisch dusdanig van
de wijs geraakt, dat hij tijdens het afnemen van de test nog
een graadje zenuwachtiger was dan het slachtoffer dat
tegenover hem zat.

Het opnemen van vrouwen in deze gelederen is (behalve
in de Nederlandse luchtmacht) in andere landen al helemaal
geen experiment meer. De Engelse en Amerikaanse start-
torens worden al sinds geruime tijd door vrouwen bemand
en in de harde oorlogsjaren hebben ze bewezen voor deze
functie bijzonder geschikt te zijn.

Deze overweging en de kennismaking met Lida en Mieke
in het Meteorologisch Observatorium, wettigen het ver-
trouwen, dat het kleine korps vliegverkeersleiders der Ne-
derlandse luchtmacht binnenkort zal zijn uitgebreid met twee
waardevolle krachten.



NABRANDERS EN STARTRAKETTEN

Hoe krachtig de huidige straalmotoren ook zijn en hoe duizelingwekkend snel de moderne straalvliegtuigen reeds vliegen, nog steeds is het niet mooi genoeg en nog steeds zoekt men naar middelen om het vermogen op te voeren en de snelheid te vergroten. Door de jaren heen heeft men steeds opnieuw vernuftige uitvindingen gedaan, die de vermogens- en snelheidscurves steil omhoog deden gaan.

Bij de zuigermotor was het bijvoorbeeld „water-injectie”, welke het mogelijk maakte dat op critieke momenten, bijvoorbeeld tijdens de start of tijdens het luchtgevecht, gedurende korte tijd het motorvermogen toenam. Dit geschiedde door water in de cylinders te spuiten, een eenvoudig procedé dat zo succesvol bleek dat tegenwoordig vrijwel alle krachtige zuigermotoren die in jachtvliegtuigen of verkeersmachines zijn ingebouwd van waterinjectie gebruik maken. Een soortgelijke vernuftige uitvinding bij de zuigermotor was de „tweetraps-compressor”, waardoor ook op grote hoogte het motorvermogen zo hoog mogelijk werd gehouden, doordat de ingezogen ijle lucht door de compressor sterk verdicht werd alvorens in de cylinders te worden toegelaten.

Nabranders

Ook bij de tegenwoordige straalmotoren heeft men dergelijke „foefjes” uitgevonden om op critieke momenten het vermogen gedurende korte tijd aanzienlijk te kunnen opvoeren. Daar is bijvoorbeeld de zogenaamde „na-verbranding”, door de Amerikanen „after-burning” en door de Britten „re-heating” genoemd.

Deze na-verbranding bestaat hieruit, dat in de afgewerkte gassen die met grote snelheid de verbrandingskamers van de straalmotor verlaten, in de straalpijp, dus nadat zij de turbine gepasseerd

zijn, nogmaals brandstof wordt gespoten en verbrand. Er ontstaat dus nogmaals een explosie, waardoor de uitstromende gassen aanzienlijk worden versneld en de stuwkracht in hoge mate toeneemt.

Als we het wel hebben is de Amerikaanse Ryan vliegtuigfabriek de uitvinder van dit principe; zij was in elk geval één der eersten die „after-burning” toepaste, en wel op haar Fireball marine-jagers.

In Engeland wordt „re-heating” nu eveneens meer en meer toegepast en op de Farnborough-show welke begin September gehouden werd waren versies van zowel Meteor als Vampire met nabranders uitgerust. De stijgsnelheid van deze jagers, die zich kenmerken door de verstelbare straalpijp met grote diameter, moet enorm zijn. Het nadeel van de nabranders is het zeer hoge brandstofverbruik; vandaar dan ook dat na-verbranding voor slechts enkele ogenblikken mogelijk is.

Jato

Een andere manier om tijdens de start de snelheid op te voeren is het gebruik van startraketten, JATO of Jet Assisted Take-Off, zoals Amerikanen en Britten dat noemen. De toepassing van JATO is veel ouder dan van de hierboven beschreven nabranders en werd reeds tijdens de oorlog veelvuldig toegepast.

Het zijn niet alleen straalvliegtuigen, maar ook en vooral vliegtuigen met zuigermotoren die tijdens de start van startraketten (die meestal na de start worden afgeworpen) gebruik maken. Vooral voor vliegboten zijn zij handig om zo spoedig mogelijk van het zuigende water los te komen en een andere zeer gebruikelijke toepassing is die op deklandingsvliegtuigen. Immers, het vliegdek biedt de moderne snelle jagers een slechts zeer geringe startlengte en hier vormen de startraketten een welko-

me hulp om binnen de kortst mogelijke afstand van het vliegdek los te komen. Dan zijn er de zeer zware vliegtuigen, die door hun groot startgewicht een enorme startlengte vereisen en uiterst traag van de grond komen. Met behulp van startraketten zijn zij in een minimum van tijd los en schieten steil de lucht in. De viermotorige Lockheed Constitution en de zesmotorige Boeing B-47 maken bv. van startraketten gebruik; laatstgenoemde heeft er zelfs niet minder dan achttien, die aan weerszijden van de romp vlak achter de vleugel zijn ingebouwd. Vliegtuigen die zwaar beladen zijn, bv. recordmachines die hun recordvlucht aanvangen terwijl zij volgepropt zijn met benzine, maken ook van startraketten een dankbaar gebruik. We denken bijvoorbeeld aan de Lockheed Neptune, die het huidige wereldafstandsrecord op haar naam heeft en van Australië uit startte met behulp van startraketten. Tot slot zijn er de zweefvliegtuigen, die met behulp van startraketten het luchtruim in geschoten worden en dan verder aan de krachten der elementen worden overgelaten.

Het laatste nieuwtje op het gebied van startraketten vormt de kleine raketmotor van De Havilland, de „Sprite”, die speciaal voor de Comet werd ontwikkeld en spoedig daarop beproefd zal worden. Dit kleine raketmotortje levert maar even een stuwkracht van 2270 kg, dat wil zeggen bijna evenveel als een De Havilland Ghost straalmotor! Maar het is slechts in staat deze stuwkracht negen seconden te leveren. Dan is de brandstof op! Maximaal bedraagt haar werkingsduur twaalf seconden, maar de stuwkracht is dan beduidend minder: ongeveer 1360 kg. Het voordeel van deze raketmotor is, dat zij na gebruik opnieuw gevuld en gebruikt kan worden, hetgeen met de afwerpbare starttraketten, die uiteraard natuurlijk goedkoper te fabriceren zijn, niet het geval is.

Het reuzen-transporttoestel van de Amerikaanse marine, de Lockheed „Constitution”, start met 180 man aan boord met behulp van zes JATO-raketten en 14200 pk motorvermogen



KNANADUROTOEL

Veldje

Niet zelden illustreert KNANADUROTOEL zijn safety-first-verhalen met foto's, tekeningen en gesticulaties, maar het was nog niet voorgekomen dat hij zich van versregels bediende. Niet lichtelijk verbaasd hoorden we hem derhalve de Schoolmeester als volgt citeren:

„Laatst is nog een vliegonderwijzer
in Kleve

„Dood, door de stommiteiten van
zijn leerling, gebleven.”

„Mogen we misschien weten wat deze stanza te betekenen heeft, Knaan?” (Let op het troetelnaampje, dat we ons verstouten onze Leermeester — nu we langzamerhand op meer vertrouwelijke voet met hem komen — te geven).

„Leerlingen”, expliceerde hij „zijn er de oorzaak van, dat zelfs de jongste instructeurs met grijze haren rondgaan en wijs mij een chef-instructeur zonder kaal hoofd. Ellendelingetjes zijn het, die jongens met het hoge ideaal, want de fouten, die zij maken kun je ze niet aanrekenen, omdat ze worden gemaakt uit louter enthousiasme en zin om het te goed te doen. Neem nou dat geval in Kleef. Een pittig leerlingetje maakt z'n derde solo-vlucht. Plotseling bevangt hem de zekerheid verdwaald te zijn. Pittig als ie is zoekt hij oriëntatiemogelijkheden, maar hij vindt ze niet. De hele wereld beneden is vreemder dan de verste planeet. Hij herinnert zich wijze lessen op de grondschool, zoekt een groen effen veldje, cirkelt rond en prikt er zijn lestoestel in.

Keurige landing. Beleefd verzoekt hij een landbouwer zijn telefoon te mogen gebruiken en belt zijn vliegveld. „Het spijt me vreselijk,” vertelt hij z'n instructeur, „maar ik ben de weg kwijtgeraakt, zit nu bij Kleef in de buurt en vraag me af hoe ik terugkom”. Na zich er van overtuigd te hebben, dat het toestel onbeschadigd is geeft de baas toestemming terug te vliegen op een koers van 280 als zijnde de zekerste weg om thuis te komen.

Twintig minuten later hangt de leerling opnieuw aan de telefoon. „Ik sta weer op dezelfde plaats, meneer! Geen wonder, dat ik verdwaald ben, want het kompas is defect. Hoe of ik draai of keer, het blijft op 43 graden staan. Wat moet ik nou doen?” De vlieg-student kreeg opdracht te blijven waar hij was, tot de instructeur hem zou halen. De

instructeur kwam. Hij zag het veldje, waarop zijn pupil twee geslaagde landingen uithaalde en één prima start. Deze aanblik veroorzaakte het dramatisch dieptepunt van des Schoolmeesters opgemeld veers; de instructeur sneefde! Het veldje was zo piepklein, dat een volgende deskundige — schoppenaas van een vlieger — wenend het toestel betrad, uit angst de start te doen mislukken en dat nog wel nadat twee omheiningen waren neergehaald en vele bomen gekapt. De leerling haalde zijn schouders op!

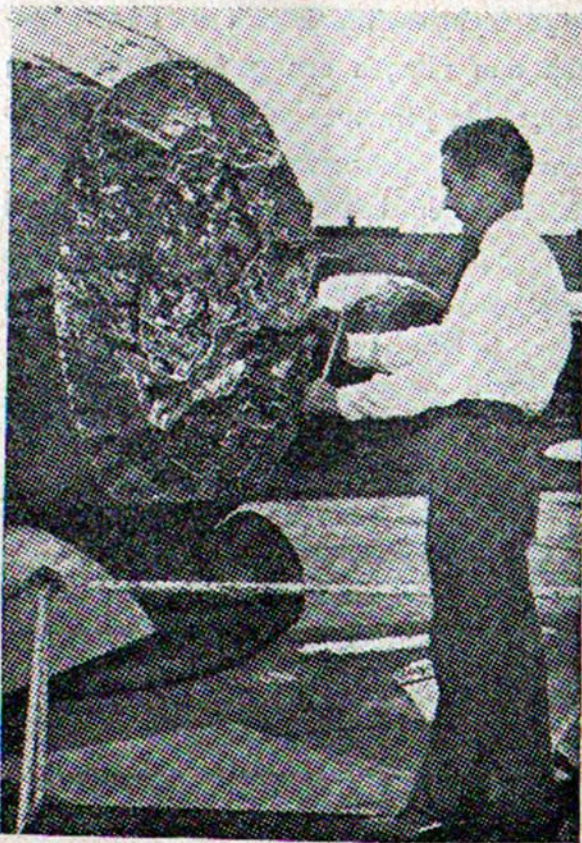
Voor de overmoedigen

Onderstaand plaatje verzoekt KNANADUROTOEL ons af te drukken voor die vliegers die met onverholen minachting spreken over de invloed van hagel.

Op de foto de neus van een DC-6 — toch niet zo'n kinderachtig kistje — welke tussen Los Angeles en Dallas in een hagelstorm verzeilde. Enkele minuten waren voldoende voor dit schenden van een neus.

Paal en maal

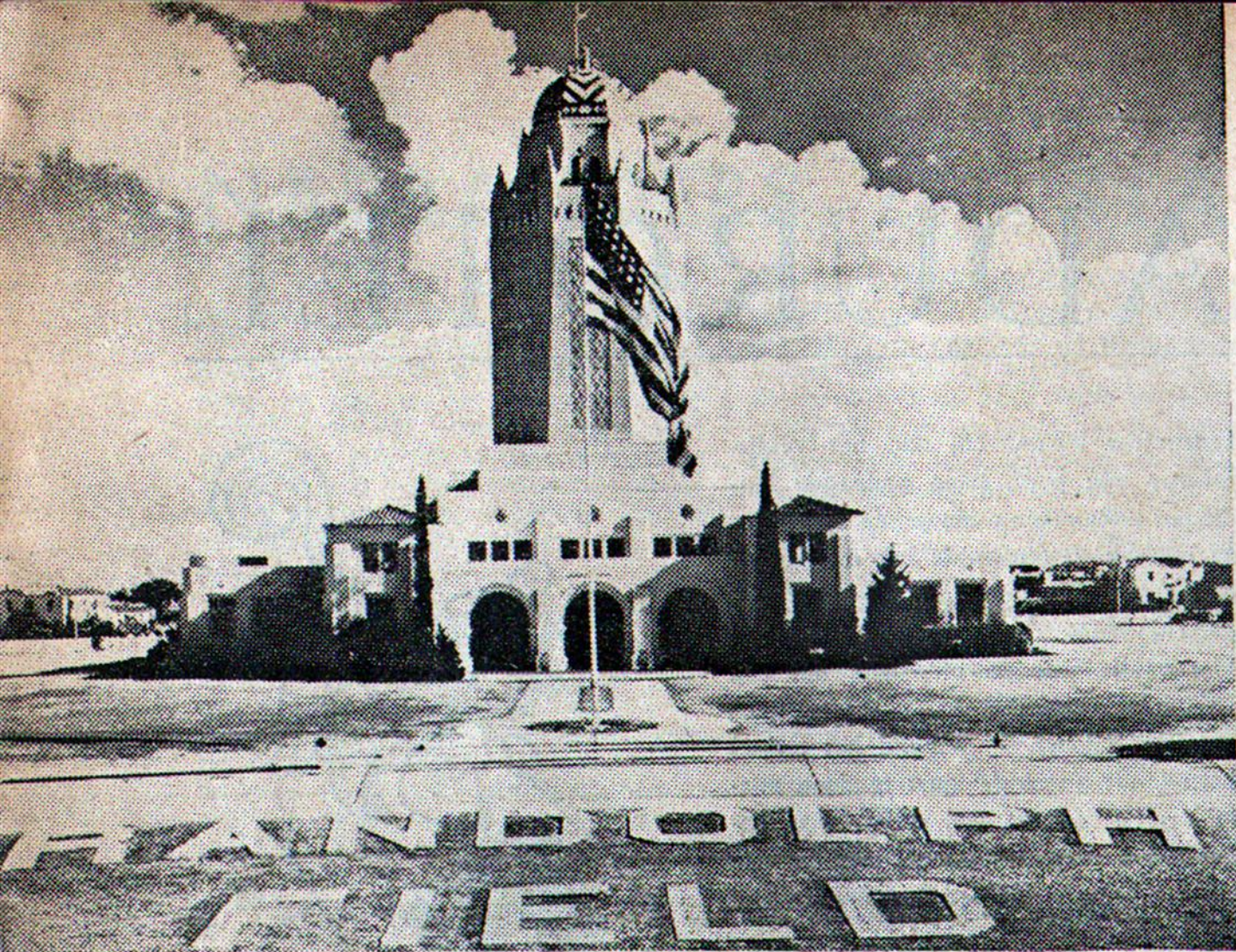
De vliegerij kent van die aardige strafjes. KNANADUROTOEL kent een jong Hollands vliegertje, die bij Lochem de appels uit een boom vloog en na terugkomst op Twente veroordeeld werd tot „een week lopen met de paal”. De „paal” vertoonde sprekende gelijkenis met de staf van de Sint, was even lang,



er zat een krul in, en ook het vliegertje droeg hem overal bij zich: in de eetzaal, op weg naar de hangar, 's avonds in het cafeetje, overal! En overal een aanzienlijke hilariteit, die het vliegertje deed besluiten voortaan de hoogte der boomkruinen te mijden. Waarom het tenslotte allemaal ook begonnen was.

