



de Stuurkolom

ORGAAN VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART

1 NOVEMBER 1949



Indonesië

en **K.L.M.**

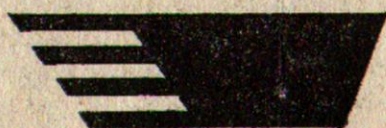
INDONESIË is een der vele landen, waarmede de K. L. M. — de eerste luchtvaartmaatschappij ter wereld, welke 30 jaar bestaat — haar luchtverbindingen onderhoudt.

INDONESIË is het arbeidsterrein van het **K.L.M.-INTERINSULAIR BEDRIJF BATAVIA**, een zeer belangrijk onderdeel van het grote K. L. M.-bedrijf. Het lijnennet van het K. L. M.-Interinsulair Bedrijf Batavia strekt zich uit van *Sabang* (Poeloe Weh, Sumatra) tot *Hollandia* (Nieuw-Guinea) en bedraagt in totaal meer dan **25.000 kilometer**, ongeveer *een vierde* van het totale wereldluchtnet der K. L. M.

INDONESIË is het land, waarin 31 plaatsen gelegen zijn, die *geregeld en met grote frequentie* door de K. L. M.-vliegtuigen worden aangedaan. Bovendien onderhoudt het K. L. M.-Interinsulair Bedrijf Batavia verbindingen met *Singapore* en *Manilla*.

INDONESIË is een zeer luchtvaart-gezind land. Het K. L. M.-Interinsulair Bedrijf Batavia vervoert ca. **23.000 passagiers, 800.000 kg vracht en 175.000 kg post per maand!**

INLICHTINGEN inzake passage en vrachtvervoer zowel *in als buiten* Indonesië worden gaarne verstrekt door alle K. L. M.-kantoren en -agentschappen in geheel Indonesië.



K.L.M.

INTERINSULAIR BEDRIJF BATAVIA



EEN NIEUWE STUURKOLOM

Het luchtvaartmaandblad, dat ge zojuist hebt opengeslagen ligt ons — medewerkers — nauw aan het hart. Iedere maand opnieuw zien wij met spanning uit naar het resultaat van onze nieuwsocht, naar de vorm, waarin onze verhalen en tekeningen uiteindelijk in druk te voorschijn komen. Dertig dagen van de maand zijn onze gedachten gericht op een zo aantrekkelijk en actueel mogelijk M.L.-orgaan. Wij achten luchtmacht-voorlichting namelijk van groot belang. Voorts dragen wij gaarne bij tot de ontwikkeling en ontspanning van de velen, die in de luchtstrijdkrachten dienst doen en ten slotte speelt ook ons de behoefte een rol, gelijk bij alle anderen in de M.L., om het opgedragen werk tot een zo goed mogelijk succes uit te voeren.

Vandaar ook ons pogen, de uitgifte van de „Stuurkolom” voort te zetten, zelfs nu, na het schrappen van de post waarop de kosten van het blad (ong. f 2500,— per maand) op de rijksbegroting voorkwam. De „Stuurkolom” moet zichzelf voortaan bedruipen en de werving van abonneementen gedurende de vorige maand, als wel de advertenties, die enkele van onze pagina's vullen zijn hiervan een symptoom.

Toch hebben de meest geestdriftige pogingen tot het voortbestaan van dit blad niet de minste kans van slagen, als niet ook een lezerskring bestaat, die het verdwijnen van de „Stuurkolom” als een gemis zou beschouwen en integendeel met een zekere gretigheid uitziet naar ieder nieuw nummer. Hiertoe behoort allereerst bij M.L.-ers, zowel als burgers en militairen buiten dit wapen een positief besef van de waarde van een luchtmacht en het daaraan onafscheidelijke belang van „luchtmacht-voorlichting”. Watertandend zien wij in dit verband naar vreemde luchtwapens, met hun vele tijdschriften, afzonderlijk voor vliegtuigherkenning, voor luchtvaartongevallen, voor squadrons, voor marine-vliegerij, voor onderling nieuwscontact, voor ontspanning en luchtvaartontwikkeling. Dit alles moet voor de M.L. in één blad worden saamgeperst. Doch zelfs dit heeft zijn nut. Zelfs dit is voorlichting: de man in de luchtmacht vertellen hoe hij veilig vliegt, hoe de ontwikkeling in zijn vak voortschrijdt, hoe het op andere bases toegaat, wie zijn leiders zijn en hoe zijn toekomstmogelijkheden liggen.....

Als dit begrepen wordt door de luchtvaartman op de tropische vliegvelden, dan twijfelen wij niet aan zijn instemming met ons streven, de „Stuurkolom” te doen voortleven.

Ondanks de kosten, die evenwel ons niet minder zwaar op de maag liggen als hem, want niets is natuurlijker, dan dat deze belangrijke luchtmachtvoorlichting door het rijk wordt betaald. Wij koesteren de hoop, dat de waarde van het woord ook op dit gebied nog eens erkend zal worden, omdat een bedrag van f 2500,— per maand aan een orgaan besteed, vaak dubbel en dwars zijn rente afwerpt.

Nu ligt er momenteel voor de „Stuurkolom” nog een taak te wachten. Indonesië, het land waar het vliegtuig een ware revolutie op vervoersgebied ontketend heeft, stelt het na de oorlog zonder een luchtvaarttijdschrift. De commerciële basis, waarop ons orgaan zich voortbeweegt dwingt ons de belangstelling op te wekken van de burgerij en de luchtvaartbedrijvigheid is wel zo groot en veelomvattend, dat velen met graagte zullen grijpen naar de nieuwsberichten daaromtrent. Zo snijdt het zwaard van twee kanten. De burgerij leert de M.L. kennen en wij, militairen, zien de verrichtingen van de burgerij op luchtvaartgebied. Voor de „Stuurkolom” de vererende taak de verzamelde aviatiek van een archipel, zo groot als een werelddeel, uit de doeken te doen.

Een nieuwe Stuurkolom dient zich aan..... Vertrokken van een klein kantoor in Batavia meldt zij zich bij de vele honderden in de M.L., die zich spontaan hebben geabonneerd. Hulde voor de korps-zin, die hen dreef. Zij meldt zich bij de eerste militair buiten de M.L., die zich als abonné opgaf, de kapitein C. R. Patist in Pare Pare en de eerste burger, de heer P. W. van Dongen van de bekende onderneming „Wingfoot” op Sumatra. Wij zijn hen dankbaar voor hun belangstelling en wij wensen hen — als ere-abonnees — een aangenaam verblijf in onze lezerskring.

Deze nieuwe Stuurkolom verschilt ter dege van alle vorige nummers. Nieuwe rubrieken wekken de aandacht van hen, die speuren naar nieuws uit de M.L. of de luchtvaart in Indonesië, Nederland of het buitenland. Sensatie brengt de rubriek „De Haren te Berge”, terwijl KNANADUROTTEL voortaan zijn waarschuwend stemgebulder verheft tegen alles wat de vliegerij belaagt door fouten en roekeloosheid. Vraaggesprekken met belangrijke mannen staan op het programma, reportages zullen U niet worden onthouden en alles zal er op gericht zijn de luchtvaart voor een ieder duidelijk en aangenaam ten tonele te voeren, omdat zij het waard is, omdat zij een deel van ons leven uitmaakt.



Om het Para Brevet

Acht man van de Militaire Luchtvaart en elf militairen van andere legeronderdelen volbrachten op 28 September een opleiding tot parachutist. Drie weken lang volgden ze bij het Opleidings Centrum van het Regiment Speciale Troepen een cursus in het valschermspringen, door de legerleiding nuttig geoordeeld in verband met de door hen beklede functies. Onder degenen die zich aan het nylon toevertrouwen bevonden zich vliegers, vliegverkeersleiders, doktoren, mannen van de genie en vele anderen. Hier volgen twee impressies, waarvan de eerste de sporttraining betreft en door een M.L.-cursist uit Medan werd geschreven, terwijl de tweede aan de vulpen van een buitenstaander ontvlood, die van een springoefening boven het oefenterrein te Tjimahi getuige was.

Sport staalt spieren.

De nieuw aangekomen deelnemers, een dertig in getal van alle rangen en standen, bekijken de meest vreemdsoortige toestellen: rekken, bankjes, glijbanen tot vier meter hoog en van het dak hangen rare soorten van trapezes naar beneden. Ook staat er een groepje instructeurs. Wat direct opvalt, zijn de rode baretten met de gouden vink er op, de blauwe para-vink op de borst (waarvan zelfs enige variëteiten) en stevige laarzen met enkelstukken.

Hierbij dwalen de blikken van de meeste M.L.-adspirantdeelnemers al direct wantrouwend af naar hun eigen gypies, waarin dunne enkeltjes steken (een enkeling uitgezonderd). „Sporttenue meenemen”, was er gezegd. Na kennis gemaakt te hebben met de instructeurs worden we in groepen van zes man verdeeld.

„Bovenkleding uit!” wordt er gezegd. „Aantreden met drieën, links om en volgen”, hoort men dan. Opgewekt stapt de jonge M.L.-er mee.

„Toch mooi werk, zo'n para-cursus”, mompelt hij.

„Looppas!” schrikt de gemiddelde M.L.-er. Weldra kronkelt zich een grote stofwolk over Andirs dreven.....

Hoog in de Noord-hangar troont op Andir het 120ste squadron. Bedrijvig gezoem klinkt op uit de cellen van deze gigantische honingraat.

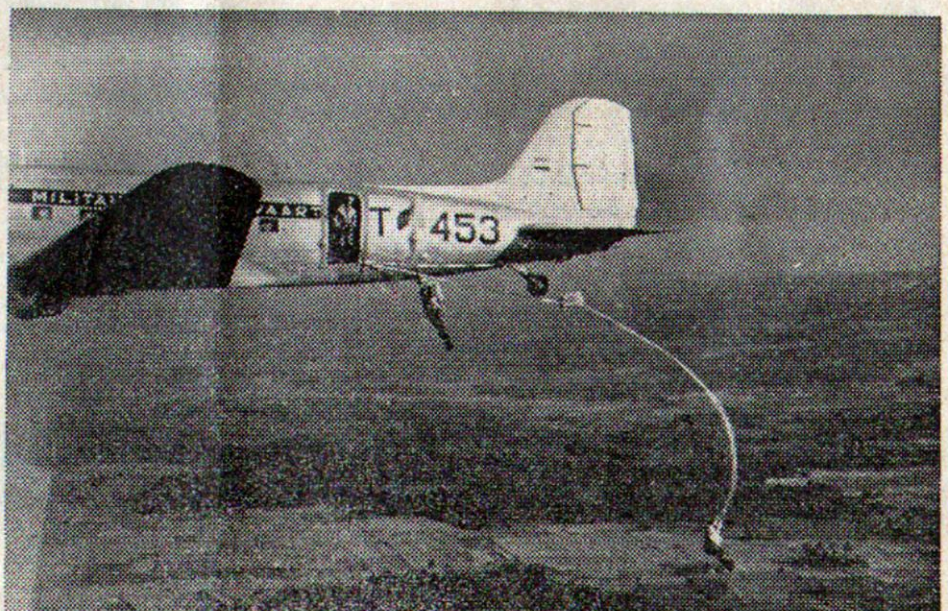
Over de ballustrade leunen enkele vliegers. „Best vliegweer”, zegt de een. „Ja”, antwoordt de ander. Plotseling staren beide in de richting van de para-hangar. Uit een stofwolk doemen zwoe-

gende en natte lichamen op. De voortplantingssnelheid lijkt zo op het oog aanzienlijk. De wolk blijkt helemaal niet gebonden te zijn aan de weg. Nu en dan verdwijnt ze achter heuveltjes, dan is ze er boven op, om metéén daarna in razende vaart in een sloot te verdwijnen.....

Drie kwartier later in de para-hangar. De M.L.-ers, rood-aangelopen, bruin van het stof, trekken mopperend honderden doortjes uit armen en benen. Als ze dat geweten hadden, hadden ze hun lange broek aangehouden. Hoewel aan de andere kant, dat is ook maar weer gewicht, wat je mee moet sjouwen. De gymnastiekoefeningen onderweg varieer-

den van kikkeren, hinken, haasje-over springen tot looppassen met iemand op je rug, bij voorkeur iemand van je eigen gewicht. En dan tref je het niet, als je zelf 80 kg weegt en er zich onder het gezelschap nog zo'n knaap bevindt. Gelukkig worden er ook enige uren per dag aan het zg. „rollen” besteed, waarbij men op de zachtste en ongevaarlijkste wijze leert neer te komen. Er gaat een goedang open en weldra, als een colonne mieren, hebben de leerlingen bultzakken in de hangar gebracht en in allerlei figuren onder de springtoestellen uitgespreid. De gezichten der M.L.-ers zijn na een bakje thee en een boterham weer helemaal opgeklaard. Weldra wordt er kiri-kanan lustig op los gebuiteld.

Vooruit, achteruit, op zij, met ogen open, met ogen dicht. Spieren kraken, gewichten kraken. Verbaasde, verwrongen, ingespannen gezichten. De komende weken is „Voeten bij elkaar” de slagzin, die alom wordt gehoord. „Voeten bij elkaar, voeten bij elkaar, voeten bij elkaar!” Het lijkt wel de trein naar Batavia.



Sprong in de ruimte

Opleiding tot parachutist-alpinist.

Om eerlijk te zijn schrok ik me een beroerte. Vlak vóór mijn jeep was iets uit de lucht komen vallen! Het was een menselijk wezen, aan een parachute! Ik schakelde als de weerga terug, omdat het terrein op dit ogenblik kennelijk vrij had behoren te zijn voor de mannen van de parachutistenschool. Er hing een hele serie kerels in de lucht te schommelen, en één voor één smakten ze vóór me neer, om het daarna op een lopen te zetten; niet omdat ze schrokken van het achteruit rijdende wagentje, maar omdat ze ná hun sprong in het luchtruim nog even een berg moesten beklimmen!

Het terrein was na enkele ogenblikken veilig en ik kon doorrijden naar de overkant van het veld, waar een kleine groep militairen bezig was. BEZIG waren er trouwens maar enkele. Dat waren drie of vier instructeurs, terwijl de rest van het gezelschap uit gewone nieuwsgierige Aagjes bestond, die zich in het bijzonder dán vermaakten en zich op de knieën petsten van genoegen, wanneer één van de springers wat extra raar tegen de grond sloeg en zich daarna op een zonderling sukkeldrafje voorttrepte in de richting van de geduldig wachtende berg.

Deze berg, die zich vlak bij de parachutistenschool te Tjimahi bevindt, heet de Goenoeng Bohong, dat betekent in het Nederlands De Leugenberg, omdat het een steile heuvel is met vijf toppen. Wanneer je hem beklimt en denkt de top te hebben bereikt, dan daagt er een tweede, iets hogere top voor je op, en zo gaat dat door, tot je de vijfde en laatste te pakken hebt. Het spreekt vanzelf, dat de heren parachutisten pas dán worden geacht dit natuurmonument te hebben beklommen, wanneer ze de vijfde top hebben bedwongen!

De nieuwsgierige Aagjes waar ik het over had, waren mannen van de Militaire Luchtvaart, die van Andir naar Tjimahi waren komen rijden, om hun acht collega's te zien springen. Acht collega's, die de cockpit of kantoorstoel voor drie weken hadden verlaten voor een opleiding tot parachutist.

De Dakota, die vijf minuten geleden een man of tien had uitgegooid, kwam na een wijde boog boven de groene heuvels rond Tjimahi voor de tweede keer aanbrommen en maakte zich voor een nieuwe dropping gereed. Heeft U wel eens parachutisten zien springen, ik bedoel: terwijl U zelf in het bewuste vliegtuig zat? De voorstelling verloopt in de regel niet zonder spanning, vooral wan-

KAPITEIN DEIBEL OVER ZIJN EERSTE SPRONG:

„Nou, daar sta je dan met je goeie gedrag,” denk ik. Ik weet dat het nog 20 seconden is. „Je staat er lelijk op, kerel,” flitst het door mijn hoofd. Daar is de Goenoeng Bohong al. „Sta in de deur!” klinkt het in mijn linker oor. Pasje met rechter been, pasje met linker been, halve voet van linker been over de drempel. Linker hand schuins omlaag tegen de deur, op de buitenwand van het vliegtuig. En vast staan, ondanks deze lage hoogte. Deze 6 seconden duren eeuwen. Als een zwaard van Damocles voel ik de hand van de despatcher boven mijn linker schouder hangen. Langzaam maar zeker krijg ik een raar gevoel in mijn benen. Heel raar! Zouden ze wat aan mijn gezicht zien? Even recapituleren wat ik precies moet doen. O ja, ja. Wreed komt plotseling alles tegelijk. Een belletje, een gebrul van „Go!” in mijn linker oor en een enorme klap op mijn schouder. Mijn rechter been schiet naar voren, met linker been en linker hand zet ik me af van het toestel! De gedachten staan stil.....”

neer het slachtoffers betreft die voor de eerste keer in hun leven de sprong in het ongewisse wagen. Als ze in de deuropening van het toestel staan uit te kijken over de aardbol, die zich 300 meter beneden het vliegtuig langzaam voortwentelt, dan doet de wind de witte wangen in golven om de kaken wapperen. De meesten maken de indruk, dat ze maar liever in die goede Dakota achter zouden blijven en het komt wel eens voor, dat dit gebeurt. Dát brengt ook die spanning te weeg. Niet, de vraag of de parachute wel zal opengaan, want dát is voor 100 procent safe.

Maar we bekijken de zaak van de grond! Naast me was een instructeur achter een geluidsversterker gaan staan. Een korte Indische jongen, een vaandrig, met de rode parachutisten-baret op zijn vastberaden kop. Het vliegtuig was vlak boven ons gekomen. Iets maakte zich plotseling los en in een minimum van tijd zweefden in de blauwe lucht acht parachutes. Dat waren de acht ML-ers.

„Kapitein Deibel, Uw benen niet naar voren strekken!” brulde naast mij de stem van de vaandrig in twintigvoud. Eén van de acht figuurtjes hoog in de lucht liet gedwee de benen zakken.

„Goed zo”, prees de mechanische stem. „Hij gaat prachtig zo! En maak je vast klaar voor de landing. Het gaat bijzonder goed! Vergeet niet te sturen, luitenant Merkelbach!”

Er ging iets geruststellends uit van die stem. De toon waarop correcties werden aangebracht maakte dit parachutespringen tot iets doodgewoons, iets van alledag, waarin niets terug te vinden was van de sensatie, waarmee commentatoren op vliegfeesten de grote massa aan het verstand plegen te brengen, dat valschermsspringen een bijzonder gevaarlijke bezigheid is.

De zwaarste van deze acht springers was de luitenant Van Blommestein, die 92 kilo weegt en wiens aanraking met Moeder Aarde ook nog na deze zesde sprong iets van een crash-landing had. Met de anderen, die zo zwaar niet waren, ging het beter, hoewel de arme luitenant Hansen, geradbraakt na twee weken meedogenloze training, zich na de landing op een allerzotste wijze voortbewoog in de richting van de Leugenberg. Zijn gang leek op die van een oude zeeman, die juist de tour de France heeft uitgereden. De stem door de versterker was nu een zweep geworden en striemde de acht mannen de hoogte in. Ze verdwenen in het kreupelhout. Met een jeep reden we zover mogelijk de helling op en zagen ze de heuvel moeizaam veroveren.

Het waren stokoude kereltjes geworden, soms stond iemand stil en dan keek hij naar beneden in de richting van de cantines, waarvan hij wist dat er ijskoud bier moest staan. En klom dan weer verder achter de anderen aan. Ze deden denken aan een Alpenexpeditie, het was een komisch gezicht. Na drie kwartier stonden ze bij de emmer koude limonade, die we in een van de wagens hadden meegenomen en dronken met lange, zorgvuldige teugen, zoals een paard dat doet. De gezichten waren vuurrood en aan hun lichaam was geen droge draad.

„Nog een paar dagen”, zei iemand, „dan zit het er op!” En hij zuchtte lang en diep.



Behouden terug op moeder aarde. Op de achtergrond de Leugenberg.

Linker Prier

Andir Tower

KREEG EEN NIEUWE TORENSPITS

Aanwinst op het gebied van luchtverkeersbeveiliging.

Met de meeste mensen is het zo, dat ze bij hun vertrek uit Indonesië naar Nederland niets achterlaten dan de herinnering aan hun meer of minder gewaardeerde persoonlijkheid, welke vervaagt naarmate de weken verstrijken.

Dat is zeer zeker niet het geval met de onderluitenant „Neus” De Jongh, tot voor kort eerste vliegverkeersleidings-officier op de 2de Vliegbasis Andir, die op 30 September j.l. op de „Willem Rays” met recuperatieverlof in de richting van het verre vaderland vertrok. Als meest spectaculaire objecten, die de herinnering aan zijn activiteiten voorlopig levendig zullen houden, zijn daar in de eerste plaats het „vliegveld aan de muur” te Kali Djati (de lezers van de Stuurkolom welbekend) en in de tweede plaats sinds korte tijd het „bouwsel” op de verkeerstoren te Andir; van het vliegveld gezien een doodgewoon glazen hokje, ogenschijnlijk een niet al te best geslaagde poging om de toren een indrukwekkender aanzien te geven, doch aan een nader onderzoek onderworpen de omstulping van een technisch wonder: een apparatuur, door middel waarvan één tower-operator het vliegverkeer boven de omgeving van Andir vermag te regelen; een taak, waarvoor nog slechts twee maanden geleden de constante aanwezigheid van twee man werd vereist. Het behoeft geen nader

betoog, dat deze nieuwe aanwinst in vliegverkeersleiderskringen grote vreugde heeft teweeg gebracht, omdat het aantal toweroperators in de Militaire Luchtvaart nog steeds niet van zulk een omvang is, dat men daarvan in brieven naar huis zou gewagen.

De nieuwe uitrusting op Andir's toren werd, uiteraard in overleg met andere deskundigen op het gebied van vliegverkeersleiding en verbindingen, uitgepiekerd door onderluitenant De Jongh. Met de uitvoering van de weloverwogen plannen werd in Mei van dit jaar in nauwe samenwerking met de Reparatie Basis, een aanvang gemaakt en reeds op de 7de September kon men de nieuwe installatie in gebruik nemen, waardoor ook de veiligheid van het intensieve luchtverkeer boven Andir in belangrijke mate is verhoogd.

Het was de tegenwoordige eerste vliegverkeersleidingsofficier, de onderluitenant Quack, die ons bij een bezoek aan Andir aanklampte „om eens te komen kijken” naar het geesteskind van De Jongh, een uitnodiging waaraan weinig drang behoefde te worden bijgezet, omdat al direct na de landing van de Batavia-Dakota onze aandacht op de toren was gevallen: het weerlichte daarboven in uiteenlopende kleuren!

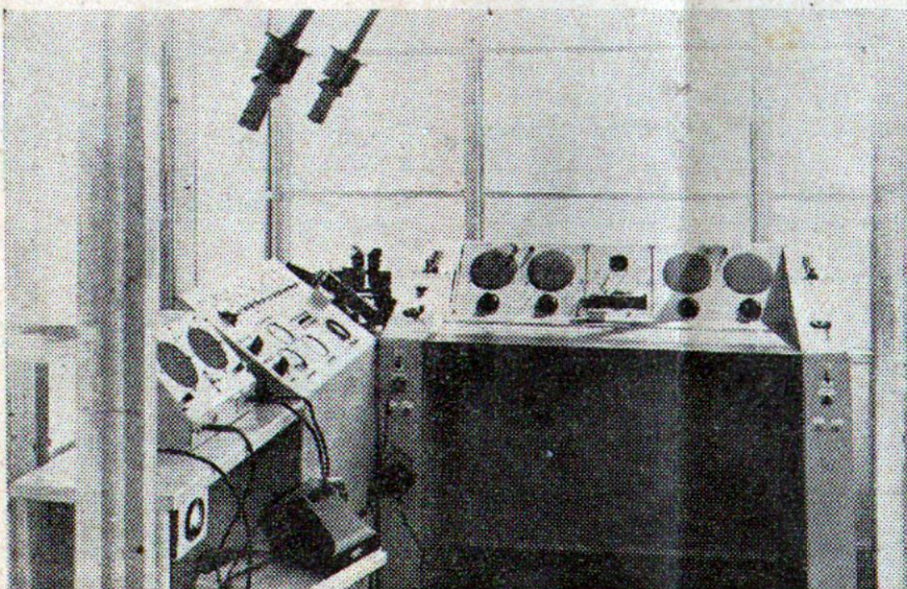


Andir-tower, nú.

Toen we het hele bouwwerk hadden beklommen en boven op het glazen „hokje” stonden uit te kijken over het drukke gedoe op de vliegbasis, bevonden we ons (zei men) op een hoogte van 27.80 meter, de hoogte van een flink uit de kluiten gewassen dorpsstoren, en keken finaal néér op de les-Dakota van de KLM, die juist binnen kwam zweven.