De Amerikanen laten een foutert staande zijn maaltijd nuttigen. Midden in de eetzaal natuurlijk, waar het ook al niet ontbreekt aan kwinkslagen van de „beter-gesitueerden.” Eén van dit soort slachtoffers dankte zijn ongemakkelijke maaltijden aan een paar vette zolen.

Hij was een ervaren vlieger met 1000 uur en maakte zich allerm minst benauwd voor een landing met 30 graden zijwind. Het werd een fraaie landing. Tijdens het uitlopen vertoonde de kist een neiging in de wind te draaien, maar hij was er op voorbereid en trapte op de tegengestelde rem! Het lijkt er op, dat deze jongeman op iedere vraag een antwoord wist, is het niet? Maar er kwam een hoop narigheid. Bij het drukken op de rem gleed zijn voet uit en klemde in de opening tussen rem en voetenstuur. Voor hij zich kon bevrijden was de kist om z'n as gezwaaid en stond met opgestoken staart naast de baan. Onderzoek wees uit, dat de vlieger voor het instappen in een vette massa had gestaan, die zijn schoenzolen spiegelglad maakte. Zodat deze vlieger weer een ervaring rijker werd. En gelegenheid kreeg zich te bekwamen in nummer „staande te nuttigen maal”.



HET KALI DJATI VAN DE VERENIGDE STATEN

Het is een school voor jetpiloten en een trainingscentrum voor toekomstige luchtmachtgeneraals.

Het oog van de jonge cadet, die United States Air-Force piloot wil worden, valt, bij het betreden van Randolph Field in zuid-west Texas, het eerst op een immens bord met als opschrift: „Vlieg alsof je leven er van afhangt. Want dat doet het”.

Wanneer diezelfde cadet, dan echter tweede luitenant, zes maanden later het veld verlaat, is hij er diep van doordrongen, dat niet alleen zijn eigen bestaan afhangt van correct en secuur vliegen, maar dat van zijn vaderland evenzeer.

Een vliegtuig in de lucht houden, dat steeds neiging vertoont overal te blijven behalve in de lucht, is naar verhouding slechts een eenvoudige opgave. De jonge piloot zal in die zes maanden veel meer geleerd hebben. Hij zal goeddeels ingewijd zijn in de geheimen van een turbo-jetmotor. Hij zal de navigatie-regelen op zijn duimpje kennen. Hij begrijpt wat radar is en hij zal de verrassende elementen van zijn oer-vijand, het weer, hebben bestudeerd. Hij moet ook het verschil in snelheid weten tussen een kogel uit een .50 machine-geweer en een 5-inch rocket.

Randolph Field is het grootste van het halfdozijn vliegvelden, die verspreid over het zuidwesten van de United Sta-

tes het U.S.A.F.'s Training Command vormen. de organisatie, die de eerste stappen leidt van de lucht-cadet op zijn weg van de grond naar de lucht. Daar krijgt hij zijn fundamentele opleiding.

Ongeveer 5100 personen, burgerpersoneel inbegrepen, zijn werkzaam op Randolph Field en hun enige taak is luchtmacht-piloten te maken van de acht klassen jongemannen die elk jaar arriveren, elke klas een 230 leerlingen sterk. De leerlingen zijn tussen de 20½ en 26½ jaar oud en moeten minstens een middelbare opleiding hebben.

Het is niet toevallig, dat de toekomstige luchtmachtman ook in andere zaken dan vliegen een gedegen opleiding krijgt. De principes van Training Command zijn gebaseerd op verschillende theorieën en één ervan is, dat vliegen op zichzelf niet moeilijk is. Iedereen kan leren vliegen. Niet iedereen kan een jager of bommenwerper leren besturen, maar eenvoudig-weg een toestel in de lucht houden, ermee te starten en te landen, is niet erg moeilijk.

Een andere theorie die Randolph Field aanhangt is, dat de waarde van een luchtmachtofficier voor zijn land naarmate hij ouder wordt steeds minder afhangt van zijn vliegcapaciteiten maar meer van zijn algemene ontwikkeling, zijn karakter en persoonlijkheid. Een

man van veertig of vijf en veertig kan zich, alweer volgens deze theorie, in vliegbravuur niet meten met een twintigjarige. Maar hij is wel de meerdere waar het het nemen van beslissingen betreft, beslissingen die van grote invloed zijn op het leven van jonge vliegers. Derhalve bestaat de vliegschool van Randolph Field uit drie scherp gescheiden gedeelten: het militaire, het academische en het praktisch vliegende onderricht. Het is moeilijk te zeggen, welk van de drie het belangrijkste is.

„Wij moeten hem leren soldaat te zijn, te kunnen denken en te kunnen vliegen,” zo drukte één van de leraren het uit, „bepaalt u voor uzelf maar wat het belangrijkste is.”

Deze kwestie terzijde gelaten is het een feit, dat het eerste opleidingsstadium van de cadet het militaire is. Daarbij wordt, enigszins aangepast, de strenge vorm van tucht gehandhaafd, welke ook op de West-Point-academie gebruikelijk is. Deze berust op psychologische grondslagen en is ontworpen om één strak omlijnd doel te bereiken: de gedisciplineerde militair, die het gezag van zijn superieuren eerbiedigt en zijn mede-officieren respecteert. Er is maar weinig tijd op Randolph Field om de leerling dit bij te brengen; minder dan een half jaar zelfs. De tucht is er een goed middel voor.

De Amerikaanse free-lance journalist SAM BOAL, die al meer-malen reportages over de U. S. A. F. maakte, schreef een artikel over het opleidingscentrum van de Amerikaanse luchtmacht te Randolph Field, voor The New York Times.

De „Stuurkolom” verkreeg de auteursrechten er van en wij geven het hier bewerkt voor onze lezers weer.

Van het ogenblik af dat de cadet arriveert, wordt hem voorgehouden dat hij vóór alles in het leger is. Hij trekt zijn eerste uniform aan en daarmee heeft hij het achter hem liggende privé-leven vaarwel gezegd. Van nu af gaat alles in loop. Van het ene klasselokaal naar het andere marcheert hij in strakke formatie. Buiten zijn kamer mag hij niet spreken, behalve wanneer door meerderen het woord tot hem gericht wordt en onder enkele bijzondere, tot in details omschreven omstandigheden. Hij moet de ogen op de grond gericht houden, behalve wanneer hij saluëert. Hij mag niet in het kamp rondlopen indien

de dienst dat niet vergt en hij mag het in de eerste vier weken onder geen beding verlaten. Daarna slechts in zeer speciale gevallen. Het is hem verboden te gokken of te drinken.

Dit is geen plezierige periode voor de cadet, maar dat wordt het ook niet verondersteld te zijn. De instructie-officieren op Randolph Field houden streng de hand aan de tucht-regelen, omdat het resultaat heeft, en vlug. „Wij proberen van deze jongens aanvaardbare officieren te maken en een gedeelte van het officierschap hangt af van iemands houding ten opzichte van andere mannen en vrouwen”, zo zeggen deze instructeurs. „Wij leren hen netjes en schoon te zijn en voor alles brengen wij hen bij wat de waarde van de officiers-eed is. Leugentjes om bestwil worden hier niet gebruikt. Iets is juist of niet juist. De cadetten wordt geleerd, dat zij, als officieren, de verantwoording hebben voor mensenlevens. Als zij in hun toekomstige loopbaan een verklaring afleggen of een rapport tekenen, moet het niets dan de waarheid bevatten en to-the-point zijn. Wij kunnen niet dulden dat zij verantwoordelijkheid afschuiven. Als een cadet iets verkeerd doet moet hij dat toegeven. Hij hoeft zijn vergissing niet te verklaren. Hij mag indien hij meent onrechtvaardig behandeld te zijn zijn geval voordragen, maar wij tolereren geen excuses hier. Dat zouden we niet kunnen. Elke jongeman zal na zes maanden een toestel vliegen dat ruw-weg \$ 187.000 kost en wij moeten zeker weten, dat wat hij ermee doet en wat hij erover rapporteert, volkomen juist is.”

De cadetten wordt geleerd, dat het hun plicht is elke inbreuk op de tucht-regelen door een ander cadet begaan te rapporteren. Hen wordt niet toegestaan elkander te beschermen en wordt een cadet hierop toch betrapt, dan krijgt hij tweemaal de straf die zijn vriend krijgt.

Deze straffen variëren van berispingen tot verwijdering van de school en ongeveer dertig procent van elke klas wordt om een of andere reden uitgewezen. Merkwaardigerwijs praktisch hetzelfde aantal als op West-Point en de Marine-academie in Annapolis.

Ongeveer vijf weken na zijn aankomst ziet de leerling-vlieger zijn toestel. Het is een T-6; de snelle en lastige trainer van de laatste wereldoorlog. Zijn volgende vliegtuig zal jet-motoren hebben en het is dus nonsens hem te trainen op

toestellen, die Amerikaanse vliegers beschrijven als „ships with built-in head winds”.

Na zeven weken op Randolph Field vliegt de cadet solo. Hij wordt er constant van overtuigd gehouden, dat hij gedurende zijn gehele opleiding onder nimmer aflatende surveillance staat van zijn instructeur. Van elk van zijn dual-flights wordt een verslag opgemaakt, waarin de instructeur zijn visie geeft op de vliegeigenschappen van de cadet. Zijn gedrag hetzij in de lucht, hetzij in de officiersclub in San Antonio, is voort-

*„Fly as if your life
depends on it.
Because it does”.*

durend onder observatie en er wordt hem niet toegestaan ook maar één ogenblik minder voegzaam, minder correct op te treden. Militair op elke minuut van de dag en die dag begint met de reveille om vijf voor zes in de morgen en eindigt 's avonds, als de student zo op zijn navigatie heeft zitten blokken, dat hij even gemakkelijk een positie-bepaling maakt als zijn jongere broertje een tandenborstel gebruikt.

Na zes maanden is de opleiding beëindigd. De lucht-cadet heeft dan honderd uren dual en 75 uren solo gevlogen. Hij is geoefend in nachtvliegen, blindvliegen, formatievliegen, in solo-overland en acrobatische vluchten.

Dan wordt hij overgeplaatst van Randolph Field naar een andere basis. Welke, dat hangt ervan af of hij voorbestemd is om jager- dan wel bommenwer-

perpiloot te worden. Merkwaardig genoeg heeft hij hierin zelf bijna geen zeggenschap. Zijn instructeurs beslissen of zijn vliegeigenschappen meer geschikt zijn voor één dan wel voor meer-motorig vliegen. Als hij naar de jacht-vliegschool gestuurd wordt, komt hij ergens in de Arizona of Nevada woestijn terecht, de school voor meer-motorig vliegen staat in Louisiana.

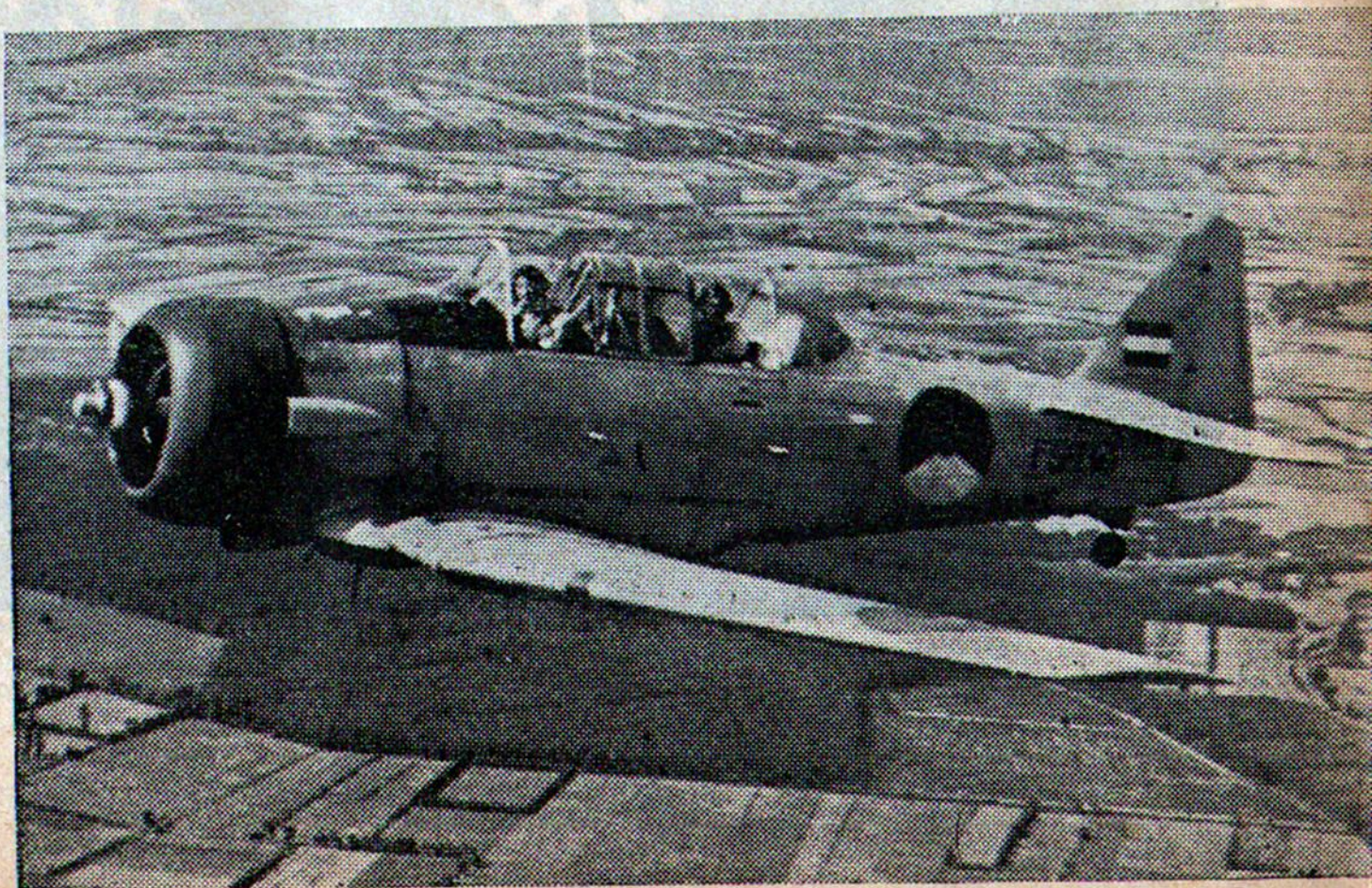
Op elk van deze scholen wordt weer een zeer speciale opleidingstechniek gevolgd. Een jager-piloot komt onmiddellijk in de jet-trainer, krijgt twee of drie instructievluchten, wordt in een straaljager gezet en gaat dan — dezelfde man die zes maanden tevoren misschien nog nooit in een toestel had gezeten — de lucht in.

De leerling van „Bomber-school” leert veel meer op zijn collega's te vertrouwen dan de jachtvlieger. Hij leert de nieuwe techniek van het bommenwerpen zoals die noodzakelijk is geworden na het in gebruik nemen van straalbommenwerpers; hij leert hoe aanvallen van straaljagers af te weren.