Alleenheerser op de tower was op dat uur van de dag sergeant Hensen, die zo goed was tussen de bedrijven door de werking te demonstreren van een groot aantal te zijner beschikking en bediening staande apparaten en knopjes, door middel waarvan onderluitenant De Jongh hem in staat stelde op deze verheven post het veilig vliegen boven Andir te garanderen. Alleen was hij tot onze grote spijt met geen mogelijkheid te bewegen tot het in werking stellen van het alarm-systeem, dat, naar hij vertelde, hevig schelgerinkel kan doen weerklinken bij commandanten, doktoren, brandweerlieden en andere belangrijke functionarissen, zonder dat daarbij het hele vliegveld wordt gealarmeerd.

Het eerste knopje waarop de duim van Hensen rustte, deed met regelmatige tussenpozen boven op de toren een amber-kleurig (donkergeel) licht ontgloeien, een signaal dat in werking wordt gesteld, zodra boven Andir de weersomstandigheden zo onvriendelijk zijn, dat door vliegers de Instrument Flight Rules in acht dienen te worden genomen. Voor de bestuurders van zware toestellen een duidelijk zichtbaar teken, dat met behulp van de blindvlieginstrumenten en op aanwijzingen van de tower moet worden gevlogen; voor hun collega's op lichtere machines een waar-



Het interieur van Andir's torenspits.

(Vervolg zie pag. 7)

"IK BEN KNANADUROTEL"

Kennismaking met een onbehouwen vlieger

Het leven heeft van die aardige verrassingen in petto. Dan weer presenteert het een aardbeving, soms een atoombom of een vulkaan-uitbarsting en nu dit weer..... De ramp, die ons kantoor binnenwandelde, deed één korporaalschichtig in een pilaar klimmen, terwijl de rest van de crew verstijfd starend wachtte op wat komen ging! De woesteling, die gewapend was met een stuurknuppel greep een stoel, sloeg zijn benen op een tafel en keek rond als een vuurtoren. „Nooit van KNANADUROTEL gehoord.....?“ Het klonk zeer vreemd.

„Neen,” zeiden we bedremmeld.

„Haal koffie,” richtte hij zich bulderend tot één van ons en de arme jongen stooft gillend het vertrek uit. Boos keek de vreemdeling hem na, waardoor wij gelegenheid en moed kregen onze neergeslagen oogleden iets op te trekken ten einde de man te bezien.

Het hoofd was getooid met een strakke vliegkap, waaronder vier ogen lagen. Twee grote glazen platen, die met een bandje om de schedel waren vastgeknoopt, iets lager twee bliksemende, trillende vuurballen, die nog steeds zich richtten op de voortsnellende bediende... Een roodgloeiende neus, die naar beneden breed uithing, bleek het uithangbord van een afschuwelijke mond, die groter was dan een bierglas en waaruit een traag smeulende sigaar leberde.

Het was vreeslijk!

Maar erger, panischer, nog diabolischer dan dit alles was de ruige baard, die als een gescheurd gordijn voor de borst lag. De korte oogwenk, die wij aan dit lichaamsdeel konden wijden, was al voldoende voor het opmerken, tussen deze donkerbruine harenvloed, van: drie uitgedoofde sigarettenpeukjes, twee potloodjes, een haarspeld, vele snippers papier en een tandenborstel.

Alles aan dit nors heerschap wees op aviatiek. Niet slechts zijn kap en vliegbril, maar ook de bontlaarzen, de stuurstok en op de plaats der oren zagen we de schelpen van een koptelefoon.

„Bent U de duivel?” En wij rilden bij het stellen van die vraag.

„Wel alle duivels.....!!!!” Het antwoord gorgelde uit 's mans diepste diepten en door de baard liep een verontrustende siddering.

„Dus nog meer dan we dachten” steeg in ons op, maar de vrees bleek groter dan de brutaliteit en wij reddden ons leven door de zin in de maagstreek te houden.

„Wat komt U doen,” klonk het op z'n lieflijkst uit onze mond.

„Dat zal ik je zeggen”, bleek zijn interpretatie van „ik zal het je toe-bulderen” en we luisterden.

„Ik ben KNANADUROTEL, de vlieger. De goede vlieger, de feilloze vlieger. Het jong gebroed kan nog wat van mij leren. Zeventig jaren achter de stuurknuppel en nog niemand, die bewezen heeft mijns gelijke te zijn. Ik, KNANADUROTEL zal mijn ervaring niet langer voor mij houden. Ik zal ze leren. En jij zal me helpen. Iedere keer, dat ik in een hachelijke situatie verkeerde, wist ik mij er uit te redden, iedere vliegfout, die door mijn 3248 leerlingen gemaakt werd heb ik achterhaald. In mij, KNANADUROTEL, zit een schat van lucht-



vaartervaring, waarmee ik de vliegerij zal beveiligen, door steeds maar weer terug te komen op de redactie van de Stuurkolom en mijn commentaren te geven. Mijn lessen zullen van onbetaalbare waarde zijn voor vliegers en allen, die uit zijn op veilig luchtverkeer. Ik zal een vader zijn, voor alles wat de luchten doorklieft en een streng meester, voor ieder, die dat op een onbehoorlijke wijze doet.

„Schrijf op!!!!”

En wij schreven...

HET EERSTE VERHAAL VAN KNANADUROTEL.

„Dat gedonder met die buiklandingen altijd...” begon KNANA en hij liet niet na krachtig te verzekeren, dat hij nog nimmer een buiklanding maakte, daar een feilloos vlieger nu eenmaal geen kist

aan de grond zet, of er steken een paar wiel-tjes uit.

„Laatst vloog ik een vracht-kist met wiel-kuren, maar ik kreeg ze er uit de donders..... Schrijf op!!!!”

Het kwam hier op neer: KNANADUROTEL vloog een vrachtvliegtuig en hij zat met geheide plannen voor een landing achter zijn instrumenten, toen, ondanks de 1500 pond hydraulische druk, die deze aanwezen, het onderstel het ten enenmale vertikte de beentjes te strekken. Ook de flaps bleven op hun plaats. Met een superieur glimlachje greep KNANA een handvat en pompte zich de armen lam en het hoofd rood. Edoch... geen wielen!

Het laatste redmiddel — het noodstelsel — bracht een vleugje verlichting, want het rechter wiel kwam langzaam naar buiten, maar evenwel niet verder dan „halfweg”. Eigenwijze KNANA klom naar 2500 voet en begon daar een paar jongelingsachtige duiken in te zetten, met het doel de zwaartekracht aan de wielen te doen trekken, door het toestel onverwachts uit de duik recht te brengen.

Het rechter wiel capituleerde, het linker was met geen mogelijkheid verder te krijgen dan even uit de gondel.

„Dit is het moment,” snoefde KNANADUROTEL, „waarop het jonge tuig van tegenwoordig nerveus begint een noodlanding te overwegen. De eieren!”

Zo niet hij, als we het verhaal mogen geloven.

Beschaafd vlieger als hij is vroeg hij de toren van zijn vliegveld minzaam om toestemming voor een run laag over de startbaan en daar kwam hij aansuizen, met extra hoge snelheid, de rechtervleugel iets neer-hellend. Midden op de baan liet hij het rechterwiel ongenadig hard — als hij zijn kan — tegen de aarde stoten en waarlijk, onder deze ontzaglijke klap bezweek het onwillige linkerwiel en kwam geheel „uit”. Met beide wielen uit en geborgd zocht KNANA — feilloos veilig — het nog eenmaal hogerop om alles uit te testen en maakte vervolgens een alledaagse landing.

„Zodat ik de eigenaars dus maar weer een onbeschadigd vliegtuig terugbracht, waarmee ieder ander brokken gemaakt had,” besloot hij.

„Ja, KNANA,” zeiden wij.

Linkertijer ✈



Op 23 Juni j.l. maakte in Amerika de Douglas Super-DC-3 haar eerste vlucht. Deze super DC-3 onderscheidt zich van haar voorganger, de normale DC-3, door krachtiger motoren en groter laadvermogen. In plaats van 21 of 28 passagiers zoals de DC-3, vervoert de Super DC-3 niet minder dan 30 of 38 passagiers. Snelheid en actieradius zijn beduidend groter geworden. Uiterlijke verschillen zijn de vleugelvorm alsmede de vorm van de roervlakken. Tevens is het staartwiel bij de Super-Dakota intrekbaar. Elke normale DC-3 is tot Super-DC-3 om te bouwen en Douglas beweert dat dit beduidend goedkoper en economischer is dan een geheel nieuw vliegtuigtype aan te schaffen. Ongetwijfeld zullen in de nabije toekomst heel wat DC-3's op deze wijze worden omgebouwd.

Een ander nieuw Douglas-product is de Douglas DC-6A Liftmaster, een vrachtversie van het DC-6 verkeersvliegtuig. Dit geweldige viermotorige vrachtvliegtuig kan 15 ton vracht met een snelheid van 480 km/h vervoeren. Grote laaddeuren zijn zowel voor als achter in de romp aangebracht.

Vele RAF-jachtsquadrons overzee hebben nieuw materieel ontvangen en sommigen zijn met straaljagers uitgerust. Zo zijn drie van de jachtsquadrons in Duitsland thans uitgerust met Vampire 5 jabo's (jachtbommenwerpers), terwijl squadrons op Malta en Cyprus de vroegere Vampire-3 hebben gekregen. Bristol Brigand duikbommenwerpers zijn in Irak in dienst en zullen tevens in dienst worden genomen te Aden en op Malakka. Een serie Brigands voor meteorologische doeleinden is gestationneerd te Negombo op Ceylon en Vickers Valetta's zullen hier spoedig Dakota's vervangen.

British-Nederland Airservices, de Britse charter-maatschappij waarin de Nederlandse stoomvaart-maatschappij Nederland participeert en welke vliegt met Dakota's en Aerovans, is uiterst actief en vervoert van alles. Zo werden onlangs padvindsters vervoerd naar Kopenhagen, scheepsonderdelen naar Gibraltar en vruchten van Frankrijk naar Londen. De met BNA geassocieerde Aero-Holland op Ypenburg vloog vier Dakota-ladingen tomaten van Schiphol naar Bovingdon.....

De Australische De Havilland fabriek (welke kortgeleden haar eerste Vampire straaljager afleverde!) heeft haar driemotorige Drover enkele veranderingen doen ondergaan. De houten propellers zijn vervangen door metalen, de motoren zijn gemoderniseerd en de vleugelwortels een weinig veranderd. De motoren zijn nu van het type Gipsy-Major 10 die de kruissnelheid brengen op 227 km/h. De Drover kan 6-8 passagiers vervoeren.

Convair schijnt haar 240-verkeersvliegtuig te willen gaan uitrusten met twee schroefturbines van het type Allison. Dit zou dan het eerste Amerikaanse verkeersvliegtuig worden, dat met schroefturbines is uitgerust.

Een van de drie straal-jachtvliegboten van Saro welke gebouwd zijn moet kortelings zijn lek geslagen en gezonken.

British Overseas Airways Corporation (BOAC) en British South American Airways (BSAA), de twee grootste Britse luchtvaartmaatschappijen, zijn samengevoegd tot één maatschappij onder de naam van BOAC.

Van de Avro Athena MK-2, uitgerust met een Rolls-Royce Merlin motor van 1280 pk, worden momenteel 17 stuks in serie gebouwd. Nog steeds worden proeven genomen met Athena's, uitgerust met schroefturbines (Armstrong-Siddeley Mamba en Rolls-Royce Dart), maar is het waarschijnlijk dat deze uitvoeringen niet in serie-productie gaan.

Met de Handley-Page Marathon MK-2 worden diepgaande vliegproeven ondernomen. De Marathon MK-1 was een viermotorige feederliner, ontworpen en gebouwd door Miles Aircraft. Toen deze Britse vliegtuigfabriek vorig jaar wegens financiële moeilijkheden over de kop ging, nam Handley-Page het ontwerp van de Marathon over en ontwikkelde daaruit de MK-2, welke is uitgerust met twee Mamba schroefturbines. Karakteristiek is bij dit toestel de wijze waarop de beide straalpijpen over de vleugel zijn geleid. De gasstralen krijgen hierdoor een neerwaartse richting; waarschijnlijk om hen vrij te houden van de staartvlakken. We vragen ons af in hoeverre deze neerwaarts gerichte gasstralen van invloed zijn op de besturing van het toestel.