Eén ding hebben beide scholen gemeen. De jonge luchtmacht-officier wordt door zijn instructeurs — allen oorlogsveteranen — ook hier nog met terneer drukkende onverschilligheid behandeld. Dat verandert pas als hij een goeddeel gevorderd is met zijn gespecialiseerde opleiding. Vóór die tijd telt hij niet mee als vlieger.

En zijn brevet dan? „Nou ja”, zullen de instructeurs van de U.S.A.F. u antwoorden, „een T-6 starten, het veld rond te cirkelen en dan weer te landen — dat heeft immers niets met vliegen te maken?”

De T-6 Harvard, het lesvliegtuig van de Amerikaanse zowel als van de Nederlandse luchtmacht.



SUNLIGHT



*Veilig voor het wasgoed
Zacht voor de handen*

„BOIF” IN HET ZILVER

Zilveren jubilea in de luchtvaart zijn nog zeldzaam. Zeldzamer nog waar het betreft ambtelijke jubilea, want hoe oud is de ambtenarij in de luchtvaart eigenlijk pas?

In den beginne, ja, in den beginne werd er alleen maar gevlogen en brokken gerepareerd en de overheidsbemoeiing met de luchtvaart is van veel latere datum dan de vliegerij zelf. In Nederland was er in den beginne alleen nog maar de K.L.M. (om het militaire aspect maar even buiten beschouwing te laten) en pas later was er een Rijksluchtvaartdienst. Niet veel later. De overheid heeft niet alleen met belangstelling de groei van de K.L.M. gadeslagen, maar deze ook bevorderd waar zij de helpende hand kon bieden. En het is niet in de laatste plaats aan de ambtenaren van de Rijksluchtvaartdienst dat Nederland zijn belangrijke plaats in het wereldluchtverkeer dankt.

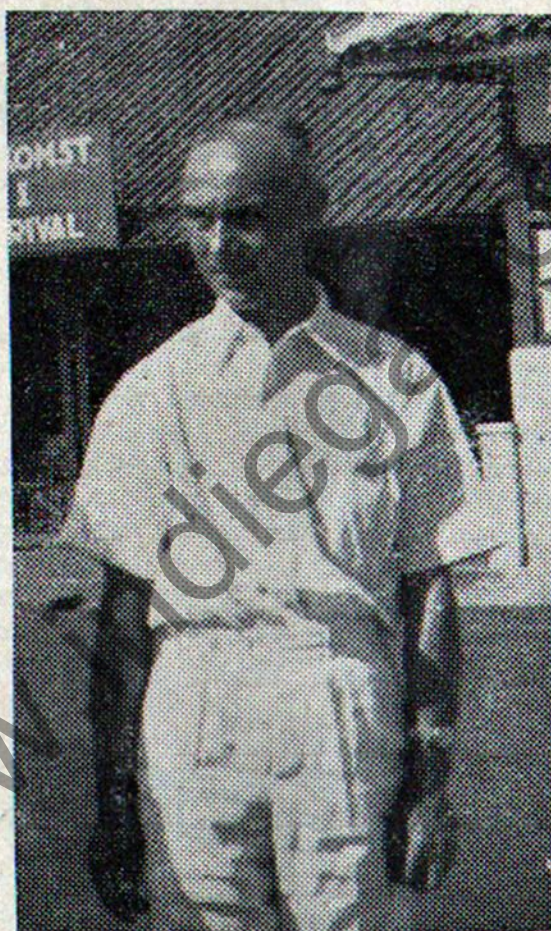
Een van de oudste enthousiastelingen, die op 2 Januari 1925 in dienst trad bij de Rijksluchtvaartdienst voor de toen geheel nieuwe tak „verbindingen” was de Heer H. Boivin, thans opperhoofd van de luchtverkeersbeveiliging in Indonesië. Door leerlingen en collega's bij afkorting „Boif” genoemd; bemind en gevreesd tegelijk. Als Boif op Schiphol achter de seinsleutel zat, wist de vliegende radio-telegrafist dat hij op zijn tellen moest passen, anders was het mis en wachtte hem op de grond een behoorlijke schrobbering. En men hoorde het als hij achter de seinsleutel zat, onmiskenbaar. Kort, zakelijk, afgemeten, geen geklets, geen smoesjes. Boivin kende iedere radio-telegrafist op zijn beurt met naam en toenaam: had hij praktisch allen niet zelf opgeleid?

Maar in 1925, toen Boivin zijn eerste schreden zette op het doornige pad van de radiotelegrafie, bestond er op Schiphol nog niets. Waalhaven had radio, waar de vliegtuigen onderweg contact mee onderhielden; Schiphol en Waalhaven stonden alleen in normale verbinding over de draad, telefonisch. Maar in begin 1926 kreeg Schiphol ook zijn eigen radio-station en het driemanschap dat dit te verzorgen kreeg bestond uit Frederik van Vliet (bijgenaamd Tom Mix — vanwege zijn cowboy-hoed — of Frederik Fluweel, dit om een andere reden), S. L. Hof, die thans hoofdverbindingen is van de Rijksluchtvaartdienst, en Boivin. Hof was baas en Boivins speciale taak, die hij tot 1940 vervulde, was chef van de radio-peildienst. Luchtverkeersleiding of luchtverkeersbeveiliging zoals wij die tegenwoordig kennen, was in die eerste dagen onbekend, de radio-telegrafist op de toren regelde zelf het verkeer, indien dat nodig was. Nu zou het onbestaanbaar zijn, maar in die tijd was het verkeer boven en op de luchthaven nog lang niet zo druk als thans. Radio-peilingen echter was iets, dat wel van belang was; hoe vaak gebeurde het niet dat Schiphol dicht zat en dat de kist toch naar beneden moest komen. Op die peilingen wierp Boivin zich met alle energie waarover hij beschikte.

Zijn grootste verdienste ligt wel in

het opbouwen en organiseren van de „zenuw van Schiphol”, in de jaren 1930—1940: het QDM-QCE-systeem van peilingen. De mensen daarvoor zocht hij zelf uit en leidde ze zorgvuldig op. Gemakkelijk hadden deze jongens het niet: al waren ze jaren in dienst, bij de kleinste fout die gemaakt werd moesten ze weer van onder af aan beginnen. Een groot verantwoordelijkheidsgevoel werd van hen geëist want Boivin wist té goed dat van de kleinste fout mensenlevens konden afhangen.

De Duitse inval van 1940 trof hem zwaar. Zijn werk was lamgelegd, Schiphol was dood. Maar Boif zocht en vond een andere manier om zich dienstbaar te maken. Opleidingen, lezingen (w.o. een serie lezingen over radio-navigatie voor de directeurs van de scheepvaartmaatschappijen) en ondergronds werk. De geheime zenders Beatrix en Irene werden met zijn hulp geïnstalleerd. In



H. BOIVIN

..... geen smoesjes

1942 kwam een verbod tot opleidingen af en het Instituut van de K.L.M. werd opgeheven. Wat nu? Hij solliciteerde en vond werk bij de Bedrijfsgroep Beroeps-Goederenvervoer, eerst in Amsterdam, later als secretaris van de Bedrijfsgroep voor de Provincie Utrecht. Honderden en honderden onderduikers wist hij onder te brengen bij de goederenvervoerders en één-mans-bedrijfjes stonden soms op papier als bedrijven van 200 man of meer: schilleboeren, met één armzalig stel paard-en-kar. Hij werd een prima paardekenner in die tijd, want alle paardemarkten moest hij aflopen om beesten te keuren; hij sprak met waarlijk vakmanschap over poten, pardon!: benen, gebitten, schoften, zoals hij de jaren daarvoor gesproken had over de frequenties en kilowatts van zijn zenders.

De bevrijding maakte een einde aan het paardespul, althans als beroep. In zijn vrije tijd zat hij vaak op concouren en andere hippische gebeurtenissen, waarvoor hij als „bekend expert” uitnodigingen kreeg. Maar in zijn werkuren was hij te vinden op Schiphol dat zijn hart had, en dat er als een Assepoester uitzag en als Assepoester moest werken: hoe dan ook, met welke middelen dan ook. Boif werd luchtverkeersleider, hij kon niet anders en het kon niet anders: plotseling was er behoefte ontstaan aan die functie, met al dat drukke verkeer dat Schiphol te verwerken kreeg. Hij dook in de theorie en de praktijk tegelijk, bestudeerde het Engelse systeem, het Amerikaanse systeem, bestudeerde de Recommendations van de PICAQ, de voorschriften, bestudeerde de ILS, GCA en Loran, leidde weer telegrafisten op, installeerde de toren, peilstations, bakens, begon met ATC boven het Nederlandse gebied..... en vond na een tijdje dat het wel liep en men het zonder hem kon stellen. Hij had intussen het verzoek gekregen van het Indonesische Gouvernement om daar eens een en ander op poten te komen zetten; want het werd tijd dat de ATC in Indonesië overgenomen werd van de Militaire door de burgerinstanties. Hij kwam en werkte hier in de hitte even hard als hij in Holland gedaan had. Leverde eindeloze veldslagen om principes, tegen onkunde, om mensen, tegen het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Landsdienaren (BBL), om materiaal tegen gulden krenterigheid en deviezen spaarzaamheid ten koste van mensenlevens. Bestudeerde de omstandigheden, die aan de ATC hier weer andere eisen stelden, dan in het west-Europees bestel. Organiseerde mede de uitzending van het weerschip Aer Mas, waarop oud-leerlingen van hem de radio-verbindingen verzorgden.

Op 1 October nam hij de ATC over van de militaire instanties, na uitvoerige instructies aan de toekomstige burgerlijke luchtverkeersleiders en telegrafisten. Wie Boif op die voorbereidingsavonden gehoord heeft, kon niet anders dan onder de indruk raken van de enorme vakkennis en het ijzeren geheugen waarover hij beschikt. Wie ooit besprekingen met hem gevoerd heeft staat steeds weer verbaasd over zijn grondige kennis van de voorschriften, compleet met nummers van „documents” en artikelen. Wie ooit examen bij hem gedaan heeft weet, dat Boivin de veiligheid van het luchtverkeer als maatstaf neemt voor alle kennis, die hij eist.

De veiligheid van het luchtverkeer, dit is waar Boif zijn leven aan gewijd heeft. En hoeveel mensen, crews en passagiers, uiteindelijk hun leven aan zijn bemoeiingen te danken zullen hebben, zal nooit iemand weten, omdat het aantal ongelukken, dat door zijn werk niet gebeurde, uiteraard niet te bepalen is.

Maar wij, insiders, Boif, kennen de verdienste die je voor de luchtvaart hebt en daarom wensen we je nog vele gelukkige jaren in je vak toe!

VINK.



STRAALJAGER ANECDOTES

Prestatiecijfers van nieuw uitgekomen vliegtuigen zijn vaak indrukwekkend en interessant. Men kan er uit leren hoe snel een toestel is, hoe groot het stijgvormogen, wat het benzineverbruik en hoe ver het vliegbereik is. Daarmee kent men een toestel echter nog niet. Daarvoor moet men het hebben zien vliegen of — wat natuurlijk nog beter is — het zelf gevlogen hebben.

Dat blijkt ook weer overduidelijk uit de ervaringen die de Nederlandse vliegers opdeden met de Gloster Meteors, de nieuwe straaljagers voor onze luchtmacht, toen die, nu alweer anderhalf jaar geleden voor het eerst op het vliegveld Twenthe in gebruik genomen werden.

Majoor Flinterman en luitenant Wansink hadden de kist natuurlijk leren vliegen in Engeland, voorzover men tenminste van „leren” kan spreken — maar toen kwamen de Glosters in Nederland. Toen moesten er andere vliegers mee leren omgaan en daar zaten de heren op Twenthe.

Duals waren er in die tijd nog niet en goede raad was dus duur. Het ingenieuze brein van majoor Flinterman vond er echter wat op. De toekomstige straalpiloot ging in de cockpit zitten, majoor Flinterman er boven op. Zo brulde hij, tegen het geluid van de fluitende motoren in, zijn aanwijzingen naar beneden en aldus kon er in ieder geval taxi-les gegeven worden.



Had de vlieger bewezen het taxiën onder de knie te hebben dan ging hij de lucht in. Maakt u zich niet ongerust, geachte lezer, even voor de start stapte majoor Flinterman van het toestel af. Zijn eerste vlucht moest de piloot maar zonder hulp zien te doen, vertrouwend op zijn ervaring met de Spitfires en zijn vlieggevoel en het is altijd dik in orde gekomen.

De Meteor gaat door voor een zeer stevige kist. Dat is bij latere noodlandingen overduidelijk bewezen, maar in die eerste dagen kreeg men soms een geheel andere indruk, ongewend als men nog was aan de uitzonderlijke krachten die bij starts en landingen optreden door de hoge snelheden.

Zo raakte, bij één van de starts op Twenthe, de linkervleugel van het toestel een rondfladderende vogel van niet te klein formaat. Het arme beestje had het natuurlijk „gehad” om het zo maar eens te zeggen, maar ook de Meteor bleek op de plaats van de botsing een deuk te hebben waar een volle monteursvuist in kon.

Een andere keer maakte een „Popsey” (de roepnamen van de Meteor-squadrons zijn respectievelijk „Popsey”, „Nylon” en „Lipstick”) een landing op een natte startbaan. Het opspuitende water had door de hoge landingssnelheid zo’n kracht dat de remklappen van het toestel verbogen werden.

Die landingssnelheid is overigens ook weer niet zo geweldig groot. Toen majoor Flinterman en luitenant Wansink, nog niet gewend aan het feit dat hun nieuwe toestellen maximaal slechts drie kwartier in de lucht konden blijven, boven Limburg eens in benzine of beter kerosinewood geraakten, maakten zij een noodlanding op een veldje nabij Venlo. Vergissen wij ons niet dan hebben zij kans gezien de Glosters daar op achthonderd meter aan de grond te zetten, ten koste van de remschoenen uiteraard.



De wijd opengesperde luchtinlaat aan de voorkant van de motoren heeft ook wel eens ongelukken veroorzaakt. Nu is iedereen op Twenthe en Leeuwarden bekend met de uitgebreide veiligheidsmaatregelen die in de omgeving van draaiende straalmotoren in acht genomen moeten worden, maar in die eerste dagen kwam het voor dat een hoofdeksel werd afgerukt en tussen de schoepenraderen verdween. Op de Glosterfabrieken in Engeland zijn zelfs meerdere arbeiders gedood omdat zij of aan de voorkant in de motoren gezogen werden of er aan de achterzijde te dicht langs liepen waardoor zij finaal in brand geschoten werden.

Kent u misschien het tekeningetje van de Engelse humorist, die een jetvliegtuig door een koppel eenden liet vliegen? Aan de voorkant ging het weerloze gevogelte met de nek vooruit de turbine in, aan de achterkant kwam het er weer uit als heerlijke gebraden eendebout, de gestrekte pootjes schuin omhoog.

Letterlijk en figuurlijk de pijp uit dus. Dit laatste is natuurlijk slechts een staaltje van goede Engelse humor, maar om de extra slijtage van het schoepenrad die het binnen vliegen van ongerechtigheden ten gevolge had, tegen te gaan, hebben de monteurs op Leeuwarden nu een gaasje voor de inlaat aangebracht.



Hoewel straalmotoren een allesbehalve prettig laawaai maken zijn zij in de cockpit niet hoorbaar. Daar heeft één van de Twenthenaren een merkwaardige ervaring door gehad.

Welgemoed stootte hij met een splinternieuwe kist, zojuist opgehaald op de Glosterfabrieken in Engeland, de Noordzee over. Alles ging prima tot plotseling de indicator van de rechtermotor aanwees dat er iets haperde. Langzaam liep de naald terug tot het instrument een toerental van nul omwentelingen aangaf en de piloot moest dus wel geloven, dat de motor defect was. De propeller kon in deze natuurlijk geen bevestiging geven.

Volgens de voorschriften zette de vlieger de motor derhalve af en landde enige tijd later feilloos op het vliegveld Gilze-Rijen, nogal trots dat hij de kist zo keurig op één motor had binnengebracht. Toen de mecaniciens echter eens gingen onderzoeken bleek de turbine niet defect, maar de indicator...

Oorverdovend misverstand.

Wie een vliegtuig van de Deense Luchtvaartmaatschappij bestijgt, krijgt gratis een pakje kauwgummi in de hand gedrukt, op de omslag waarvan een opschrift duidelijk maakt, dat „de inhoud de onaangename druk op de oren bij het starten en landen verhindert”.

Nu is onlangs het onvermijdelijke gebeurd: een vrouwelijk passagier zag na de landing met de beste wil van de wereld geen kans, het kauwgom uit de oren te verwijderen!

„Sie und Er”.

Rijksluchtvaartschool bestelt Zweedse lesvliegtuigen

De Rijksluchtvaartschool, die onder de Rijksluchtvaartdienst ressorteert, is een instelling, belast met de theoretische en praktische opleiding van aspirant-verkeersvliegers tot en met het Vlieg-bewijs „B” en legt, als zodanig de basis voor de verdere opleiding, die verzorgd wordt door de betrokken luchtverkeersmaatschappij. M.a.w., de RLS speelt een uiterst belangrijke rol in onze verkeersluchtvaart en het is dan ook logisch, dat slechts het allerbeste materieel, voor deze school in aanmerking kan komen.

De eerste opleiding geschiedt met behulp van Tiger-Moth lesvliegtuigen, welk type tijdens de tweede wereldoorlog het standaard-lesvliegtuig van de Britse luchtmacht was. De voortgezette opleiding en ook de lessen in het blindvliegen en navigeren werden tot nu toe uitsluitend op de Harvard gegeven, welk type echter is uitgerust met een vrij zware motor, zodat de kosten dezer lessen nogal hoog werden. Men besloot daarom reeds enige tijd geleden om naast de Harvard een speciaal lesvliegtuig voor het blindvliegen en navigeren in gebruik te nemen, dat zou zijn uitgerust met een lichtere en dus zuiniger motor en dat ook beter zou zijn aangepast aan de eisen, die men in verband met deze soort vlieglessen moet stellen.

Daar Fokker in zijn catalogus annonceert, dat zijn lesvliegtuigen S-11 en S-12 bij uitstek geschikt zijn voor het geven van deze soort lessen en de RLS zich vanzelfsprekend in de eerste plaats tot de Nederlandse industrie zal wenden voor het door haar benodigde materieel, kan zonder meer worden aangenomen dat men deze types grondig aan de tand heeft gevoeld. Beide types zijn identiek, met als enig verschil dat de S-11 een onderstel met staartwiel heeft en de S-12 een onderstel met neuswiel.

Dat men ondanks het feit, dat de Nederlandse industrie theoretisch in staat was om het benodigde materieel te leveren, toch Zweedse lesvliegtuigen van het type SAAB-91 Safir heeft gekocht en dit nog wel onder de huidige omstandigheden, waarbij wij zeer zuinig moeten zijn met buitenlandse deviezen, spreekt boekdelen. Men kan slechts tot de conclusie komen, dat de Fokkers S-11 en S-12 niet aan de gestelde eisen hebben kunnen voldoen.

Kan Fokker niet meer meekomen?

Dit feit werpt een schril licht op de huidige situatie bij de Fokker vliegtuigenfabriek en het wil ons voorkomen, dat de gang van zaken aldaar verre van bevredigend is, ondanks de optimistische woorden, die tijdens de laatste aandeelhoudersvergadering werden gesproken. De F-25 Promotor werd een mislukking en de grote bestelling van 100 stuks die Avio-Diepen oorspronkelijk had gegeven, moest worden geannuleerd. Een S-11, die ter beproefing naar Zweden was gezonden, kreeg bij een proefvlucht een vleugelbreuk en de beide Zweedse inzittenden kwamen om het leven. Men kan nu wel beweren dat met deze machine op een volslagen verkeerde manier is gevlogen, doch hier



De SAAB-91 „Safir” heeft een maximum snelheid van 265 km per uur, een neuswiel dat evenals het landingsgestel intrekbaar is en biedt plaats aan drie personen.

tegenover staat dat een lesvliegtuig en zeker een machine bestemd voor de eerste opleiding als regel verkeer zal worden behandeld en dat er zeer ruw door ongevoefde vliegers mee zal worden omgegaan, zodat hiermede in alle opzichten rekening moet worden gehouden en een vleugelbreuk tot de onmogelijkheden moet behoren.

Na deze onplezierige ervaring komt nu nog die bestelling om Zweedse lesvliegtuigen door de RLS. Indien Fokker blijkbaar niet in staat is, zulke betrekkelijk eenvoudige vliegtuigen te ontwerpen en te bouwen, zodat ze aan zeer normale eisen kunnen voldoen, wat moeten wij dan wel verwachten van de veel meer gecompliceerde machines als de tweemotorige S-13, een lesvliegtuig voor de voortgezette opleiding en bestemd om de thans in gebruik zijnde Beechcraft en Oxford trainers te vervangen en de S-14, een tweepersoons lesvliegtuig met straalmotor ter vervanging van de thans in gebruik zijnde Meteor-7 vliegtuigen bij onze luchtmacht? De regering heeft besloten, dat de Nederlandse vliegtuigindustrie zal worden gesteund bij haar streven om eigen types te ontwikkelen, hetgeen onherroepelijk betekent, dat enorm grote bedragen zullen moeten worden uitgegeven in de vorm van subsidies. Maar welke garantie hebben wij, gezien in het licht der ervaring sinds de oorlog, dat deze bedragen inderdaad hun rente zullen opleveren, indien de huidige situatie bij Fokker bestendig blijft?

Tekort aan bezielende leiding.

Indertijd, toen Tony Fokker nog leefde, heeft deze fabriek prima vliegtuigen gebouwd en er is zelfs een periode geweest dat de Fokker vliegtuigen een wereldreputatie genoten. Want Tony Fokker was een artist, een man met visie, fantasie en durf. Zo lang hij leefde had hij een grote invloed op het constructiebureau en onder zijn bezielende leiding ging men voort met het bouwen van werkelijk uitstekende vliegtuigen. Maar Tony is gestorven en met hem verdween de bezielende leiding.

Gezien de nogal droevige resultaten, die zijn behaald met de na-oorlogse Fokker-producten, rijst de vraag of het niet beter zou zijn om, alvorens over te gaan tot het uitgeven van zeer grote sommen geld voor het ontwikkelen van bestaande en nieuwe ontwerpen, eerst mensen aan het hoofd van dit bedrijf te zetten die inderdaad, naast een behoorlijke technische kennis, over de eigenschappen beschikken, die van een knap ingenieur ook een knap constructeur maken, waardoor de vliegtuigtypes in kwestie aan de gestelde eisen ten volle voldoen.

Want wij hebben niets aan een Nederlandse vliegtuigindustrie, die niet in alle opzichten kan concurreren met het buitenland. Dan zien wij slechts een herhaling van het gebeurde bij de RLS, nl. dat men toch in het buitenland koopt en dat het geld der subsidies in het water is gegooit.

(Uit „Leeuwarder Courant”)

Luchtvaartnieuws uit Nederland.

* Fokker heeft van de Nederlandse regering opdracht gekregen 300 Gloster Meteor straaljagers in licentie te bouwen. Van deze bestelling zullen 150 jagers worden afgeleverd aan de Nederlandse Luchtmacht, de andere 150 zijn bestemd voor België, welk land in ruil de 300 motoren voor de Nederlandse jagers zal leveren.

Fokker heeft bij de maatschappij voor vliegtuigbouw „Aviolanda” in Papendrecht de bouw van enkele onderdelen uitbesteed. De volledige montage van de toestellen zal in de nieuwe fabrieken van Fokker op Schiphol geschieden.

De jagers, die gelijk bekend, een snelheid van 900 kilometer per uur kunnen bereiken, zullen worden voorzien van een uitwerpbare stuurstoel. Men hoopt in twee jaar de gehele order te kunnen uitvoeren.



Een opname van de ter aarde bestelling van de 1ste luitenant vlieger Fransen, die op 29 November 1949 nabij Semplak, om het leven kwam.

Vliegongevallen

Twee keer hebben in de afgelopen weken in de Militaire Luchtvaart vlaggen halfstok gewaaid. Twee jonge kerels vonden de vliegerdood, ver van hun geboorteland.

Boven de vliegbasis Semplak gleed een Auster van het 6de Arva Squadron af en kwam op een kamponghuisje terecht, waarbij een der inzittenden, de 1ste luitenant vlieger J. H. Fransen, op slag werd gedood. De tweede inzittende werd gewond. Het stoffelijk overschot van luitenant Fransen werd de volgende dag op het ereveld „Tjililitan" ter aarde besteld.

Tijdens een oefenvlucht dook op 13 December een Mustang van het 120ste Squadron de grond in. Het toestel werd bestuurd door de sergeant Tomassen, die op slag werd gedood. Het stoffelijk overschot werd met militaire eer op het ereveld bijgezet.

Mogen zij in vrede rusten.

* Enkele weken geleden zijn 90 Harvard-trainers gereed gekomen, waarvan er veertig voor Zwitserland en vijftig voor de Nederlandse Luchtmacht zijn bestemd. Dordrecht.

* In het officierscasino van de Nederlandse Luchtmacht te Scheveningen

heeft de nieuwe Amerikaanse ambassadeur in Nederland, mr. Selden Chapin aan de luitenant-generaal C. Giebel een plaquette overhandigd ter gelegenheid van de beëindiging van de eerste cursus van de Luchtmachtstafschool.

Deze plaquette was aangeboden door generaal George Kenny, commandant van de Air University van de Amerikaanse Luchtmacht en stelde het embleem van deze universiteit voor.

* De Nederlandse regering heeft (gelukkig) haar ingenomen standpunt ten aanzien van de Fokker-fabrieken gewijzigd en zich bereid verklaard regeringssteun voor de zelfschepende afdeling te verlenen. Het Rijk zal er op toezien dat de gelden voor het beoogde doel worden gebruikt.

* De Rijksluchtvaartschool op Gilze-Rijen heeft een bestelling geplaatst voor acht Zweedse SAAB Safiers. De Safir is een driezitter, uitgerust met 145 pk Gipsy Major motor. Hoewel een sportvliegtuig van origine, zal de RLS dit toestel als trainer in gebruik nemen. Wij achten deze bestelling een klap in het gezicht van Fokker!

* In de officiersmess van de LSK te Scheveningen werd onlangs op plechtige wijze een schilderij opgehangen, voorstellende de luitenant-vlieger Steen, die op 5 Juni 1942 bij een vlucht boven Frankrijk het leven liet. Het schilderij was juist kort tevoren door de Britse schilder Eric Kemmington gemaakt en is thans door de RAF aan de Nederlandse luchtmacht geschonken. De Britse ambassadeur Sir Philip Nichols bood het aan.

* De KLM, die reeds vijfmaal een bestelling op de Lockheed Constellation plaatste, zou thans haar vijf L-49 Connies inruilen tegen Connies van het moderne type L-749.



Drie man van het 18e squadron doen in hun vrije tijd aan modelvliegtuigsport. Sergeant Meyer, sergeant Smelt en Korporaal Collet met hun modellen vóór een B-25.

Het Ideale Verkeersvliegtuig

De mening van generaal Harris.

Op een bijeenkomst te New York werd aan generaal Harold R. Harris, algemeen directeur van de American Overseas Airlines en oud-commandant van Air Transport Command, de vraag gesteld, hoe hij vond dat het „ideale verkeersvliegtuig van 1955” er uit moest zien, dat wil zeggen de machine die wordt gebruikt voor het trans-atlantisch verkeer.

In het midden latend of dit een straalvliegtuig of een machine met schroefmotoren gaat worden, zei de generaal:

„De machine moet maximaal vijftig passagiers kunnen vervoeren plus een 1250 kilogram aan vracht en, per passagier, een 70 kilogram bagage. De passagiers moeten zitten in verstelbare zetels, waarin men ook kan slapen, dus in de zogenaamde „sleeperette type seats”, waarmee ook onze nieuwe „stratocruisers” zijn uitgerust.

Voorts moet het toestel een „lounge” hebben, zoals die ook op het beneden-dek van de nieuwe Boeings aanwezig is en waarin ongeveer tien personen kunnen zitten. Er moet een luidsprekerinstallatie in het toestel zijn voor het doen van aankondigingen en het spelen van gramfoonmuziek.

De luchtdruk in de cabine moet zijn, zoals men die aantreft op ongeveer 2500 meter hoogte, onverschillig hoe hoog of hoe laag wordt gevlogen. De ramen moeten groot zijn, zodat men behoorlijk naar buiten kan kijken en ze moeten niet kunnen bevriezen. De luchtverversing in de cabine moet zo zijn, dat men kan afstappen van het voorschrift dat aan boord alleen maar sigaretten mogen worden gerookt.

Op onze aanmoediging luchtvaart-anecdotes in te zenden mochten wij twee reacties ontvangen.

De heer J. W. Werkman uit Bandung beleefde het volgende.

Baas boven baas.

„In een KLM plaatsbureau bepleitte één onzer dringend zijn vertrek naar Semarang. Er was geen plaats meer beschikbaar, doch hij trachtte een ieder ervan te overtuigen, hoe belangrijk zijn trip wel was.

„Als U mij niet helpt ben ik de ongelukkigste man, die U vandaag voor Uw loketje ziet,” riep hij theatraal uit.

Een slaperig hoofd kwam over zijn schouder. „Dat dacht U maar”, zei het, „ik heb een ticket voor New York, maar ze zijn me vanmorgen vergeten te wekken

Sgt. K. van Abshoven van Tjililitan ging:

Naar de bios per..... vliegtuig.

Mijn plan was die avond naar de bioscoop te gaan. Juist uit mijn kamer komende zag ik bij het kampement de stadsbus vertrekken. „Te laat”, schoot het door mijn hoofd, „geen film vanavond”.

De eerste piloot van de stand-by crew, die getuige was van mijn misère, wist raad. „Om vijf uur moeten we een kist overvliegen naar Kemajoran, vanwaar



Deze Dakota van het 20ste squadron wordt gewogen doch hopelijk niet te licht bevonden?

Wat de verwarming betreft, de ideale temperatuur moet liggen tussen de 65 en de 80 graden Fahrenheit, hoe warm of hoe koud het „buiten” ook is. De bemanning van het ideale toestel van 1955 moet bestaan uit vijf personen — drie piloten, tevens navigator, en twee personen voor het bedienen van de reizigers in de cabine. Aan die bemanning moet nog een boordwerktuigkundige worden toegevoegd, als het vliegtuig niet met straal-, maar met cylindermotoren is uitgerust. Aan boord moet zich een radiotelefonie installatie bevinden, die door de gezagvoerder wordt bediend. De machine moet de route New York — Londen

zonder tussenlandingen kunnen afleggen, hoe sneller hoe beter. Zij moet, waar zij zich ook bevindt, „de andere kant” kunnen halen op de helft van de motorkracht. Het is van belang, dat reparatie en revisie zo snel mogelijk worden uitgevoerd en het landen en dalen moet gebeuren, ongeacht de weersomstandigheden, met een uitlooppafstand van 2000 meter.”