British European Airways (BEA) heeft in Britse luchtvaartkringen nogal opschudding teweeg gebracht met haar mededeling, dat zij spoedig haar tweemotorige De Havilland Dragon-Rapide tweedekkers, welke zij gebruikt op diensten in het binnenland en naar Schotland, wil gaan vervangen door moderne machines. Op zichzelf is dit niets bijzonders, maar zij beweert dat geen geschikt vliegtuig voor dit doel voorhanden is en heeft een uitvoerige specificatie opgesteld voor het door haar gewenste type. Zij belooft de vliegtuigfabrikant die een goed ontwerp van het door haar gewenste type kan leveren, direct vanaf het tekenbord een bestelling te zullen geven voor 15 stuks. In luchtvaartkringen betwijfelt men of een Britse vliegtuigfabriek hierop zal ingaan, omdat vliegtuigen als de De Havilland Dove, De Havilland Drover en Percival Prince de specificatie zeer dicht benaderen en men is van mening dat het onzin is alleen voor BEA een geheel nieuw type te gaan ontwikkelen. Het voornaamste argument van BEA is, dat de drie genoemde typen een te grote startlengte vereisen en niet geschikt zijn voor gebruik vanaf de door BEA gebezigde vliegvelden.

Momenteel heeft BEA nog een twintigtal DH-89 Rapides in gebruik; in totaal zijn van dit toestel, dat dateert van 1934, meer dan 700 stuks gebouwd. De KLM gebruikte hen vlak na de oorlog voor binnenlands luchtverkeer in Nederland en de militaire uitvoering, Dominie genaamd, is nog steeds in gebruik bij de TransVa van Legerluchtvaart Nederland.

De nieuwste versie van de Republic F-84 Thunderjet is de F-84E. Deze straaljager kenmerkt zich door groter motorvermogen en heeft niet minder dan 180 inspectie-luikjes in de romp.....

De krachtigste vliegtuigmotor ter wereld, aangeduid als de XT-37-1 „Turbodyne“ waarover verder nog niets bekend is gemaakt, zal worden beproefd in een Northrop B-35 vliegende vleugel.

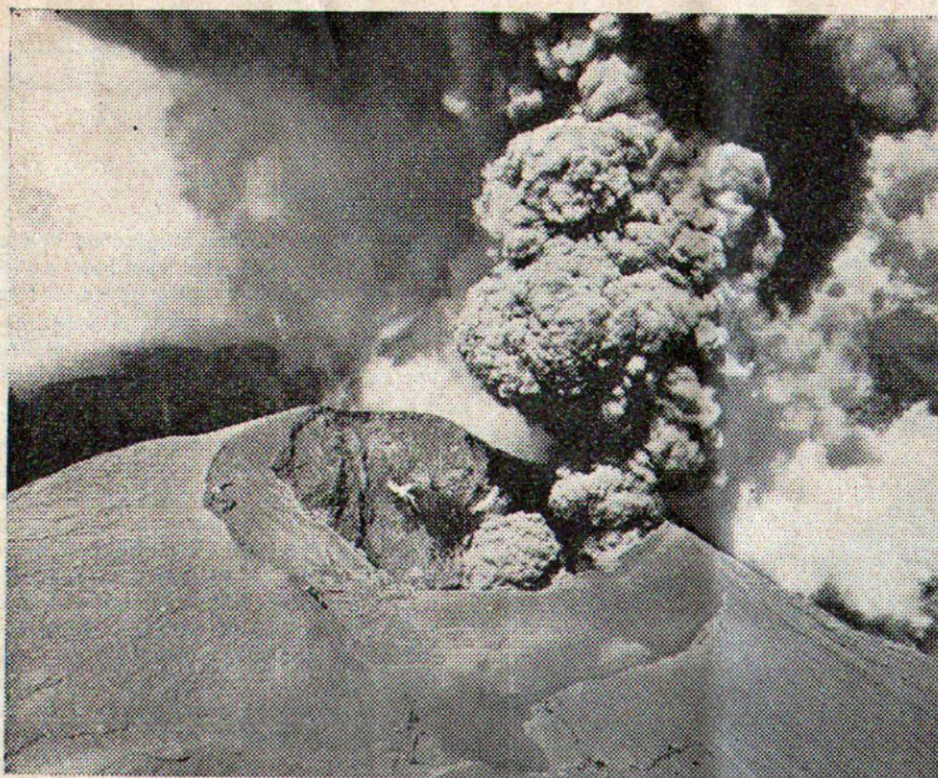
Op het vliegveld Lakenheath, dat gastvrijheid verleent aan 45 B-50 Stratobombers van de 43rd Bombardement Group der U.S.A.F., wordt van R.A.F. politiehonden gebruik gemaakt om ongewenste bezoekers te weren.

De Zuid-Afrikaanse Luchtmacht is in onderhandeling over de aankoop van een aantal Boeing B-29 Superfortresses van Amerika. Bij een reeds eerder ondernomen poging hiertoe werd 300.000 dollar per vliegtuig zonder onderdelen gevraagd. Verder heeft de S.A.A.F. de Regering van de Unie voorgesteld om 14 vliegvelden met betonnen startbanen aan te leggen. Dit lijken nogal ambitieuze plannen voor een luchtmacht met een opleidingscapaciteit van slechts 70 leerlingen per jaar.

De R.A.F. heeft een systeem ingevoerd waarbij vliegvelden worden geclassificeerd naar de lengte en sterkte van de startbanen. In de toekomst zal hiervoor een getal van vier cijfers worden gebruikt. De beide eerste cijfers geven de lengte van de startbanen in honderden voet. De beide laatste cijfers geven de maximum wielbelasting in duizenden pounds, die de oppervlakte kan dragen.

De 70 sportvliegclubs in Engeland hebben alle hoop op ondersteuning door de Regering opgegeven. Het grootste gedeelte zal thans gedwongen worden zijn activiteit te staken.





(Vervolg van pag. 4).

ANDIR TOWER

schuwing om de grond op te zoeken en daar hun gemak te houden totdat het weer is opgeklaard. Een tweede duimdruk deed, eveneens boven op de toren, twee flikkerlichten ontbranden, waardoor men op doeltreffende wijze van de op handen zijnde start of landing van een vliegtuig wordt verwittigd.

Als door magische krachten bewogen, voerde na een lichte druk op knop nummer drie, de landings-T, die zich aan de voet van de toren bevindt, langzaam een draaiende beweging uit en de sergeant Hensen aarzelde zelfs niet, ten behoeve van de Stuurkolom de nachtverlichting langs start- en taxibanen te ontsteken en het roterend baken op een der gebouwen in werking te stellen. Wederom brandde in ons het verlangen ook de alarm-installatie te beroeren, waarna de kermis-sfeer op het vliegveld volledig zou zijn geweest. Het was en bleef verboden.

Als een grote verbetering werd aangewezen een „draaiende seinlamp-installatie“, een aan het boorsysteem van een tandarts herinnerende constructie, met behulp waarvan de tower-operator vliegtuigen groene en rode lichtsignalen kan geven, zonder dat het nodig is dat hij daarvoor zijn stoel verlaat. Als interessante bijzonderheid kan hieraan worden toegevoegd, dat hij daarbij tevens in staat is af te lezen onder welke hoek het vliegtuig zich ten opzichte van de toren bevindt.

We zouden met het grootste genoegen nog een tijdje doorgaan, lezers, met U te vertellen van instrumenten waarop de Andirse torenwachter de altimeter-setting, richting en snelheid der winden leest. U vertellen, dat HF- en VHF-zender door één microfoon bedienbaar zijn en dat de stemmen uit de vliegtuigen via één en dezelfde luidspreker binnendringen in dit glazen huis; dat de moderne tower-operator niet langer gedwongen is zijn post op gezette tijden te verlaten ten einde gevolg te kunnen geven aan de drang der natuur, maar laten de voorafgaande bijzonderheden voldoende zijn om U er in ieder geval van te overtuigen, dat er op Andir iets zeer bijzonders te zien is sinds de 7de September 1949. Dank zij voornamelijk „Neus“ De Jongh.

Uiteindelijk hoopt de Vliegverkeersleiding van de Militaire Luchtvaart al haar torens, die nu nog op sterk uiteenlopende wijze zijn ingericht, uit te rusten met een installatie als op Andir. Men zegt, dat Tjililitan als eerstvolgende basis van dit nieuwe systeem zal profiteren, zodra daarvoor de benodigde fondsen ter beschikking zijn.

U hoort er wel wat van als het zover is.

Een schoorsteen van de aarde rookt *Goenoeng Slamet plotseling actief.*

20 September 1949. In het vliegtuig van Batavia naar Semarang. Op de banken dommelen de passagiers of bladeren in de Amerikaanse magazines, die een gediensstige stewardess heeft rondgedeeld.

„Flying comes natural to the Dutch“, adverteert de K.L.M. in die bladen, maar het vliegen schijnt langzamerhand ook vervelend te worden „to the Dutch“, want niemand in het toestel laat zich nog door een blik naar buiten in verrukking brengen.

Alsof er niet die grillige kustlijn was, die soms getekend wordt door een grauwe, smal strand, soms door glinsterende moerassen, terwijl vaak de scheiding tussen water en land verborgen gaat onder ver in zee opdringende vloedbossen.

Alsof niet in het noorden een blauwe watervlakte spiegelt, bezaaid met witte schuimkoppen, die de onervaren luchtpassagier aan darterende haaien doen denken.

Alsof niet rechts van het toestel het wonder te beleven valt van een Java-uit-de-lucht, dat ongeordend mozafek van droge en natte sawahs, die geel tot donkergroene vlakke en ver in het zuiden de eindeloze rij vulkaanpieken. Salak, Gedeh, Tjarimé.....

Maar dit alles is te onbeduidend om de reizigers uit het venster te doen zien. Die macht heeft alleen het vlugschrift, dat in K.L.M.-vliegtuigen de passagiers op de hoogte houdt van de vluchtcondities. Het is een neutraal geschrift, zonder woorden. Een poppetje achter een stuurkolom. Een naam. „Zo, is dat de gezagvoerder?“ Een slank meisje met een dienblad. De naam van de stewardess. Een mannetje met een meetlat: we vliegen op 8500 voet. Een thermometer met binnen- en buitentemperatuur. Maar onderaan kan het briefje, dat in het vliegtuig van hand tot hand gaat, het niet meer zonder woorden af. „Remarks“, staat er in de meest neutrale taal, die momenteel in Indonesië gebruikt wordt: „7.45 uur, rechts, goenoeng Slamet, in werking!“

Slamat.

Tegen kwart voor acht wenden de passagiers zich naar de vensters, ten einde een blik te werpen op de Slamet. Hij staat er. Een geweldige kegel in de Midden-Javase laagvlakte, met op de spitse kruin een sensatie. Naast de 3700 meter hoge top groeit een zwarte rookkolom, die zich enkele honderden meters hoger loom laat verwaaien tot een overrijpe bloemkool, een grijs gevaarte, dat naar het zuid-westen neigt. Echte wolken mengen zich hier en daar met de as-nevel, zodat het alles even lijkt op een Hollands winterlandschap: een schuin dak met rokende schoorsteen onder een met sneeuw dreigende wolkenlucht. Maar neen, dit beeld vervliegt. Dit is geen gezellig huis. Deze duistere bolle wolken zijn niet van een knapperend houtvuur of een ronkende haard. Hier braakt een geheimzinnige aarde zijn magma uit, terwijl de kale kruin van de „goenoeng api“, er nog toe bijdraagt het geheel een boosaardig karakter te geven.

Een eruptie van zo nabij is beslist imposant, doch allerm minst opwekkend. Te veel mysteriën komen mee met de zwarte wolken uit het diepst der aarde, te desolaat is de strook, waar slechts de lava heerst.....

Een foto.

Van het ogenblik, dat het eerste onderaards gerommel op de hellingen van de Slamet onraad voorspelde werden de waarnemingen op de vulkaan verscherpt. Vliegtuigen van de Nederlandse Luchtmacht fotografeerden de vulkaan en de hier gepubliceerde foto werd gemaakt uit een B 25 van haar Photo Verkenning Afdeling.

De foto werd genomen op 20 September, toen de berg op het felst van haar eruptie was.