Aan deze verklaring van generaal Harris wordt in vakkringen vooral betekenis gehecht, omdat hier een bekend deskundige heeft laten uitkomen, dat men, volgens hem, moet afstappen van het idee om de verkeersvliegtuigen steeds groter te maken.

wij met een jeep naar huis gebracht worden. Ga met ons mee.”

Zo gezegd zo gedaan, en met succes! Nog vóór de mensen die met de bus gegaan waren, stond ik voor „Capitol”.

Die recreatie-Dakota's zijn toch wel handig, vindt U niet? Beide inzenders ontvangen vóór deze spontane medewerking aan de „Stuurkolom” een beloning van f 2.50. Wie volgt?

LUCHTVAARTNIEUWS UIT INDONESIE.

DE Bataviase luchtverkenner van de Van Weerden Poelman groep hebben het Indonesisch duurrecord voor modelvliegtuigen verbeterd. Op 20 November maakte, tijdens een op Tjililitan gehouden vliegday, een Demon een vlucht van meer dan 51 minuten. Het vorige record bedroeg 26 minuten en stond op naam van de Squadron Model Club van het 322 Spitfire-squadron in Semarang.

De record-Demon, die gebouwd was door de luchtverkenner Aad Diazoni, verdween helaas uit het gezicht en is niet teruggevonden.

Met ingang van 1 Januari 1950 zal de Militaire Luchtvaart zich geheel van Kemajoran terugtrekken. Officieel was Kemajoran reeds twee jaar geleden door de ML aan VEM overgedragen, maar de vliegverkeersleiding werd tot heden nog steeds door ML-mensen uitgevoerd. De ML heeft bij het verlaten van Kemajoran een prachtig werk beëindigd, waarvoor zij dan ook alle lof verdient. Het was voor de vele ML-ers soms een ondankebaar werk, maar dank zij kranig volhouden konden grote prestaties geleverd worden. Prestaties die een belangrijk aandeel hebben gevormd bij de wederopbouw van de verkeersluchtvaart in Indonesië!

Evenals op Schiphol is men er ook op Kemajoran toe overgegaan hangars te dopen met namen van buitenlandse vliegvelden. Zo werden onlangs de beide Constellation-neushangars gedoopt met de namen Don Muang en Chiampino, resp. de namen van de vliegvelden Bangkok en Rome.



Vliegende schijven

Een van de meest verrassende gevallen was een waarneming op 8 Juli 1947 — twee weken nadat Arnold zijn eerste Vliegende Schijven had ontdekt — op het Muroc Vliegveld in Californië. Muroc is de „openlucht-brandkast“, waar de Leger- en Marine-Luchtmachten hun meest geheime toestellen testen. Het is dus niet direct een plek waar het personeel snel van de kook raakt over iets wat door de blauwe lucht schiet. Maar er gebeurde die achtste Juli wel degelijk iets vreemds op Muroc Vliegveld en de Air Force blijft bij haar officiële mededeling, dat er die dag geen proeven zijn genomen met een nieuw of onbekend model.

Het was luitenant Jos. C. McHenry die op weg naar zijn bureau, plotseling „twee zilverachtige voorwerpen van een elliptische of schijfachtige vorm met een snelheid van ± 300 mijl p/u en op een hoogte van 8000 voet zag passeren“. Hij riep een paar sergeants en een stenograaf, die in de buurt stonden, en ook deze mannen zagen het verschijnsel. In de tijd, die verliep met het naderbij roepen van nog enkele getuigen, waren de voorwerpen uit het oog verdwenen. Plotseling kwam een derde voorwerp in het zicht en vijf van de zeven getuigen beweerden het gezien te hebben. Iedereen was het er over eens, dat de snelheid waarmee ze zich verplaatsten en het feit dat zij dit tegen de windrichting in deden, er voldoende bewijs voor waren dat het geen bijzonder type weer- of kosmische-stralen-ballon kon geweest zijn.

Tegen de middag van dezelfde 8ste Juli werd de aandacht van majoor Richard R. Shoop, Stafchef van de Technische Afdeling van Muroc Vliegveld, door een zekere kolonel Gilkey gevestigd op „iets, dat een plat metalen voorwerp“ leek en dat zich boven het vliegveld bewoog; nu eens klom, dan weer daalde en ruim acht minuten in zicht bleef. Omstreeks dezelfde tijd zag een invlieger hoe vanaf zeer grote hoogte een rond voorwerp naar de aarde toe buitelde. Een andere invlieger herinnerde zich, dat hij de dag tevoren eenzelfde rond voorwerp op een hoogte van 12.000 voet zich om zijn as had zien wentelen.

Vier dagen tevoren, op de vierde Juli, had de stad Portland in Oregon een ware eruptie van schijven-waarnemingen beleefd. Het begon toen politie-agent K. McDowell de duiven op het parkeerterreinje achter het politiebureau in District I stond te voeren. Hij merkte, dat de duiven erg schichtig deden, keek op en zag vijf grote voorwerpen, als

De bekende „Saturday Evening Post“ nam een tweetal artikelen op waarin de journalist Sidney Shalett, die deel uitmaakte van de „Officiële Commissie van onderzoek naar het verschijnsel der z.g. Vliegende Schijven“, ingesteld door het Departement van Oorlog, de vruchten van zijn nasporingen publiceerde. „De Linie“ vertaalde het sterke verhaal en de redactie van „De Stuurkolom“ meent op haar beurt haar lezers deze bevindingen niet te mogen onthouden. Hier volgen de spannendste.

theeschoteltjes en van een onbestemde kleur, in de lucht. Zij trokken, dalend en stijgend, met een snelle vaart voorbij. De agent waar- schuwde de politieradio die een bericht door- gaf aan alle patrouillerende wagens. Voor- dat dit bericht bekend kon zijn, hadden aan het andere eind van de stad twee agenten, W. Lissley, die in de oorlog piloot was ge- weest, en zijn collega Ellis, eveneens drie platte schijven ontwaard, die achter elkaar en met een fantastische snelheid door de lucht stoven. Er was geen spoor van stoom of rook en ook geen geluid. Verscheidene bur- gers en nog enkele agenten beweren de voor- werpen gezien te hebben.

Diezelfde avond vloog gezagvoerder Cap- tain E. J. Smith van de United Air Lines zijn passagiersvliegtuig van Boise — tussen haak- jes de stad waar de eerste waarnemer Arnold woonde — naar Seattle. Captain Smith had altijd ontzettend sceptisch gestaan tegenover de Vliegende Schijf-verhalen. „Ik moet ze eerst zelf zien“ zei hij steeds. Boven Emmett in Idaho, vertelde hij later, zag hij negen eigenaardige voorwerpen in de lucht. Zijn waarnemingen werden onderschreven door zijn tweede bestuurder Ralph Stevens en ste- wardess Marty Morrow.

Een van de vreemdste en tegelijk meest tragische waarnemingen van Vliegende Schij- ven was het incident dat op 7 Januari 1948 op het Godman Vliegveld bij Fort Knox in Kentucky plaats greep. Het was in de eerste uren van de namiddag — tussen 13.40 en 13.50 uur — dat sergeant Quinton Blackwell, radio-telefonist in de startoren van het vlieg- veld, als eerste het voorwerp hoog in de lucht boven het Zuidelijk deel van het vliegveld zag naderen. Vijftien minuten tevoren was hij



opgebeld door een sergeant uit het bureau van de commandant van het vliegterrein, die hem had meegedeeld, dat de militaire politie had gewaarschuwd, „dat een groot rond voorwerp van ongeveer 300 voet doorsnee boven Madisonville in Kentucky, negentig mijl van het vliegveld, was signaleerd.

Sergeant Blackwell begon als een razende te telefoneren en radio-berichten uit te zenden en binnen twintig minuten zat zijn starttoren opgepropt vol met ongeveer alle sterren en balken van het vliegveld, de commandant kolonel Guy Hix inclus. De volgende twee-en-een-half uur was er opwinding genoeg. Iedereen wist iets nieuws aan het vreemde voorwerp op te merken. Iemand vond het „rond en wit” en constateerde dat je het door de wolken heen zien kon; overste Wood meende dat het „minstens tweehonderd meter in doorsnee moest zijn”. Kolonel Hix rapporteerde later: „Het leek nu eens van boven dan weer van onderen een rode rand te vertonen. Ik wist niet wat het was”.

Temidden van deze opwinding naderde een eskader van vier P-51 jachtvliegtuigen. Het eskader behoorde thuis in Louisville en werd gecommandeerd door de 25-jarige Captain Mantell, een slanke jachtvlieger, die de invasie had meegemaakt en 3000 vliegers had. Mantell was getrouwd en had twee kinderen. Hij was leraar aan een vliegschool. Kundig en dapper, maar verre van roekeloos. In de starttoren vroeg de operations-officer, captain Carter, of het niet mogelijk was de P-51's jacht te laten maken op het vreemde voorwerp. Sergeant Blackwell gaf per radio het verzoek door. Een van de vliegtuigen liet zich afglijden en vloog blijkbaar direct naar de thuishaven, maar Mantell en twee andere piloten, de luitenant Clements en Hammond, bromden steil naar grotere hoogte.

Om 14.45 — vijf minuten nadat de bizarre wedren was begonnen — meldde Mantell over zijn radio: „Vlieg recht onder het voorwerp, dat ongeveer half zo snel vliegt als ikzelf.” Om 15.15 meldde hij: „Doel is boven mij, recht vooruit, vliegt ongeveer even snel (360 mijl) of iets sneller dan ik. Probeer dichterbij te komen voor betere waarneming.

Nu naderden de drie jachtvliegers echter de ijlere luchtlagen en ze hadden geen zuurstoftoestellen aan boord. Twee vliegtuigen zwenkten af; Mantell bleef klimmen. Mantell's nevenman vertelde later dat hij zijn eskader-leider tussen 18.000 en 20.000 voet hoogte moest los laten. Op het vliegveld hoorde men als laatste bericht van Mantell: „Ga tot 20.000 voet. Als ik niet dichterbij ben, geef ik de jacht op!”

Ongeveer op deze hoogte moet Mantell last gekregen hebben van een nijpend tekort aan zuurstof. Op 25.000 voet moet Mantell, zijn ogen onafgebroken op het glimmende voorwerp vóór hem gericht, buiten bewustzijn zijn geraakt. Het onbestuurde toestel klonk verder tot 30.000 voet en dook daarna steil naar beneden. Ergens tussen 20.000 en 10.000 voet van de aarde vergruizelde de P-51. De brokstukken lagen later over een oppervlakte van een vierkante kilometer verspreid.

Wat was het vreemde voorwerp dat Mantell de dood in lokte? Ik persoonlijk geloof dat het de planeet Venus of een van de kosmische stralingsonderzoek-ballons van de marine in Minneapolis (650 mijl van Godman-vliegveld verwijderd) is geweest. Het moge gek klinken, maar Dr. Hynek van de Ohio State University, als deskundige door de Air Force geraadpleegd, verklaarde dat het in 25% van alle waarnemingen van Vliegende Schijven, planeten, kometen, vallende sterren en andere kosmische vuurbollen betreft. De planeet Venus is de hoofdschuldige. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden honderden salvo's luchtdeel-vuur afgegeven op dagen dat de planeet zeer dicht de aarde naderde en zonnestrallen weerkaatste. Dr. Hynek controleerde de positie van Venus op Mantell's noodlotsdag en verklaarde „dat alle waarnemingen klopten met de plaats van de planeet aan het firmament” ofschoon hij toegeeft „dat het eigenaardig mag heten dat de planeet overdag met het blote oog te zien is geweest.”

Ondanks deze verklaringen was het brede publiek niet gerustgesteld. Integendeel. Hoewel het aannemelijk leek dat een groot deel van de Vliegende Schijven-verschijningen op waarnemingen van radar-testballons en weerballons berustte, bleef het een kil idee dat — nu Russen iedere Duitse deskundige op V-wapens gebied hadden geshanghaied — de Sovjets wel eens hun nieuwe grapjes op dat gebied aan het proberen zouden kunnen zijn. En de opwinding bleef — zij het latent — voortduren. Steeds komen nog geloofwaardige berichten binnen over nieuwe „ontmoetingen”, ofschoon de Nobelprijswinnaar Prof. Langmuir zegt: Forget it! En het ligt voor de hand dat de Air Force niets liever zou willen dan van de last af zijn.

Maar dan duikt er plotseling weer een rapport op, zoals dat van de betrouwbare luchtmillionairs Clarence Chiles en John Whitted van de Eastern Air Lines.

Zij weten te vertellen wat zij op 24 Juli 1948 om 2.45 uur in hun DC-3 op weg naar Atlanta en op twintig mijl Westelijk van Montgomery in Alabama vliegend, zagen. Chiles was piloot en

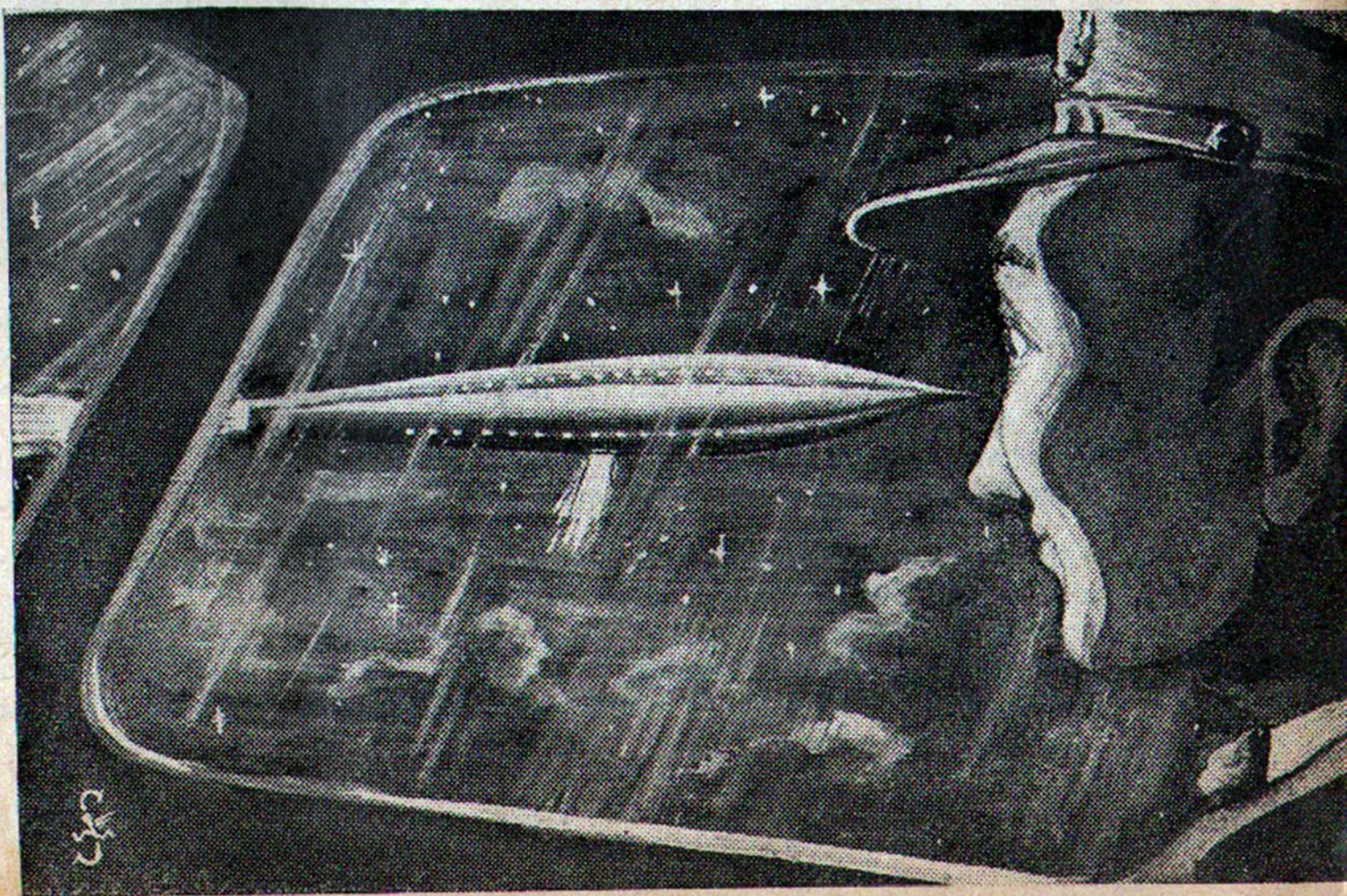
luitenant-kolonel in de IIde Wereldoorlog. Whitted was tijdens de oorlog piloot van een Superfort in Europa. Beiden zijn geen kleine jongens.