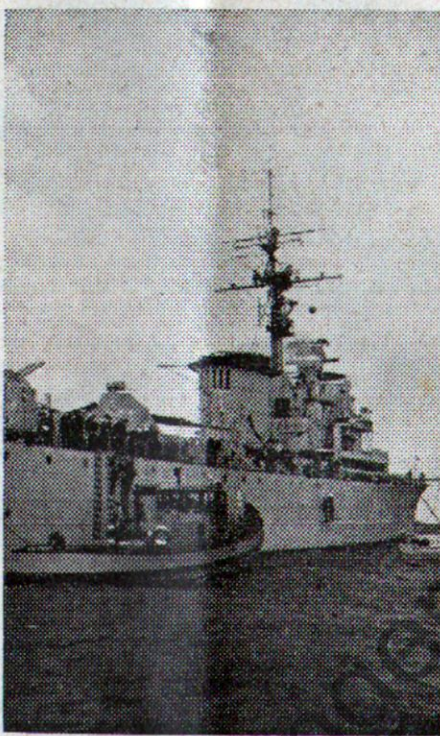
De troosteloze omgeving van de krater, waar ieder leven uitgesloten is door hitte en lava tekent al even zeer de verschrikking in dit beeld van de heterdaad betrapte natuurkrachten als de zwarte rookmassa, die tot eind September door de Slamet werd uitgespuwd.

Westerse Luchtalliantie Oefent Opnieuw

Eind September zijn Franse, Belgische en Nederlandse jachtsquadrons neergestreken op Engelse vliegvelden met het doel, tezamen met vliegtuigen van de Britse en Amerikaanse luchtmachten deel te nemen aan groots opgezette luchtmanoeuvres onder de titel „operation Bulldog”.

Anders dan de kortgeleden uitgevoerde „operation Foil”, welke door vele, vooraf bekend gemaakte plannen beter als oefening bestempeld kan worden, is dit laatste samentreffen van de Westerse luchtvloten geworden tot een veelomvattende manoeuvre, waarbij zich vele verrassingen voordeden.

Het grootste succes van deze manoeuvres werd behaald door de z.g. „intruders”, toestellen die in kleine formaties laag komen aanvliegen en door radar veelal niet kunnen worden opgemerkt. Een groot aantal vliegvelden en andere belangrijke doelen werd op deze manier aangevallen, waarbij het element verrassing zo groot was, dat de resultaten boven verwachting waren. Onder de vliegtuigen, die voor dit doel werden gebruikt bevonden zich „Hornets” en „Fireflies”. Ook de Nederlandse vliegers zijn niet zonder successen naar Leeuwarden teruggekeerd. De gevechtsrapporten van de Nederlanders vermelden het neerschieten van 19 „vijandelijke” vliegtuigen. Vijf toestellen werden waarschijnlijk neergehaald en ten gevolge van de druk van Nederlandse



Inscheping van het aan „operation Bulldog” deelnemende grondpersoneel van de vliegbasis Leeuwarden a. b. van H. Ms. „Jan van Heemskerk”.

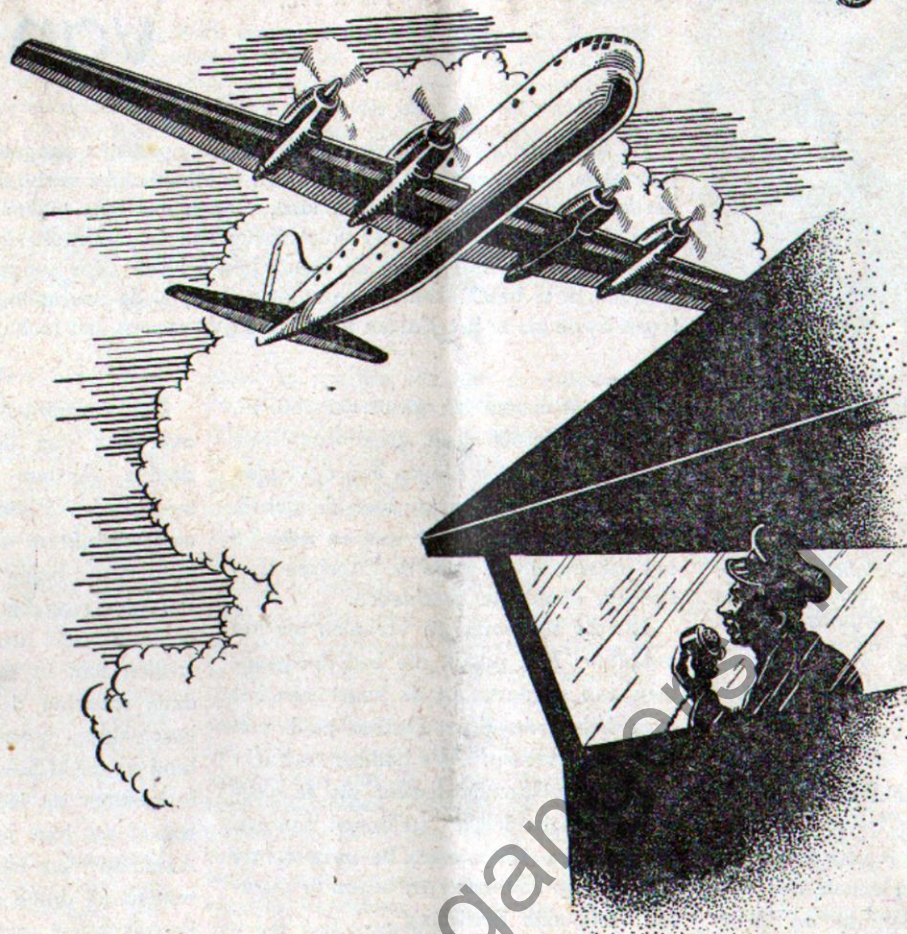
duimen werden er acht beschadigd. Deze resultaten zijn uiteraard enigszins geïllustreerd, omdat ook de aangevallen

toestellen niet hebben stilgezeten, ook al zijn dan de resultaten van hun schietcamera's nog niet prijsgegeven. Eén Nederlands vliegtuig werd al zeker beschadigd bij een „overshoot” landing van een onzer piloten op Thorney Island.

De deelnemende straaljagers bezaten een overtuigende meerderheid over de aanvallende bommenwerpers, die voor het grootste deel bestonden uit de oudere types als Wellingtons, Lancasters, Harvards (vreemd!! Red. St.) en Mosquito's. Ware strijd ontstond toen de Amerikaanse B 50's trachtten het Engels grondgebied te belagen, want het is bekend, dat de moeilijkheden van een straaljager in de hogere regionen tegen een ultrasnelle bommenwerper als de B 50 niet te onderschatten zijn. Zolang de meningen over de doeltreffendheid van de tegenwoordige straaljager tijdens de eerste oefening, operation Foil, nog zozeer uiteenlopen, dat van een vaststaande uitspraak nog allerminst gesproken kan worden, lijkt het al zeer voorbarig om nu reeds een oordeel over de jagerafweer te geven van deze tweede manoeuvre. Het grote voordeel van deze oefeningen — vooral voor de vliegers der kleine landen — is natuurlijk de belangrijke ervaring, die op deze dagen wordt verworven, waardoor mag worden verwacht dat de Westerse straalsquadrons op hun eerste klas vliegtuigen eerste klas piloten zullen krijgen.

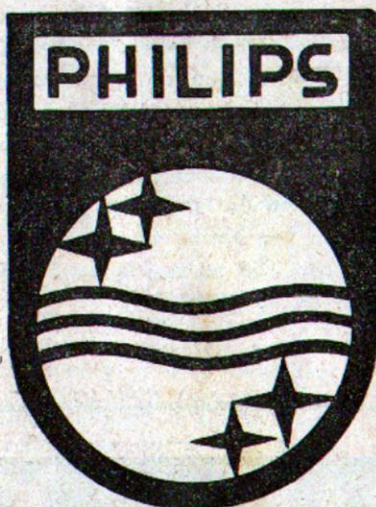


Vertrek van Meteors op de vliegbasis Leeuwarden naar Thorney Island, voor deelname aan „operation Bulldog”.



VLIEGTUIG RADIO

en alle andere communicatie-
apparatuur voor de luchtvaart



PHILIPS

TELECOMMUNICATIE INDUSTRIE N.V.

Grote Postweg 502

BANDOENG

meer dan dertig jaar ervaring



De Commandant van Israël's Luchtmacht, kolonel Aharon Remez, vroeger vlieger in de R.A.F. Hij was een van de weinige geoefende vliegers die beschikbaar waren, toen in October 1947 de Haganah besloot tot het oprichten van een luchtwapen. Bij de organisatie van deze luchtmacht speelde hij een belangrijke rol.

Hoe is deze luchtmacht ontstaan? Beschikte men reeds over een kern, wie waren de piloten, wat voor toestellen gebruikte men? Dit zijn enkele der vele vragen die bij een ieder, die op luchtvaartgebied geïnteresseerd is, boven zullen komen. De militaire censuur, die in Israël met vrij grote strengheid werd toegepast heeft de beantwoording van deze vragen nog steeds niet geheel mogelijk gemaakt, maar er zijn wel enkele interessante gegevens gepubliceerd, die we U niet willen onthouden.

Tijdens de parade, die ik U in de aanhef van dit artikel noemde, werden de moderne toestellen voorafgegaan door een formatie, bestaande uit toestellen die van de bevolking van Israël de bijnaam „primussen” hadden gekregen wegens het pruttelende en sputterende geluid, dat de motoren van deze kistjes zo vaak lieten horen. Deze toestellen waren de ook ons zo welbekende Austers, waarvan er een 20-tal van de Engelsen nog vóór het einde van het mandaat, waren opgekocht als „scrap”. Letterlijk met kunst en vliegwerk werden deze practisch alle weer in de vaart gebracht en deze oude, afgedankte en weer opgelapte toestelletjes slaagden er in, in de eerste dagen van de strijd een enorme taak te verrichten. Zij bevoorraden afgelegen en geïsoleerde posten met munitie en medicamenten, voerden ernstig gewonden af, begeleidden convoïen, kortom deden al dat nuttige werk dat ook onze Pipers en Austers zo voorbeeldig verrichten.

De Luchtmacht van Israël

Bij de officiële opening van de tijdens de operatiën aangelegde weg Tel Aviv — Jeruzalem, welke een van de Arabieren onafhankelijke verbinding moest vormen van het belegerde Jeruzalem met de kust, vlogen moderne jagers en bommenwerpers in formatie boven deze weg, ter opluistering van de plechtigheid. Ongeveer een jaar na de officiële oprichting van de Staat Israël bleek deze jonge staat reeds over een luchtmacht te beschikken, die in staat was bij al de operatiën, zowel in het Noorden tegen Syrië als in het Zuiden tegen de Egyptenaren, het luchtoverwicht te bevechten.

Er bestaat echter één groot verschil, nl. dat er in Israël geen grondorganisatie bestond, die alle storingen kon opvangen en verhelpen, maar dat hier de gehele luchtmacht nog illegaal was en alles in het geheim, d.w.z. voor de Engelsen verborgen, diende te geschieden.

Uit die tijd stammen verhalen als het volgende: Een piloot, die had deelgenomen aan de acties in de buurt van het toen belegerde Kfar Etzion, zuid van Jeruzalem, vertelt: „We hadden opdracht om een duikbombardement uit te voeren op vijandelijke stellingen van een hoogte van 400 meter. Ik ging echter door tot op 250 meter en begon te „straffen” met mijn Browning”.



Symbool van Israël's Luchtmacht, de Davidsster.

De vooruitgang, belichaamd in de overgang van de feitelijk reeds afgedankte Austers naar moderne Messerschmidts, Flying-Fortresses, Dakota's en Beaufighters was zeker niet zonder de hulp van Joden buiten het toenmalige Palestina mogelijk geweest. Deze snelden te hulp, toen de strijd ontbrandde en stelden hun in geallieerde legers opgedane ervaring de jonge luchtmacht ter beschikking. Vooral Zuid-Afrika, Engeland en de U.S.A. leverden ervaren oorlogspiloten en technisch geschoold personeel uit hun Joodse bevolkingsgroep. Aankoop van modern materieel in het buitenland droeg er het zijne toe bij om de rollen zeer snel om te draaien. Slaagden de gezamenlijke Arabische strijdkrachten in de lucht, waaronder de Egyptische een vooraanstaande plaats in nam, er in het begin in, ongehinderd Tel Aviv en andere doelen te bestoken, al spoedig moesten zij hier gevechten aangaan met gelijkwaardige tegenstanders en daarna werden Caïro, Damascus en Amman het doel van Israëliische bombardementen.

In de periode van de wapenstilstand tot op heden heeft men niet stilgezeten. Opleiding in de verschillende vakken en ambachten, die bij elke luchtmacht te verrichten zijn wordt aan vlieg- en technische scholen krachtig aangepakt. Veel aandacht wordt besteed aan het „air-minded” maken van de jeugd en op middelbare scholen worden zelfs enkele uren uitgetrokken in het leerplan voor het onderwijs in luchtvaartonderwerpen.

Zo zal de Israëliische luchtmacht een factor van belang worden in het politieke spel, dat nu nog in het Nabije Oosten wordt gespeeld.