Ik heb de twee piloten zelf gesproken en Chiles verklaarde: „Wij vlogen op 5000 voet hoogte en keken scherp uit, want we waren niet op de aangegeven hoogte en konden dus tegenliggers ontmoeten. Ik zag het ding het eerst. Daar heb je een nieuwe straaljager! riep ik tegen Whitted. Hij zag het toen ook, Meteen wisten we dat het een nieuw model moest zijn. Wij konden het toestel vijf tot tien seconden duidelijk zien. Het was volle maan en het toestel vloog ons op ongeveer een mijl afstand aan stuurboord voorbij. Het lag op Zuid-Westelijke koers. Precies tegen gesteld aan de onze. De snelheid van het toestel zal 500 tot 700 mijl hebben bedragen. Sneller dan ik ooit een straalvliegtuig heb zien vliegen.”

Beide piloten verklaren dat het toestel minstens 100 voet lang was. Het was fraai gestroomlijnd, maar het vreemde was dat het geen vleugels had. „Vergissen is niet mogelijk”, zei Chiles, „de maan en het licht dat uit het toestel zelf scheen waren te helder. Er leken twee rijen raampjes of luchtgaten over de romp te lopen. Een fel wit licht — te fel voor binnenverlichting — scheen er door naar buiten. En een blauwe vlam danste onder de romp op en neer. Uit een uitlaat aan het staarteinde schoot een oranje-rode steekvlam van 50 voet lengte de nacht in.” Het toestel, dat scherp optrok, verdween snel uit het gezicht. Chiles en Whitted bleven elkaar aangapen. Zij konden het niet geloven. Chiles ging opgewonden naar de passagiers-cabine. Hier was blijkbaar slechts Clarence McKelvie, die uit het venster had zitten kijken, de enige getuige. Deze betrouwbare zakenman had een wit-lichtende schicht voorbij zien flitsen.

De piloten vroegen aan het dichtstbijzijnde vliegveld per radio of er andere vliegtuigen in hun buurt waren. Neen. Later verklaarde de Air Force, dat er geen legervliegtuig of V-wapen op dat ogenblik in de lucht was geweest.

Het raadsel is nog steeds onopgelost.





* Tom Lanphier, een gevechtsvlieger uit de oorlog, is enkele weken geleden per lijnvliegtuig uit Washington vertrokken om in vijf dagen een boodschap van president Truman rond de wereld te brengen. Dit gebeurt naar aanleiding van het feit, dat het 46 jaar geleden is, dat de gebroeders Wilbury en Orville Wright voor het eerst een vlucht met een vliegtuig maakten. In de boodschap van de president werd er de nadruk op gelegd, dat de vliegtuig voor de vrije volkeren een instrument voor de vrede is.

* Volgens „Interavia” is de weg thans voor Engeland gebaad om 100 Boeing B-29 „Superfortress” bommenwerpers te betrekken gedurende het eerste jaar van het Amerikaanse Militaire Hulpprogramma. In aansluiting hierop wordt gemeld, dat de U.S.A.F. vier Superfortresses naar Engeland zal sturen ten einde deze te gebruiken om de operationele en opleidingstechniek met die van de R.A.F. te coördineren. Het Ministerie van Luchtvaart onthoudt zich echter van commentaar. Mr. Henderson gaf in het Lagerhuis toe dat de kwestie in overweging is, doch zeide momenteel tot zijn spijt geen verklaring te kunnen afleggen.



De AVRO-jetliner C-102

* Een Meteor-7 straal-opleidingsvliegtuig van de nieuwe vliegschool te Driffield vloog met een snelheid van 500 Mijl per uur door zeven 16000 volt elektrische kabels. Drie kabels braken, het toestel werd beschadigd doch keerde veilig naar haar op 20 Mijl afstand gelegen basis terug. De laagste kabel bevindt zich 25 voet van de begane grond.

* In de Amerikaanse staat Illinois heeft een sportvliegtuig zonder piloot of bemanning een afstand van 160 kilometer afgelegd, waarna het neerstortte: de piloot had een landing gemaakt, omdat hij dacht dat zijn benzine op raakte; maar toen hij de propeller aanraakte, sloeg de motor aan en kon hij verschrikt, nog maar juist op tijd opzij springen. 160 Kilometer verder vond hij het wrak van zijn machine terug.

* Hoewel het nog enige tijd zal duren alvorens de resultaten van de RAF-oefening „Bulldog” volledig kunnen worden vastgesteld, heeft een opper-officier van Bomber Command verklaard, dat in ieder geval twee conclusies kunnen worden getrokken. Deze zijn de behoefte aan jet-nachtjagers

uitgerust met radar, en handhaving, verbetering en uitbreiding van de samenwerking in de lucht van de West-Europese mogendheden.

* Voor de curiositeit een bericht uit het „Militair Luchtvaart Nieuwsoverzicht Groot Brittannië”: Een voetbal-elftal van de RAF in Malakka vloog onlangs van Singapore naar Batavia, waar wedstrijden tegen de Militaire Luchtvaart en het Leger werden gespeeld. Later vloog het elftal door naar Soerabaja, waar het tegen de Marine en het Leger speelde. Alle wedstrijden werden door de Nederlandse ploegen gewonnen.

* India heeft zich verzekerd van de verdiensten van de Duitse vliegtuigbouwer, Willy Messerschmidt, aldus heeft dr. Mookerjee, minister van industrie en bevoorrading, in het parlement van India medegedeeld. Messerschmidt wordt de volgende maand in India verwacht.

De Hindoestanse luchtvaartmaatschappij te Bangalore in Zuid India, die door de regering beheerd wordt, zal een nieuw type gevechtsvliegtuig laten bouwen, dat midden 1950 voor demonstratievluchten gereed zou zijn.

* De Italiaanse minister van landsverdediging, Signor Paociardi, heeft verklaard, dat Italië zal proberen het Licensierecht te verkrijgen voor het bouwen van Britse straalvliegtuigen. Omdat het natuurlijk geruime tijd duurt voordat een dergelijke regeling vruchten afwerpt, zal Italië intussen waarschijnlijk nieuwe straaljagers in Engeland kopen.

* Een Vampire, bestuurd door F/L I.R. Olorenshaw heeft de afstand Sydney-Melbourne vice versa in 2 uur en 2 minuten afgelegd. Over Sydney — Melbourne vloog het toestel 67 minuten, de terugreis duurde 55 minuten. Nooit eerder werd de afstand tussen deze twee steden zo snel afgelegd.

* United Airlines te Chicago heeft kort geleden uitgebreide proeven genomen met „dramamine”, een geneesmiddel, dat alle soorten luchtziekte voorkomt, naar men beweert. Het succes was volledig en het middel wordt nu beschikbaar gesteld voor alle U.A.L.-passagiers.

* In een buitengewone algemene ledenvergadering heeft de Zwitserse luchtvaartmaatschappij „Swissair” besloten de afschrijvingstermijn van het vliegtuigpark, die tot dan toe vijf jaar voor elk vliegtuig bedroeg, te verlengen, waardoor grote financiële reserves vrijkomen voor de aanschaf van nieuwe toestellen.

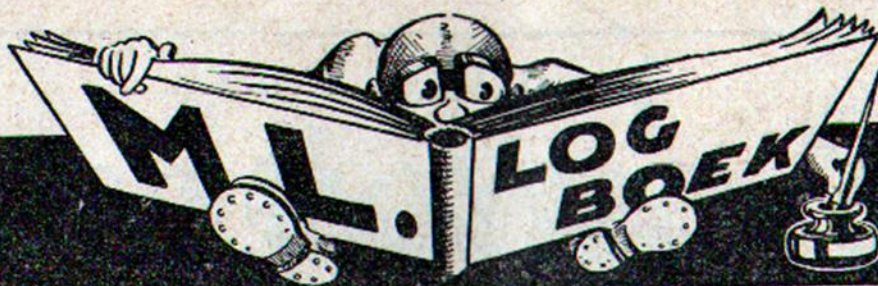
Bij het nemen van dit gewichtige besluit lieten de aandeelhouders zich vooral leiden door het feit, dat een Fokker VIIa nu al zeventien jaar dienst doet terwijl hij voor 1 Zw. Fr. op de balans staat.

Verder werd overeengekomen, dat de lange afstands- en intercontinentale lijnen sterk uitgebreid zullen worden. Concurrentie voor de K.L.M.?

* Trans Australia Airlines heeft belangstelling voor de Canadese Avro Jetliner, het viermotorige straal-verkeersvliegtuig voor de korte afstand, en heeft zelfs bekendgemaakt het voornemen te koesteren dit toestel eind 1950 reeds op haar binnenlandse lijnen in gebruik te nemen!

* De Zweedse luchtmacht zou thans wat sterkte betreft de vierde ter wereld zijn en de derde van Europa!

* Volgens statistieken zou in Amerika in 1948 ruim 60% méér zijn uitgegeven aan alcohol dan aan begrotingskosten voor de luchtmacht in 1950.....



Tevredenheidsbetuiging

De dpl. sold. ekl. P. Bakker, legernummer 270112024, ingedeeld bij de 11e Vliegbasis Medan, ontving van de Commandant van het Leger in Indonesië een tevredenheidsbetuiging, waarvan we de tekst hier laten volgen:

1. Het is mij een genoegen U mijn bijzondere tevredenheid te betuigen voor Uw flink en doortastend optreden op 18 December 1948 op het vliegveld te Semarang tijdens een brand, ontstaan bij het tanken van benzine uit een spoorwegketelwagon in een benzine-aanhangwagen.
2. Door onmiddellijk na ontdekking van de brand resoluut op de tractor van de reeds brandende benzine-aanhangwagen te springen en met het samenstel snel weg te rijden, als gevolg waarvan de uit koppelstukken bestaande vulslang werd stukgetrokken, hebt Gij, niet zonder gevaar voor eigen leven, weten te bereiken, dat uitbreiding van de brand — met kans op exploderen van de spoorwegketelwagens — werd voorkomen, alsmede dat de benzinevoorziening van de transportvliegtuigen, die de volgende dagen de luchtbrug Semarang — Djokjakarta zouden gaan onderhouden, werd veilig gesteld.
3. Uw koelbloedig en van tegenwoordigheid van geest getuigend optreden, waardeur ik in hoge mate.

De Luitenant — Generaal,
Commandant van het Leger in Indonesië
w.g. D. C. BUURMAN VAN VREEDEN.

Beëdigingen

Op de 1ste vliegbasis Tjililitan zijn op 28 November door de Commandant der Militaire Luchtvaart, Gen. Maj. C. W. van der Eem, de volgende M. L.-officiëren beëdigd: de luitenants J. Bijleveld, J. R. van Ettinger, P. J. van der Laan en A. F. W. Kerchmann.

Na afloop van de beëdiging werden onderscheidingen uitgereikt. De 1ste luitenant W. J. Westbroek werd Ridder in de Orde van Oranje Nassau; de onderluitenant H. E. M. van 't Erve ontving de Eremedaille verbonden aan de Orde

van Oranje Nassau in goud, terwijl aan sergeant-majoor H. Schenkel de Eremedaille, verbonden aan de Orde van Oranje Nassau in zilver met de zwaarden werd uitgereikt.

De plechtigheid vond plaats achter de hangar van het 18de Squadron. Voor de muzikale omlijsting zorgde de stafmuziek van het K.N.I.L.

Op 8 December beëdigde op het vliegveld Talang Betoe (Palembang) de luit.-kolonel P. J. E. Janssens, Commandant van het Luchtvaartcommando Sumatra, de tweede luitenants W. van Die en W. J. J. Labbé, waarbij majoor J. N. Paro als vertegenwoordiger van de Territoriaal tvs. Troepencommandant Zuid-Sumatra aanwezig was.

Zaterdagmorgen 17 December legde op het vliegveld Talang Betutu te Palembang de Tweede Luitenant M.L. KNIL B. B. Heering de eed van trouw af in de handen van de basiscommandant Kapt. H. van Weerden.

Te Palembang werd tezelfder tijd door de Majoor A. C. ten Winkel de Tweede Luitenant K.L. A. H. Dumkopf van de Leger Technische Dienst beëdigd.

Herbegravenis

Op 6 December heeft op het ereveld „Tjililitan” de plechtige herbegravenis plaats gevonden van 1ste luitenant J. F. L. van de Berg de Bruin, sergeant J. J. Willemsen, sergeant C. H. Verbon en soldaat D. J. Griffioen, allen tijdens hun leven van het Wapen der Militaire Luchtvaart.

Generaal van der Eem woonde de plechtigheid bij.

Brevetuitreikingen

Op 23 December heeft op de 16de Vliegbasis Kali Djati een plechtigheid plaats gevonden, waarbij de Commandant der Militaire Luchtvaart het Groot Militair Brevet uitreikte aan:

Elt F. L. Nieuwenhoven, Elt P. F. Krijgsman, Tlt W. P. Vogelaar, Tlt A. G. Vermeulen, Tlt G. H. M. Hartong, Vdg. H. A. Hogenesch, Sgt. H. E. Tiel, Sgt. J. Pasveer, Sgt. A. M. Kroon, S. M. J. Versteegh, Kpl. G. M. van Driel, Kpl. W. J. M. Oostwegel, Kpl. G. M. Sijbers, Kpl. A. Thierry.

Het klein Mil. Brevet is uitgereikt aan sold. J. W. A. Brochard en aan Kap. Noordhoorn.