J. S.

Anker Brier ★

Vliegen en Veiligheid

Met een tikje verholten trots, maar toch met veel angst in haar stem vertelde mijn moeder in het jaar 1930 haar vriendinnen: „Ja, en onze Jan gaat vlieger worden”. „Vlieger?”; zeiden de vriendinnen dan, „ik begrijp niet hoe je dat goed kunt vinden, dat is toch zo'n gevaarlijk beroep!” Waarop moeder dan meestal maar peinzend „ja” knikte. En over dit vooroordeel zijn velen nog steeds niet heen gegroeid. Wij, die in de luchtvaart zitten, lachen er een beetje medelijdend om, maar het is een feit dat vliegen door velen nog steeds als levensgevaarlijk beschouwd wordt. De oorzaak moet veelal gezocht worden in het spectaculaire; dat aan een vliegongeval vastzit, terwijl een auto-ongeluk (of voetgangers-, betja- of fietsongeval) hoogstens onder plaatselijk nieuws in de krant komt. En toch wijzen de statistieken aan, dat het vliegtuig tegenwoordig een van de veiligste middelen van vervoer is en zeker een lager ongevallencijfer vertoont dan wegvervoer.

Hoe men aan deze cijfers komt? Veiligheid wordt gewoonlijk uitgedrukt in een getal, dat de verhouding weergeeft tussen het tot stand gebrachte vervoer en het aantal ongevallen. „Het tot stand gebrachte” vervoer wordt dan uitgedrukt in passagiers/kilometers (of mijlen), waarbij het totaal verkregen wordt door op te tellen het aantal kilometers dat alle passagiers tezamen binnen een bepaald tijdsbestek hebben afgelegd. Zo is het aantal passagiers/kilometers van een Amsterdam — Batavia-vlucht, aangegenomen dat er 40 passagiers in de Connie zitten, $14.000 \times 40 = 560.000$. (Dit getal is globaal, het spreekt vanzelf dat het voor de statistiek nauwkeuriger bepaald wordt!)

In de jaren voor de oorlog waren de vervoerscijfers vanzelfsprekend lager dan thans. Zo werden in de Verenigde Staten in het jaar 1938 „slechts” 100 miljoen pass./km. afgelegd, terwijl het cijfer voor 1948 tegen de 16.000 miljoen ligt. Dat deze toename gepaard ging met een stijgend aantal ongevallen, zal iedereen begrijpen. Maar niet voor niets werd op de laatste IATA-vergadering in Den Haag dankbaar bekend gemaakt, dat het luchtverkeer steeds veiliger wordt, onder andere dank zij de overheidsbemoeiing i.v.m. eisen voor luchtwaardigheid en de steeds beter wordende gronddiensten. De normale luchtvaartmaatschappijen hebben een betere score dan de zgn. „wilde vaart”, waarbij de factor dat een gevestigde luchtvaartmaatschappij minder risico's neemt, zeker een rol speelt. We denken hierbij bijv. aan het feit dat de „wilde vaart” zijn kisten nog al eens overmatig volstopt, zoals onlangs weer bleek uit het vliegtuigongeval van de wilde vaartmaatschappij „Strato Freight” waarbij 53 personen het leven verloren. Het toestel was een C-47 (een „vliegende betja” dus) die men volgestopt had met 81 (ja, één en tachtig) mensen.

Het werkelijke veiligheidscijfer voor luchtvervoer was in 1946 94.000.000 kilometer. D.w.z. dat een passagier 3000 retour-vluchten Amsterdam — Batavia zou kunnen maken voordat hem iets overkwam. Daar hij hiervoor echter 250 jaar nodig zou hebben, is de kans veel groter dat hij inmiddels overlijdt aan hartverlamming of aderverkalking. Gaan we dit cijfer vergelijken met wegvervoer, dan komt dat er minder goed af. De vergelijkende cijfers voor fatale ongevallen op 100 miljoen pass./km. zijn: vliegtuigen 1,4; treinen 1,4; bussen 0,9; auto's 3. Hierbij zijn niet medegerekend de „ongevallen aan derden”, m.a.w. de

fatale ongevallen die niet de automobilist of zijn passagiers troffen, doch voetgangers of fietsers op de weg. Gaan we in dit cijfer ook betrekken de gewonde slachtoffers bij een verkeersongeval, dan komt het wegverkeer er nog slechter af; dan komen we voor 100 miljoen pass./km. tot de volgende cijfers: vliegtuigen 3; treinen 8; bussen 7; auto's 145.

Deze cijfers zijn alleen gebaseerd op de civiele luchtvaart, militaire luchtvaart is hierbij niet in beschouwing genomen. En zo ziet men, dat het vliegtuig een heel wat veiliger reizen biedt dan zelfs het reizen per trein. Dit heeft tot gevolg gehad dat de verzekeringspremies voor vliegtuigen aanmerkelijk omlaag gegaan zijn in de loop der tijden en men zal in geen enkel levensverzekeringscontract meer de clause aantreffen, die vroeger voorkwam: „behoudens het reizen per luchtvaartuig”.

Dat een militair vliegen voor hij verkeersvlieger kan worden, een grondige omscholing nodig heeft, is vanzelfsprekend. Immers als militair is hij getraind op oorlogvoering, dus méér risico's ne-

men, zoveel mogelijk risico's nemen zelfs. Als verkeersvlieger mag hij er geen nemen. En dat militaire vliegers zelfs in vredetijd iets riskeren, bleek uit een ander ongeval van de laatste tijd: de marine vlieger, die al spelend met zijn Hellcat-Fighter een Dakota ramde van de Eastern Airlines (een van de meest betrouwbare Amerikaanse maatschappijen), waarbij behalve de Hellcat piloot 15 personen het leven verloren.

Dat de overheid veel doet om het luchtverkeer te beveiligen, ook hier in Indonesië, is vanzelfsprekend. En nu wil ik aan het slot van dit artikel als burger nog even een pluim steken op de hoed van de M.L. (die overigens veel te weinig versierd wordt): voor het enorme werk wat ze — en met name kapitein Cooke en luitenant Van Oosten — verzet hebben bij de reorganisatie van de luchtverkeersbeveiliging op Kemajoran. L.V.B. is een baby in Indonesië, zeker niet ouder dan een jaar of vier, en ze heeft wel degelijk last gehad van vele kinderziekten. Maar zoals de organisatie nu is, is ze prima; en als in de komende weken de M.L. zich bescheiden terugtrekt en haar taak gaat overdragen aan de burgerinstanties (de ervaren handen van de Heer Boivin, die op Schiphol zijn sporen verdiend heeft, waarborgen wel dat de L.V.B. in goede handen komt) mag ook van burgerzijde wel eens gezegd worden, dat de luchtvaart in Indonesië dankbaar mag zijn voor dat wat de M.L. op dit gebied heeft gepresteerd.

VINK.

VLIEGNIEUWS UIT INDONESIE.

De Vliegclub Batavia heeft plannen in de toekomst van Tjililitan te verhuizen naar een sportveld in Kebajoran. Hier zal dan t.z.t. een clubhuis met restaurant worden gebouwd. Tevens hoopt de club, die momenteel 170 leden telt, vele zakenlieden die in Kebajoran komen te wonen tot zich te trekken.

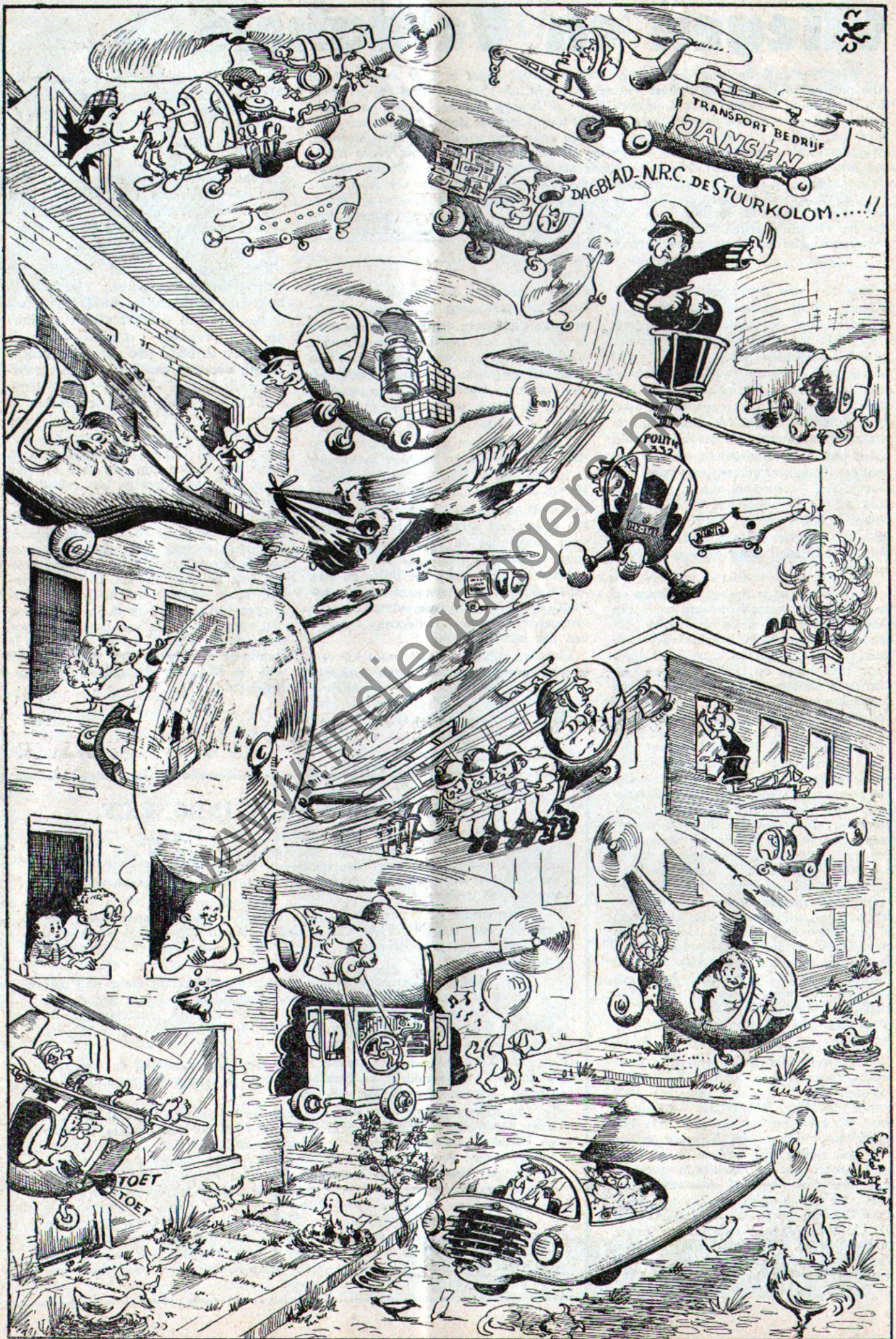
Een ander plan van de vliegclub betreft een vlucht naar Singapore met één van haar vier Piper Cubs. Men heeft één van de Pipers voorzien van een extra brandstoftank; ook zal een radio in dit toestel worden ingebouwd.

De Vliegclub Bandoeng, welke in wezen wel bestaat maar nog niet actief vliegt omdat geen vliegtuig ter beschikking is, hoopt spoedig te kunnen gaan vliegen met een Taylorcraft sportvliegtuig, eigendom van de ML. De Taylorcraft lijkt zeer veel op de Piper Cub, maar heeft minder goede prestatie.

De Zweedse SAAB Scandia maakt een goede kans in de toekomst de DC-3's van het KLM Interinsulair Bedrijf te gaan vervangen. Er worden in Zweden besprekingen gevoerd!

Kemajoran wordt meer en meer door buitenlandse vliegtuigen aangedaan. Regelmatige bezoekers zijn Malayan Airways met Douglas DC-3's en British Overseas Airways Corporation (BOAC) met Lockheed Constellations en Avro Lancastrians. Een interessante bezoeker was onlangs een Bristol Freighter van Australian National Airways, die een tussenlanding maakte op weg van Singapore naar Darwin. ANA bezit drie van deze toestellen.

De Grumman Mallard van de NNGPM heeft het leven gered van een Indonesische baby, door deze toen zij zeer ziek was van de Vogelkop op Nieuw-Guinea snel te vervoeren naar Morotai, vanwaar zij met de KLM verder werd getransporteerd naar Makassar, alwaar door operatief ingrijpen haar leven werd gered.