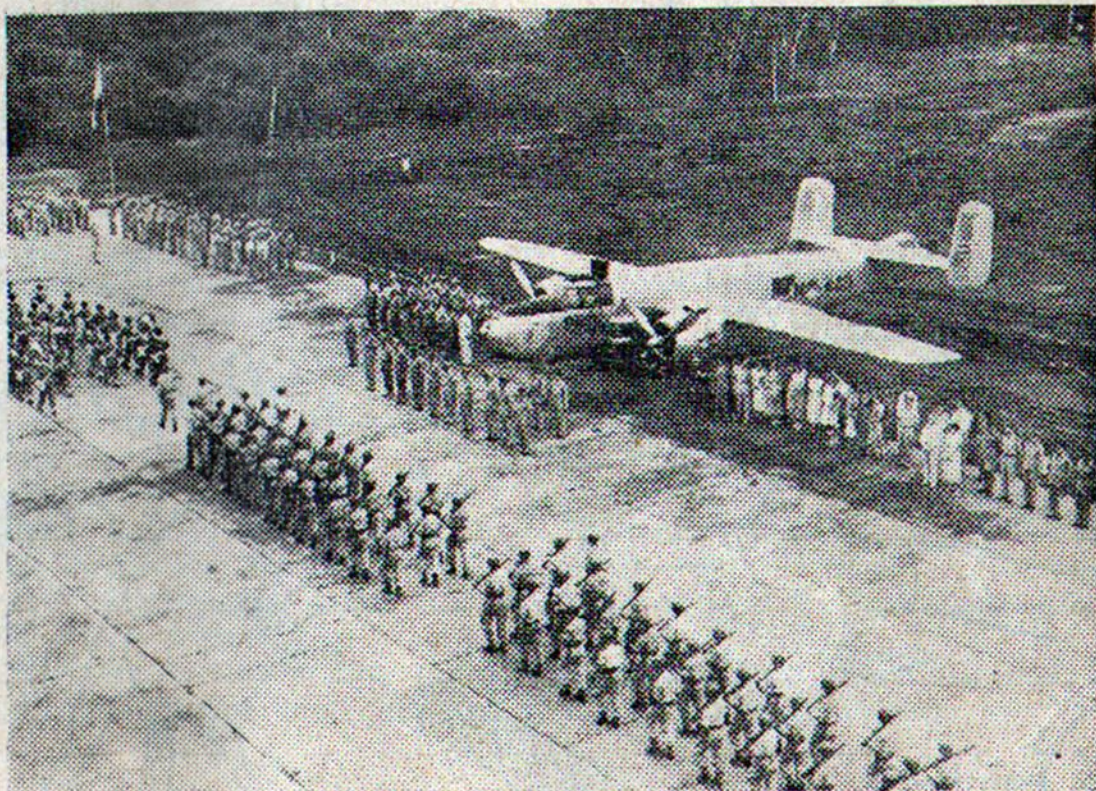
Sirnagalih opgeheven

Het bekende ML-verlofcentrum Sirnagalih tussen Buitenzorg en de Poentjak sloot op 15 December haar poorten. Tenminste voor Militaire Luchtvaart en Marine. De bungalows worden nu door troepen bewoond. Vele ML-ers en Marva's zullen aan Sirnagalih uiterst plezierige herinneringen bewaren en een woord van waardering voor degenen die dit verlofcentrum maakten tot wat het was is hier zeker op zijn plaats.

Onderscheidingen

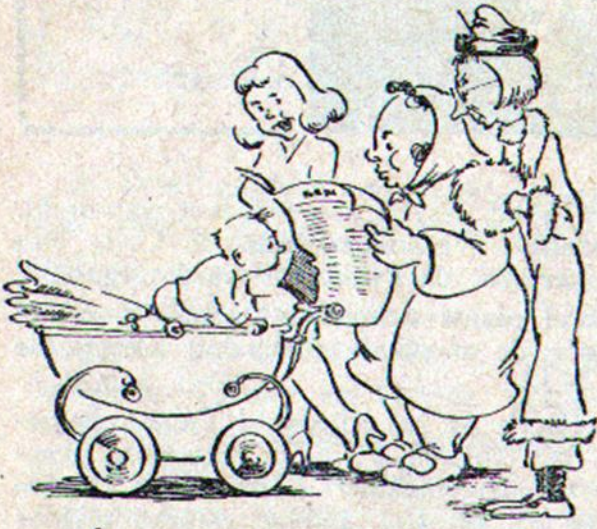
Bij Koninklijk Besluit van 17 November 1949 nr. 71 werd kapitein vlieger ML. J. Jansen tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau met de Zwaarden benoemd.

Op 23 December reikte de C. M. L. op de 2de Vliegbasis Andir het Bronzen Kruis uit aan de Timorees korporaal van het KNIL Thomas Lihoe en aan de Ambonees soldaat 2de klasse hulpvliegtuigmonteur bij de Militaire Luchtvaart van het KNIL Johannes Oppier. Beide militairen onderscheidden zich in de strijd tegen Japan.



Het defilé na de beëdigingsplechtigheid, welke op 28 November plaats vond op de 1ste vliegbasis Tjililitan.

Is U bekend sat...



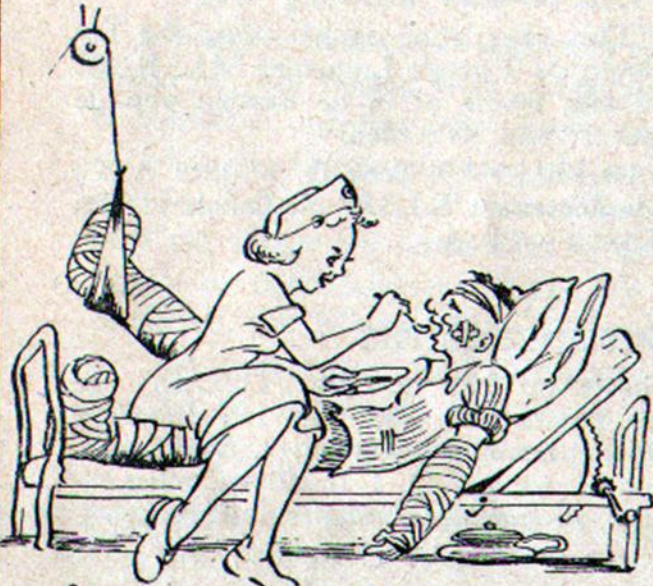
...er vrouwen...



...bij het luchtwapen...



...geplaatst nullen worden,...



...als verpleegster.....



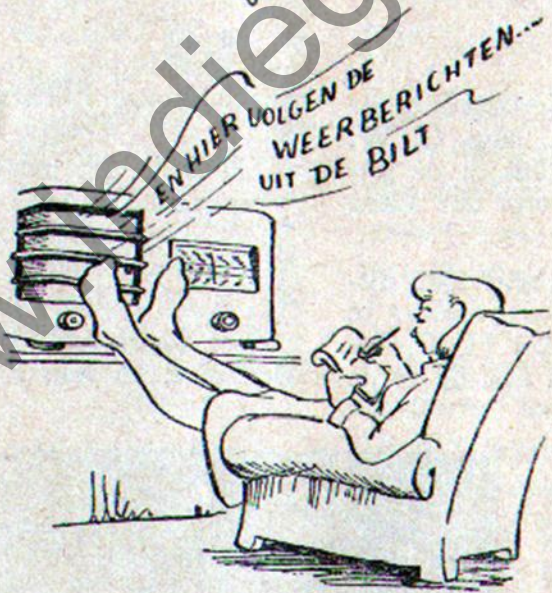
...tijner...



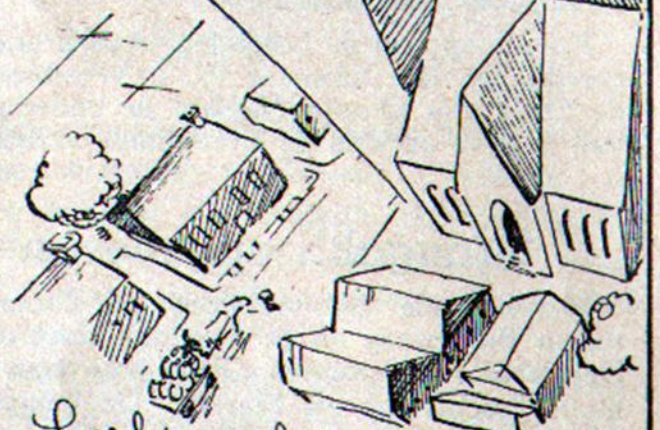
...luchtwacht artiste,....



...telefoniste,.....



...meteorologiste,....



...Welrijns verzorgings functionariste,...

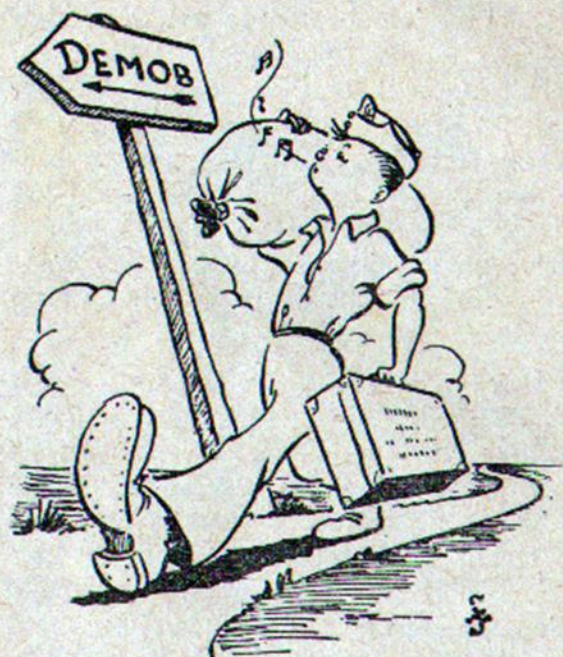


...en nog meer van Jeroen's kijke baantjes?

NELLEMAN

De weg terug

De „Stichting het Van Weerden Poelman Fonds” heeft ten behoeve van het personeel van Luchtmacht Nederland een boekje uitgegeven, waarin de demobiliserende luchtmachtman zich op de hoogte kan stellen van de wijze waarop in Nederland de overheid hem daadwerkelijk helpt bij het vinden van de juiste weg naar de burgermaatschappij. Uit deze nuttige wegwijzer laten we hier enkele belangrijke passages volgen.



Zo zijt ge dan in Nederland teruggekeerd. Gij hebt de bootreis achter de rug en ge zijt weer thuis. Maar met uw thuiskomst zijn de vragen, die ge U reeds lang hebt gesteld, urgenter geworden; zij vragen nu dringend om een antwoord. En om nu de koe maar ineens bij de horens te vatten: in Indonesië heeft feitelijk de gedemobiliseerde maar één vraag beheerst en wel deze: „is er werk voor ons?”

Men heeft zich afgevraagd of de maatschappij bereid is hen op te nemen in het arbeidsproces. Men heeft zich afgevraagd of de uit Indonesië gedemobiliseerde, als de eerste vreugde over de thuiskomst wat is geluwd, zich nog in de sympathie van het Nederlandse volk, maar vooral van de Nederlandse werkgever mag verheugen. Die vraag kan wel met „ja” worden beantwoord. Maar er staat iets tegenover: de gedemobiliseerde moet volkomen geschikt zijn voor de functie, die hij wil gaan vervullen. Er zullen gedemobiliseerden zijn, voor wie het vraagstuk van de werkgelegenheid geen moeilijkheden meebrengt. Zij gaan terug naar hun oude werkgever; zij stappen als het ware zó van de boot in hun oude baan. Maar er zijn er voor wie de zaak niet zo gemakkelijk ligt. Er zijn er, die geen betrekking hebben, die verder willen studeren, die in een ander beroep willen overgaan. En in deze groepen zijn weer verschillende variaties denkbaar, zoals gedemobiliseerden, die op eigen initiatief een werkkring zoeken en slagen; gedemobiliseerden, die verder willen studeren, maar financieel daartoe niet in staat zijn, enz. enz.

Voor deze groepen is nu dat apparaat opgebouwd, waarover in het begin werd gesproken. Dit apparaat is het centrale punt en het heet: *Gewestelijk kantoor van de Sociale Dienst van het Ministerie van Oorlog*, met daarnaast het *Plaatselijk Demobilisatie Comité*. De Sociale Dienst van het Ministerie van Oorlog heeft 24 Gewestelijke kantoren over heel ons land verspreid, die zijn gevestigd in de kantoren der Gewestelijke Arbeidsbureaux. Dat wijst reeds op één van de belangrijkste taken van de Gewestelijke kantoren: voorlichting, raad en steun aan gedemobiliseerden bij de voorbereiding tot en de wederinschakeling in het arbeidsproces. Voor vele gedemobiliseerden zal het Plaatselijk Comité dichterbij zijn gelegen dan

het Gewestelijk kantoor. Daarom is het verstandig eerst contact op te nemen met het Plaatselijk Demobilisatie Comité en daarna, maar zo spoedig mogelijk, met het Gewestelijk kantoor van de Sociale Dienst. Dit kantoor behandelt alle moeilijkheden die zich bij de demobilisatie kunnen voordoen.

Het mag echter ten overvloede nog eens worden herhaald: het streven van de Gewestelijke kantoren van de Sociale Dienst en van de Plaatselijke Demobilisatie Comité's is de gedemobiliseerden bij te staan bij de terugkeer in de burgermaatschappij door voorlichting, raad en hulp bij hun vragen en moeilijkheden.

In welke gevallen nu moet de gedemobiliseerde zich rechtstreeks wenden tot het Gewestelijk kantoor van de Sociale Dienst?

Voor inlichtingen over demobilisatievoorzieningen;

Voor aanvragen om: werkkleding, dekens en matrassen; arbeidsbemiddeling bij voorrang; een beroepskeuze, -test en -advies; scholing, her- of omscholing bij voorrang op Rijkswerkplaatsen en/of in het bedrijf; een toelage voor vakstudie of cursussen; een voorschot voor middelbare of hogere studie; periodieke uitkeringen; steun bij het opnieuw vestigen van een bedrijf.

Het zal duidelijk zijn, dat het bezoek aan de Sociale Dienst gepaard gaat met een onderhoud. De ambtenaren moeten op de hoogte zijn van de toekomstplannen van de gedemobiliseerden, zij moeten weten wat in hen leeft, wat hun verlangens zijn. Daarom moet de gedemobiliseerde van te voren reeds zich een idee vormen over zijn toekomst; hij moet met vaste plannen bij de Sociale Dienst komen. Dat vereenvoudigt de werkzaamheden en, dat is het voornaamste, er kunnen sneller zaken worden gedaan. Daar gaat het om!

De gedemobiliseerde, die een bezoek gaat brengen aan de Sociale Dienst, moet alle bescheiden, die van belang kunnen zijn, bij zich hebben, zoals diploma's enz. Hem worden enige vragen gesteld, waarvan de voornaamste zijn: Wat zijn Uw plannen voor de toe-

komst? — Hebt U contact opgenomen met Uw laatste werkgever? — Hebt U reeds werk gevonden? — Wilt U in aanmerking komen voor scholing, her- of omscholing? — Hebt U studieplannen?

De Minister van Oorlog en Marine heeft destijds besloten de militairen, die het vaderland in Indonesië hebben gediend (oorlogsvrijwilligers en dienstplichtigen) in veel opzichten te helpen. Zo hebben zij eventueel recht op:

Militair verlof met behoud van bezoldiging en vrij reizen. Het verlof hangt af van de duur van de diensttijd. Vrij-vervoer-bewijs voor één maand (waarborgsom f 7,50);

Een demobilisatie-bonus van f 100,— vrij van belasting;

Voorzieningen betreffende kleding en dekking. f 70,— voor aanschaffing burgercostuums, 190 extra textielpunten, eventueel vergunning voor werkkleding, deken en matras;

Militaire overbruggings-uitkering;

Een zakelijke bedrijfs-tegemoetkoming;

Een demobilisatie-premie, f 10,— voor elke maand werkelijke dienst in Indonesië (tot een maximum van f 300,—)

Voorkeurs-bemiddeling bij huisvesting;

Arbeids-bemiddeling;

Bemiddeling bij scholing, her- en omscholing;

Advies voor het volgen van een studie;

Vrij beroepskeuze- en studie-onderzoek door het Beroepskeuze Advies Centrum te Ede;

Doorbetaling van de delegatie aan Uw gezin, over de maand waarin U uit Indonesië vertrekt en de daarop volgende maand;

Vrije geneeskundige behandeling en geneeskundig onderzoek;

Voorrangs- en voorkeurs-behandeling bij Overheidsinstanties;

Tegemoetkoming in de kosten van een vrijwillige ziekte-verzekering;

Ankerbrier

Bijzondere financiële steun.