De militaire vliegers van de vliegbasis Leeuwarden waren in October niet fortuinlijk: van de drie vliegtuigen, die in een formatiestart opstegen, keerde er slechts één onbeschadigd terug. Het vliegtuig van de leider werd ernstig beschadigd op het vliegveld zelf. Het tweede toestel moest een noodlanding maken bij Volendam, waarbij het eveneens grotendeels werd vernield. Beide piloten kwamen er ongedeerd af.

De sergeant vlieger De Ruyter was juist bezig zijn aanloop te nemen, toen hij van zijn collega in het tweede toestel, dat rechts achter hem startte, radiografisch het seintje kreeg dat er iets los zat aan z'n Gloster Meteor. De Ruyter sloot onmiddellijk het gas af en ging op de remmen staan ten einde te trachten het toestel nog op de startbaan te houden, doch dat gelukte niet. De straaljager kwam in zachtere grond terecht, waarbij het toestel zwaar beschadigd werd. Een begin van brand kon door de brandweer van het vliegveld worden gelust.

Het tweede toestel, bestuurd door sergeant vlieger Van der Maessen de Sorubreff kwam boven Noord Holland in mist en wolken terecht. Plotseling viel het radiocontact met de verkeerstoren in Leeuwarden weg. De vlieger raakte de koers kwijt en besloot, temeer daar zijn brandstofvoorraad geen experimenten meer zou toelaten, een voorzorgslanding te maken. Hij zette het toestel bij Volendam op een weiland neer, waarbij het zwaar beschadigd werd.

De burgemeester van Amsterdam heeft op Schiphol een gedenkteken onthuld, dat de instelling in 1930 van de geregelde luchtverbinding Amsterdam-Batavia in de herinnering roept. In 1940 was een soortgelijk gedenkteken door de Duitsers vernield. De plichtigheid had op 1 October plaats, omdat 25 jaar geleden de vliegers A.N.J. Thomassen à Theussink van der Hoop, H. van Weerden Poelman en P. A. van den Broeke startten voor de eerste vlucht naar Batavia. In de herrijzenis van het monument zag de burgemeester een symbool van de herrijzenis van de nationale luchtvaartmaatschappij.

Dr. Plesman zei: „Toen de lijn Amsterdam-Batavia geopend werd hadden we 26 stopplaatsen, thans 6, maar ik voorspel U, dat we binnen tien jaar de

route vliegen binnen 24 uur met één stopplaats en spoedig daarna zullen we Amsterdam — Batavia non-stop kunnen vliegen. De zeer ernstige toestand, waarin Nederland en Indonesië verkeren, doet ons volhouden. De luchtverbinding is een nauwe band, die veel bijdraagt tot onderlinge samenwerking”.

Aan de vlieger Van der Hoop, die thans directeur is van het museum te Batavia, werd namens de burgemeester en de KLM een felicitatie-telegram gezonden.

Na een ziekte van ongeveer twee weken is onverwacht te Voorburg overleden de bekende vliegtuigconstructeur Theodorus Egbert Slot. De heer Slot, die 54 jaar oud is geworden, verwierf grote bekendheid als constructeur van de Pander „Postjager”, welk toestel o.a. deelnam aan de Melbourne-race in October 1934. Voorts was hij de ontwerper van de Pander-lesvliegtuigen en van de „Schelde-mus” en „Schelde-meeuw”, kleine éénpersoons-toestellen. Sedert 1948 was hij technisch adviseur bij de N.V. Frits Diepen.

De Nationale Luchtvaart School (NLS) heeft een modern Amerikaans sportvliegtuig aan haar vloot toegevoegd, nl. een Luscombe Silhouette 8A. Dit is een tweezitter, uitgevoerd als hoogdekker en voorzien van een 65 pk Continental motor. De beide zitplaatsen zijn naast elkaar aangebracht. Ook werd de NLS wederom een Tiger-Moth rijker, van welk toestel zij thans 11 exemplaren bezit. Bovendien bezit zij, zoals bekend, een groot aantal Piper Cubs, alsmede een goeie oude Koolhoven FK-43, die lang vóór de oorlog bij de KLM in gebruik was.

Na de 1 April-mop van de KLM, waarin werd aangekondigd dat de Boeing Stratocruiser op Schiphol zou landen, met het gevolg dat duizenden naar de Amsterdamse vlieghaven trokken om dit machtige toestel te zien, en duizenden er de pé in handen toen, in plaats van de Stratocruiser, een Dakota landde waarop met grote letters „1 April” geschilderd was, is nu de Stratocruiser toch echt op Schiphol geweest en honderden hebben het toestel van binnen en van buiten kunnen bewonderen. Stratocruisers van American Air-

lines zullen Schiphol weldra regelmatig aandoen op hun vluchten naar Duitsland.

Twee grote luchtvaartpioniers zijn kortgeleden in Nederland gestorven. Het zijn Walaardt Sacré, die de eerste commandant van de militaire luchtvaart op Soesterberg was, en Willem Pottum, die bekend werd door zijn vele ballontochten.

Passagiers op de Amsterdam New-York route prefereren het Hollandse eten boven het Amerikaanse en daarom heeft de KLM besloten een filiaal van haar grondkeuken te Schiphol te vestigen in New York!

De beroemde „R.A.F.-Band” komt naar Nederland om een serie uitvoeringen te geven, waarvan de opbrengst ten goede zal komen aan het „Van Weerden Poelman Fonds”.

SNEU.

Tijdens oefeningen met radiografisch bestuurbare vliegtuigen leidde een jachtvliegtuig een B-17 naar een denkbeeldig doel. Een andere jager, die de vijand voorstelde en op dezelfde wijze was uitgerust als z'n collega, kreeg de B-17 onder radio-controle door sterker signalen uit te zenden dan de andere. Ten slotte werd het eerste jachtvliegtuig door z'n eigen B-17 naar huis gejaagd.

KOE.

Een landbouwer in Illinois woonde in de buurt van een vliegveld. Op zekeren dag verdwaalde een van z'n koeien in een groot veld met maïs. Het gewas tierde zo welig, dat het onmogelijk was het rund te ontdekken. De boer fietste naar het vliegveld, huurde een vliegtuig en liet zich boven het maïsveld vliegen, waar hij de vermiste melkbron ontdekte. Enkele ogenblikken later liep het dier weer in het weiland.

Lezer! Kent U méér van dit soort luchtvaart-anecdotes? Schrijf ze op en zend ze aan: Red. Stuurkolom, HKML Koningsplein W-8 Batavia. Iedere geplaatste anecdote wordt door ons met f 2.50 gehonoreerd.

Red. Stk.

Ankerbier



Duister avontuur

door

CAPTAIN GERALD P. AVERILL USMC.

Toen de lente van 1943 in aantocht was, had men het in parachute springen al ver gebracht. Natuurlijk, de mannen van de opleidingsschool te Tontouta hadden nog steeds dat beroerde gevoel in hun maagstreek, wanneer ze sprongen, maar het springen bij daglicht was toch zo langzamerhand gesneden koek voor ze geworden. Anders was het met het springen bij nacht gesteld. Ze vonden dat nog steeds een hachelijke onderneming, omdat in het donker de kans op ongelukken veel groter is.

Die nachtelijke oefeningen! Wanneer het vliegtuig de startbaan onder zich gelaten heeft, giert de wind door de open deur naar binnen en het wordt ieder ogenblik kouder. In het schijnsel van de lampen lijken de parachutisten op geesten. Iedere draad aan de buitenkant van het vliegtuig jankt en klaagt. De machine vliegt in de juiste richting en wanneer het waarschuwingslicht rood wordt, staan de mannen op en haken aan als in een droom. In de deuropening staat de eerste die moet springen en kijkt in de duisternis. Hoewel er 19 kerels achter hem staan, voelt hij zich eenzaam en verlaten op de afschuwelijkste plaats die men zich denken kan.

Hij grijpt het deurpaneel steviger vast en vraagt zich af of de jumpmaster van plan is op dat veld aan te vliegen of het toestel tegen een bergwand wil verpletteren. Het licht wordt groen en hij springt de diepte in. Direct heeft de schroefwind hem te pakken. Zijn lichaam schiet in de richting van de aarde, totdat de static line zich spant en de parachute zich opent: een witte bloem in de duisternis. En de parachutist zweeft naar beneden als een wezen uit een andere wereld.

We hadden wat het springen betreft één grote moeilijkheid. Er was bijna niet aan vliegtuigen te komen. Alle machines waren in die tijd nodig om gewonden van Rendova en New Georgia te vervoeren. Dit tekort aan vliegtuigen hield ons zo lang op, dat we pas in Mei 1943 onze laatste sprong konden maken.

Voor onze spring-oefeningen gebruikten we drie verschillende velden. Het moeilijkste, dat maar zelden werd gebruikt, lag dicht bij ons kampement en het vliegveld. Op een heuvel, die aan het veld grensde, was een Rode Kruis barak gebouwd, vandaar dat het bekend was onder de naam „het Rode Kruis veld”. Aan weerszijden van het veld lagen de kampementen van Amerikaanse troepen. Aan de Zuidkant bevond zich een opslagplaats en aan de Noordkant lagen mannen van de Marine. Het was boven dit Rode Kruis veld, dat een gebeurtenis plaats vond, die veel consternatie veroorzaakte en waarover in ons bataljon nog lang gesproken is.

Ten tijde van de gebeurtenis had ons bataljon bijna drie weken aaneen gronddienst gehad. Alle vliegtuigen waren elders in gebruik en dientengevolge konden wij niet anders dan op de grond opereren. Het was voor iedereen ontmoedigend. Geforceerde marsen vormen geen liefkoosd amusement voor paratroepen, zelfs niet, wanneer het tegen het einde van de opleiding gaat lopen. Het bataljon werd met trucks 30 Mijl weg gereden en dan uitgenodigd met de grootst mogelijke snelheid terug te wandelen naar het kampement. Dat werd op den duur machtig vervelend en de troepen begonnen te smachten naar een vliegtuigvloer onder hun voeten. Ze juichten van vreugde, toen het nieuws kwam, dat de volgende Vrijdagavond door één der compagnieën zou worden gesprongen. De dag brak aan en met koortsachtige activiteit werden voorbereidselen getroffen voor de oefening. 's Avonds werd een uur eerder gegeten. Vrachtwagens kwamen aanrijden en werden met bagage afgeladen. In volle gevechtssuitrusting en met twee parachutes verzamelden de parachutisten zich en klommen op de wagens.

De afstand van ons kamp naar het vliegveld bedroeg vijf mijl en toen het convooi het veld op kwam rijden, was het daglicht verdwenen en had paats gemaakt voor de diepe duisternis van de Pacific. De lichtjes langs de start-

baan twinkelden en de lichtstraal van het zoeklicht speelde over het veld en het omgevende land. Aan het eind van de hoofdstartbaan stonden vlak naast elkaar vijf Dakota's geparkeerd. De troepen stegen uit en stelden zich op, de parachutes netjes vóór zich gestapeld. De compagnies commandant hield rapport. Daarna werden de parachutes uitgereikt en systematisch met de uitrusting gecontroleerd. Banden werden strakker getrokken, een laatste gedegen inspectie gaf het behaaglijk voorgevoel van een goedgeslaagde oefening. In lange rijen begaven de manschappen zich aan boord van de vliegtuigen, de bagage werd ingeladen, de compagnie was klaar!

Motoren sloegen aan, trapjes werden weggetrokken en blokken voor de wielen verwijderd. Een machtige trilling voor door vliegtuigen en passagiers, toen het toerental der propellers werd opgevoerd. De toren gaf het groene signaal en een voor een verdwenen de machines in de donkere nacht.

Het spring-plan zag er uit als volgt: Vlieg twee keer rond het veld, daal dan tot 800 voet en vlieg recht over het doel. De lichten in de Rode Kruis barak zouden branden en dienst doen als gids. Zodra het eerste vliegtuig boven het terrein zou komen, had de vlieger tot taak de vleugellichten te ontsteken en de manschappen te laten springen. De andere toestellen zouden het eerste volgen. Een tweede ronde zou worden gemaakt voor het afwerpen van de voorraden.

Nu vond diezelfde avond in het marinierskamp ten Noorden van het veld een feestelijke bijeenkomst plaats, waarop gasten van andere onderdelen waren uitgenodigd. Een 1ste rangs film zou worden vertoond. Om zeker te zijn dat alles vlot zou verlopen, was bevel gegeven bij de aanvang van de voorstelling alle lichten zonder uitzondering te dóven. Dit was noodzakelijk, omdat op deze manier het maximum uit de draagbare generatoren zou kunnen worden gehaald.