Iedere gedemobiliseerde zal onmiddellijk deze tegemoetkomingen toejuichen. Hieruit spreekt wel zeer duidelijk begrip, dat men bij de regering heeft voor de moeilijkheden, waarvoor gedemobiliseerden kunnen komen te staan. En het is toch zeker niet juist, dat de regering het verdienstelijk werk door onze militairen in Indonesië verricht, niet op waarde zou weten te schatten.

Maar er is méér. De regering heeft zich de medewerking verzekerd van het bedrijfsleven. Het bedrijfsleven heeft de regering alle steun toegezegd, die nodig is om de gedemobiliseerden weer in de maatschappij op te nemen. Maar de liefde kan niet van één kant komen. De gedemobiliseerde moet ten volle bereid zijn de uitgestoken hand te pakken. Voor wat, hoort wat, zegt een gezond oud-Hollands spreekwoord. De maatschappij vraagt medewerking van de gedemobiliseerde.

*

Nu kan er een Jantje Secuur zijn onder de gedemobiliseerden die, na het lezen van deze wegwijzer, zegt: Dat is allemaal heel prachtig, maar stel het theoretische geval, dat dat apparaat, waarover wordt gesproken, mij om één of andere reden niet kan helpen! Wat dan!

Ja, wat dan. Theoretisch is het natuurlijk altijd mogelijk, dat om de beroemde één of andere reden het Gewestelijk kantoor van de Sociale Dienst niet kan helpen.

In zulke gevallen kunnen de gedemobiliseerden van de Nederlandse Luchtmacht zich in verbinding stellen met de Stichting „Het Van Weerden Poelman Fonds”, het steunfonds van de Luchtmacht Nederland. De Militaire Luchvaart is één grote familie. Dat was reeds voor de oorlog, op Soesterberg. Iedereen kende iedereen. Dat is nog zo. Men kent elkaar, men leeft met elkaar mee en men laat elkaar niet los. Dit is wel het beste tot uiting gekomen in het najaar van 1947, toen in tegenwoordigheid van Z. K. H. Prins Bernhard der Nederlanden werd opgericht de Stichting „Het Van Weerden Poelman Fonds”, waarvan de doelstelling is: trachten in de uitgebreidste zin hulp te verlenen aan (oud) personeel der Luchtmacht, dat door bijzondere omstandigheden hulp nodig heeft, en aan zijn nagelaten betrekkingen.

Dit betekent, dat de Luchtmachtman, welke rang hij ook heeft, te allen tijde de hulp van de Stichting kan inroepen. Het Luchtmachtpersoneel stort per jaar een halve dag jaarwedde (soldij) in het fonds; de donateurs en de donatrices steunen met vaste jaarlijkse bijdragen.

Hoe sterker het fonds is, hoe meer hulp kan worden verleend. En er is veel hulp nodig. Daarom doet de Stichting ook een beroep op de gedemobiliseerden het fonds te steunen.

De Stichting bedelt niet, de Stichting vraagt alleen. Vraagt alleen in het belang van hen, die bij hun demobilisatie in moeilijkheden komen, die geen van de officiële instanties kunnen opvangen. De moeilijkheden kunnen van velerlei aard zijn, het heeft geen zin ze bij name te noemen. Maar nog nimmer sinds de oprichting heeft een Luchtmachtman tevergeefs een gegrond beroep gedaan op „Het Van Weerden Poelman Fonds.”

De Stichting tracht steeds haar bemiddeling op alle gebied te verlenen. Zo heeft zij een overeenkomst gesloten met één van de grootste Nederlandse Verzekerings- en Assurantie Mijnen, waarbij is bepaald, dat iedereen die bij de Luchtmacht dient of heeft gediend, tegen een zeer gereduceerde premie, tegen alles een verzekering kan sluiten.

Voor het verkrijgen van inlichtingen over het werk van de Stichting of over hulpverlening kan de gedemobiliseerde zich wenden tot de secretaris:

Kapitein H. F. van der Horst
Commando Luchtmacht Nederland
Gevers Deynootweg 63

Scheveningen,

hetzij schriftelijk of mondeling na afspraak.

Territoriale Athletiek - Kampioenschappen Noord - Sumatra

WULFF en RANSDORP verbeteren M.L.-records.

Op 25 en 26 November '49 werden op het sportterrein van de M.L. te Medan door de M.L.O. territoriale athletiek-kampioenschappen georganiseerd.

De M.L. Medan is met een kampioenschap uit de bus gekomen en wel bij het nummer hoogspringen. Met een sprong van 1.63 m. plaatste de O.Wmr. WULFF zich als eerste.

Tevens bracht hij met dit resultaat het M.L.-record op zijn naam, daar hij het oude record met 3 cm. verbeterde. GAGLIARDI bereikte de zelfde hoogte, doch had een foutsprong meer en werd eervol tweede. SLIEDRECHT werd 4e met 1,58 m. en v. d. MAREL 5e (1.53 m).

Kpl. RANSDORP maakte bij de 800 m. de tactische fout om zijn tegenstander te onderschatten, waardoor deze gelegenheid kreeg een grote voorpsprong te nemen, welke door RANSDORP niet kon worden ingelopen. Hij werd nu met een tijd van 2.13.6 min. no. 2.

Deze tijd was echter wel voldoende om het M.L.-record op deze afstand belangrijk te verbeteren n.l. met 6,6 sec. Op de 3000 m. werd hij derde in een tijd van 10 min. 21 sec. en ook nu weer

verbeterde hij het M.L.-record en wel met 1.50.7 min.

Van SLIEDRECHT bezette op de 400 m. de tweede plaats in een tijd van 58,9 sec.

Dit waren dan wel de belangrijkste resultaten door de M.L.-ers in Medan behaald, de andere resultaten waren niet zo buitengewoon. Met goede en regelmatige training kan ook daar verbetering in komen. Lui er staan nog steeds records op de lijst die voor verbetering vatbaar zijn. Veel succes.

MAKASSAR.

Ook hier zijn de sport-resultaten voor de M.L. bevredigend. De animo en belangstelling voor de verschillende takken van sport blijft groot en steeds blijkt, dat de goede geest bij de M.L. hier, gekweekt is door het gezonde sportleven.

De voornaamste sporten die hier beoefend worden zijn; voetbal, volleybal, handbal en tennis.

Handbal is wel het zorgkind, maar ook hierin is een goede verbetering merkbaar, zodat de sport op Makassar zonder verdere moeilijkheden beoefend kan worden.

„DE STUURKOLOM”

Hoofdredacteur Elt S. D. Sipma

Redacteuren Tlt O. Kuijk
Tlt H. v.d. Bie
Sgt H. Hooftman

Tekenaar Wmr A. J. Snel-
leman

Redactie en Administratie: H. K.
M. L. Koningsplein West 8
Telef. Wtv. 558 Toest. 10
BATAVIA.

Abonnementsprijs: (bij vooruit-
betaling):

Sold. en Korp. f 3.— per jaar
Onderoff. „ 4.50 „ „
Off. en Burgers „ 6.— „ „

N. B. ML-personeel abonnementsopgaven te richten aan de ML-Welzijnsfunctionarissen van basis of onderdeel.

Burgers en militairen buiten de ML kunnen zich abonneren door een postwissel te zenden aan vermelding van naam en adres op de postwisselstrook.

Advertentie's: 1/1 pag. f 425.—
1/2 „ „ 230.—
1/4 „ „ 125.—
1/8 „ „ 75.—

Op te geven aan:

Reclame-bureau
JOH. M. GRENZENBERG
Molenvliet Oost 6 Tel. 1710 Wl.
Batavia-C.

Linker Orier

N.V. Electro - Techn. - Ingenieurs Bureau
A. VAN HATTEM & Co.
 Telefoon Wl. 2000 — Batavia-C.

ENITFA

Transformatoren Fabriek

Reparaties van:

Dynamo's en Electromotoren
 Instrumenten
 Electro Medische Apparaten

Aanleg van:

Kracht- en Lichtinstallaties

Aanmaak van:

Alle soorten koolborstels

RADIO'S

Kantoor en Fabriek Goenoeng Sahari 1

JAVASTAAL — STOKVIS

Importeurs van Technische Goederen

zoals

Ijzer
 Staal
 Non ferro-metalen
 Speciale ambachtsgereedschappen.
 Sanitair
 Buizen
 Fittings
 Pakkingen en Drijfriemen.
 Dieselmotoren
 Diesel aggregaten
 Compressoren
 Pompen
 Hijswerktuigen
 Towmotor
 Forblifts machines
 Installatie-materialen.
 etc. etc.

Kantoren door geheel
 Indonesië.

OUDE SNIK



FIJNE, ZACHTE, ZEER OUDE GENEVER

ADRIANUS VAN DEN EELAART

SCHIEDAM

A°1697

Import.: KIANG GWAN

NIMEF

N.V. Ned. Ind. Metaalwaren en
 Emballage Fabr.

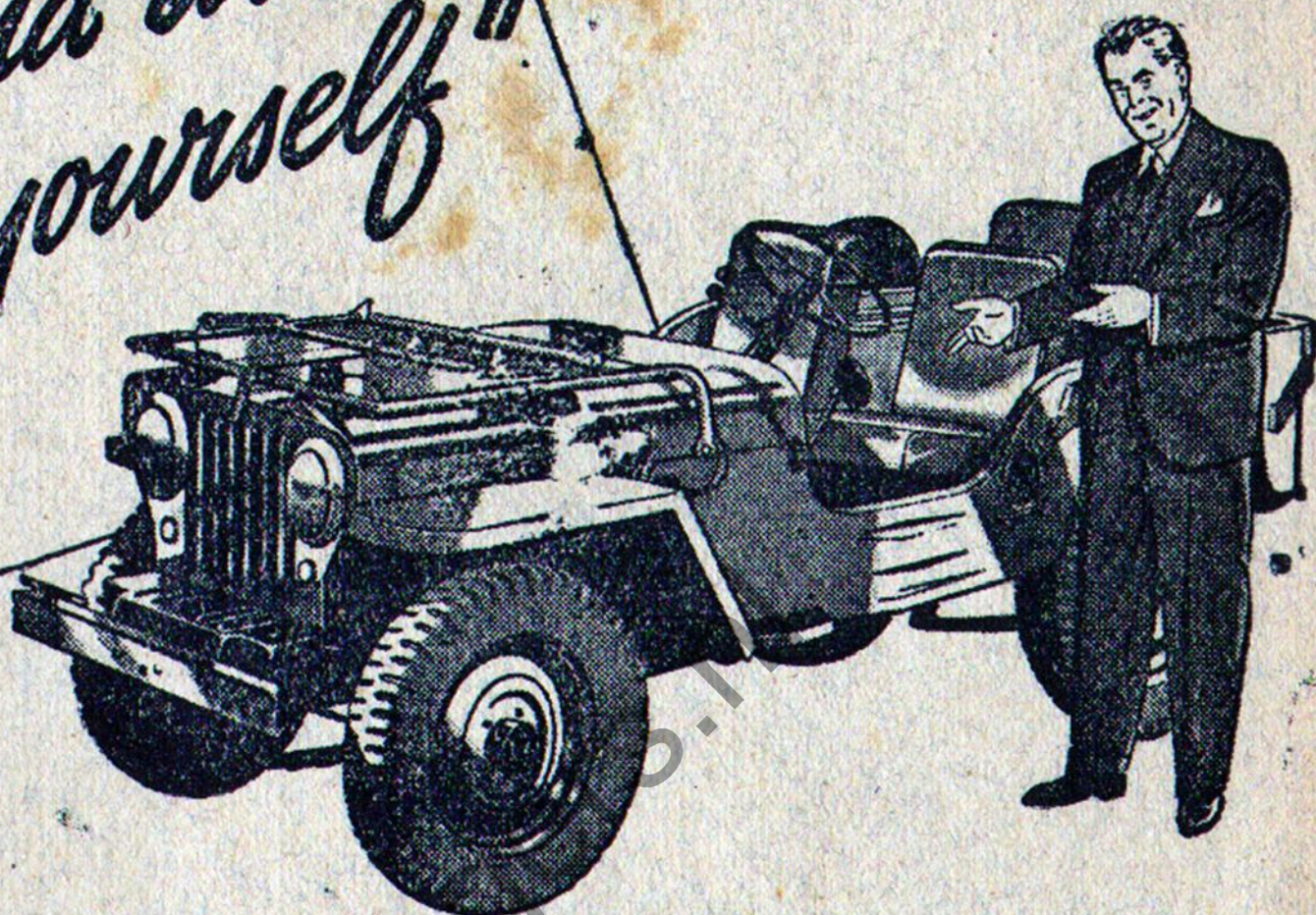
voor

EMBALLAGE

cartonnage
 etiketten
 winkelrollen
 papieren zakken
 handelsdrukwerk
 blikverpakking
 blikdruk

BATAVIA — BANDOENG — MALANG

*"Come in and drive
a 'Jeep' yourself"*



We want you to see for yourself that the "Jeep" is an all-purpose vehicle that may fit your needs to a T. Come in and drive a "Jeep." See how easily it handles! Feel the mighty surge of power from its Willys-Overland "Jeep" Engine and the sure-footed pull of "Jeep" 4-wheel traction!

You'll see why the "Jeep" can

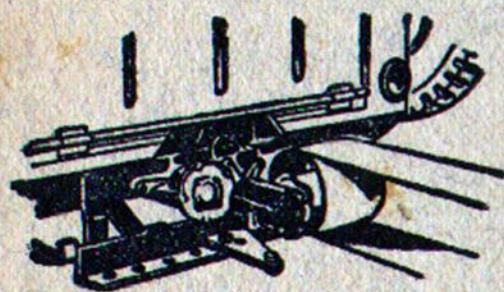
spread its cost over many industrial and farm uses... the day around... the year around! You'll know why the "Jeep" can do anything a light tractor can do. You'll recognize its handiness as a 5,500-lb.-pull tow truck... an 800-lb.-capacity pick-up truck... a passenger runabout. You'll realize the "Jeep's" ability to carry

men and tools to jobs on or off the road and furnish power to machines on location.

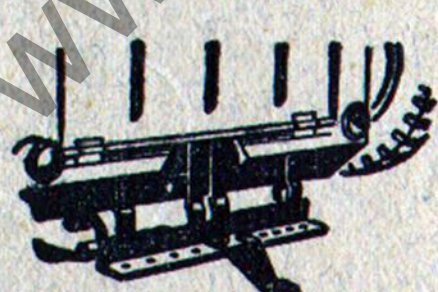
We invite you to come in now and drive a "Jeep."

GET A **'Jeep'**

SEE THESE FEATURES THAT MAKE THE 'JEEP' A 4-FUNCTION VEHICLE



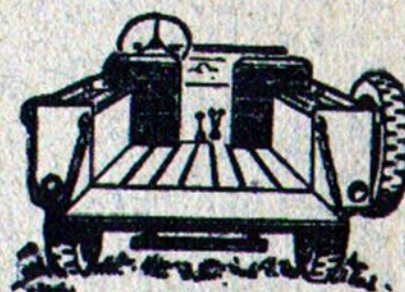
POWER TAKE-OFF delivers up to 30-h.p. to shaft and belt-driven equipment.



HEAVY DRAW BAR for pulling farm implements and trailers. Heavily braced frame.



SELECTIVE 4-WHEEL DRIVE gives wide tractor and highway operating ranges.



LOAD SPACE of 10-sq. ft. in sturdy steel bed. Can also hold seats for passengers.

N.V. Automobiël Verkoop Maatschappij