„Toen de tijd naderde dat de voorstelling een aanvang zou nemen, waren de stoelen in het openluchttheater al gauw bezet. Rook, en het praten van honderden mannen vulden het amphitheater. Toen alle lichten uit waren kreeg de operator een wenk en draaide de eerste film door de projector.

Op dat ogenblik waren de vliegtuigen twee maal over het terrein gevlogen en bezig met de derde ronde. Het eerste toestel daalde nog wat, liet de flaps voor de helft uit en was gereed voor de laatste run. De piloot keek naar de jumpmaster, die naast hem stond en wees naar beneden. Duisternis, maar ongeveer een mijl verder twinkelden lichtjes. Beide mannen keken er enkele seconden naar en waren het er toen over eens, dat dit de lichtjes waren die ze zochten. Toch spookte er door het hoofd van de jumpmaster iets van twijfel, toen hij zich naar de cabine begaf. Hij zei tegen de parachutisten dat het nu zover was. De mannen stonden moeizaam op.

stijf als ze waren van het stilzitten in de koude nachtwind. Ze kregen bevel aan te haken, de jumpmaster hurkte naast de deur en zag de lichten vlak onder de linker vleugel komen. Voor in het toestel deed de piloot zijn uiterste best en toen de neus van het vliegtuig over de voorste lichtjes gleed reikte hij naar de knop voor het groene licht. Tot zijn verwondering werd plotseling een tweede, helderder licht zichtbaar, even verderop. Tijdens de briefing was over één groep lichten gesproken en nu waren er twee, maar na even nadenken reikte hij toch naar het knopje en draaide het om. In de staart van het vliegtuig zat in stomme verbazing de jumpmaster, een verbazing die toenam, toen hij het rode licht groen zag worden. Een bevel, en in minder dan een halve minuut hadden alle parachutisten het vliegtuig verlaten, en bleef er van hen niets over dan de static lines, die tegen de wand van het vliegtuig sloegen. De vier andere machines wierpen eveneens hun



lading af. De nacht was gevuld met zijde.

De film, die in het marinierskamp werd vertoond, was er één van de „Road” serie met Bob Hope en Bing Crosby en iedereen vermaakte zich buitengewoon. Het geluid van vliegtuigmotoren had enkele toeschouwers afgeleid, maar was spoedig vergeten. Sommige gasten hadden even omhoog gekeken en met hun ogen naar de gekleurde boordlichten gezocht.

De eerste parachutisten hoorden de valschermen boven zich open gaan en probeerden heen en weer schommelen te voorkomen. Ze vielen snel en hadden de grond bijna te pakken, toen ze zich realiseerden dat ze boven de verkeerde plaats waren gesprongen. Ze schrokken hevig bij het zien van het filmlicht en de plotselinge gil van een vrouw joeg hen een rilling over de rug, toen ze nog honderd voet boven de grond zweefden en zich klaar maakten voor de landing. Er was geen tijd voor het uitroepen van een waarschuwing,

voordat de eerste parachutist midden in het theater viel. Een pandemonium brak los. Allemaal kwamen ze in het theater terecht; schreeuwend en vloekend smakten ze neer op de dicht opeengepakte lichamen. Twee paratroepers vielen op het filmdoek, dat in flarden ging. Anderen kwamen op de projectie-tent terecht, gooiden de hele zaak omver en trokken de lichtkabel uit. In de Egyptische duisternis, die volgde, landden méér parachutisten met hun zware schoenen op naar boven gerichte gezichten. Het jammer van de gewonden was verschrikkelijk om aan te horen.

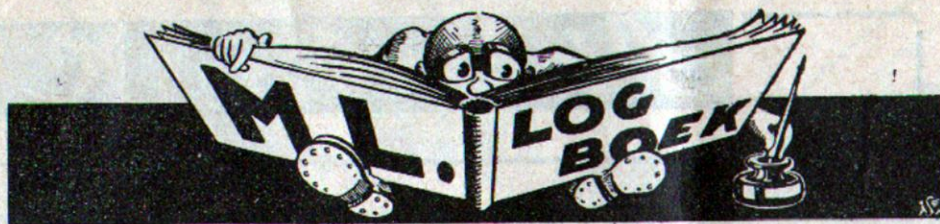
Het filmpubliek moet gedacht hebben dat het einde der wereld nabij was. Een paar seconden van te voren hadden ze gebruld van het lachen om Hope en Crosby. Het was niet te geloven, dat vijandelijke parachutetroepen zó ver doorgedrongen konden zijn, maar ze waren er! Iemand riep uit, dat de Jappen een aanval deden en een paniek verspreidde zich door het kamp. Stalen helmen, geweren, pistolen en gevechtsuitrusting droegen veel bij tot de heilige overtuiging, dat het hier vijandelijke strijdkrachten betrof. De mannen, die uit de laatste vliegtuigen sprongen, leefden zich helemaal „in” en vergrootten de verwarring door het ten gehore brengen van bloedstollende oorlogskreten. Er zou een grote verwoesting zijn aangericht die nacht, wanneer niet een koelbloedige kerel de lichtkabel had opgespoord en licht had gemaakt.

Het was een vreselijke aanblik! Er was een lege ruimte waar het projectiescherm had gestaan. De stoelen waren gedeeltelijk vernield. Het hele theater was bezaaid met parachutes. Parachutisten waren bezig hun harnassen uit te trekken en zich te verzamelen voor zover dat mogelijk was. De meesten van hen waren verschrikkelijk opgewonden, maar toen ze de dodelijk ontstelde gezichten van de Mariniers zagen barstten ze in lachen uit.

Op dat ogenblik wierpen de vliegtuigen de voorraden af. Gekleurde parachutes kwamen naar beneden zweven. Kannen met vijf gallons water sloegen met een doffe bons tegen de grond. Medicijnkisten, munitie, rantsoenen. Vijf minuten lang regende het voorraden. Toen het laatste vliegtuig overgevlogen was en weg ronkte in de nacht, was het stil...

De paratroepen verspeelden veel goodwill, die nacht. Er werden ernstige en welgemeende verontschuldigingingen gericht aan de commanderend officier van het onderdeel. Ondanks verscheidene gebroken benen, ontelbare verstuipte enkels en schaafwonden hadden de paratroepen toch een buitengewoon opwindende operatie achter de rug. Zowel officieren als manschappen grinnikten, toen ze terug kreupelden naar het kampement. Het was een beste nacht geweest.

Ankerbier



Twee Mustangs Vermist

Er bestaat nog steeds geen enkele zekerheid omtrent het lot van de 2de luitenant-vlieger A.B.A.M. Brokx en Th. F. F. Scherf van het 122ste Squadron, die op Maandag 10 October met twee Mustangs van de vliegbasis Medan startten voor een dienstvlucht naar Bandoeng en niet op de vliegbasis Andir arriveerden. Dagen lang hebben toestellen van 20ste, 18de, 17de en 122ste Squadron boven Sumatra naar de vermiste vliegtuigen gezocht. Schepen van de Koninklijke Marine verleenden assistentie bij het opsporingswerk, terwijl de commandanten van troepeneenheden, varende schepen en KLM-vliegtuigen werden gewaarschuwd. Tot op heden bleven alle nasporingen zonder enig resultaat. Even gloorde er iets van hoop, toen op 13 October de KLM-vertegenwoordiger te Djambi berichtte, dat hij op de bewuste Maandag tegen een uur of twaalf twee jagers in Noordelijke richting had zien vliegen. Intensief zoeken boven de omgeving van Djambi en Palembang door Piper Cubs van het 17de Squadron en een PVA-Mitchell, en boven de Riouw Archipel door een Dakota van S.A.R. Singapore, leverde geen resultaten op.

We willen ons op deze plaats niet laten verleiden tot het opwerpen van gissingen omtrent de oorzaak en het verloop van het gebeurde. We kunnen slechts de vurige hoop uitspreken, dat de vliegers hun machines tijdig hebben kunnen verlaten of een geslaagde noodlanding hebben uitgevoerd en kans zullen zien zich een weg te banen naar de bewoonde wereld. Het zoeken wordt voortgezet.

Para-Brevet

Op 28 September werd te Bandoeng door kapitein Visser van de Parachutistenschool het Para-brevet uitgereikt aan kapitein vlg. wnr. A. G. Deibel, de 1ste luitenant vlg. wnr. E. J. van Blommestein; K. Merkelbach; L. W. Hansen en aan de 2de luitenant vlg. wnr. O. J. Moojen; de res. 2de lt. Lutpn. M. L. P. M. J. Duyvendijk; de 2de lt. M. L. v.s.d. J. H. Cox en de lt. Inf. K. L. B. J. v.d. Hazel.

Generaal Majoor Meyer

Op het Hoofdkwartier M. L. werd aan generaal majoor Meyer, voormalig commandant B-Divisie en in vroeger dagen officier bij de M. L., door de CML een album met foto's aangeboden ter gelegenheid van zijn vertrek naar Ne-

derland. Na een hartelijke toespraak door de CML sprak de vertrekkende generaal zijn grote waardering uit voor de wijze, waarop de Militaire Luchtvaart in de afgelopen jaren steun verleende aan de grondstrijdkrachten, waarover hij het commando voerde.

Commando overdracht 17de Squadron

Het 17de Squadron kreeg op 27 September een nieuwe commandant. Kapitein vlg. wnr. A. J. Weber nam afscheid van zijn onderdeel, luitenant vlg. wnr. J. Mossou nam het commando over.

Tijdens een korte plechtigheid voor de Piper Cub-hangar op de vliegbasis Medan, in tegenwoordigheid van de territoriaal tevens troepencommandant van Noord Sumatra, generaal-majoor P. Scholten; de P.M.C. van Medan, luitenant kolonel P. A. H. J. van Aarsen; ML-officiëren van Medan en een aantal genodigden, werd door kapitein Weber, luitenant kolonel Janssens, commandant Lucosu en luitenant Mossou het woord gevoerd tot het aangetreden personeel van de C-patrouille van 17 squadron en de commandanten van de A- en B-patrouilles uit Palembang en Padang.

Kapitein Weber bracht hulde aan zijn squadron en dankte zijn mannen voor de wijze waarop zij, vooral gedurende de tweede politionele actie, hun taak hadden volbracht en voor het in hem geschonken vertrouwen.

Overste Janssens zei in zijn toespraak onder meer: „De grote massa zal nooit die waardering kunnen hebben voor de bemanningen en het grondpersoneel van een Squadron Piper Cubs, die haar zo ten volle toekomt.

Gij vliegt niet met lœiende en brullende motoren, ge maakt geen duikvluchten met snelheden van om en nabij de 500 mijl, ge voert geen bommen en rockets mee, maar wat ge wel hebt gedaan, is, dat ge met een motortje van 60 pk boven vijand en oerwouden hebt gevlogen, vertrouwend op dat ene motortje en op Uw goed gesternte. Voor dit alles breng ik U, vooral ook namens de CML en namens de territoriale commandanten in Noord-, Midden- en Zuid-Sumatra, hulde.” Overste Janssens bracht kapitein Weber dank voor zijn kundige leiding en sprak de hoop uit, dat de nieuwe commandant zich op dezelfde wijze van zijn taak zou kwijten als zijn voorganger. Daarna droeg hij het commando officieel over aan de luitenant Mossou, die in zijn toespraak het personeel van het 17de squadron aanspoorde haar taak op dezelfde wijze te blijven vervullen en de geest, zoals die onder kapitein Weber heerste, te bewaren.

Een afscheidscadeau in de vorm van een theeservies, aangeboden door het squadron-personeel, vormde voor kapitein Weber een bewijs van erkentelijkheid voor zijn toegewijde leiding.

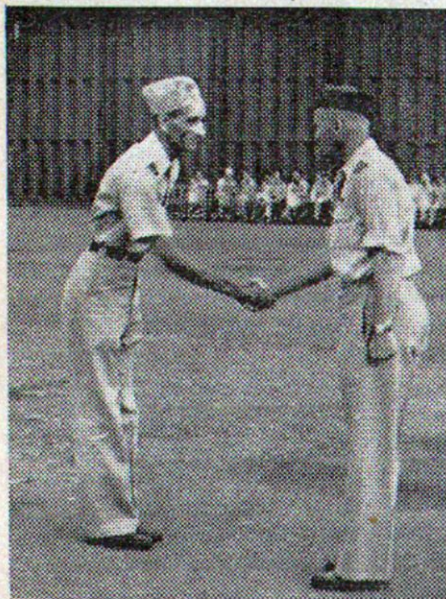
Opleidingscommando overgedragen

De CML reikte op 8 October een tweetal onderscheidingen uit op de vliegbasis Kali Djati. De 1ste luitenant vlg wnr R. C. H. Schäftlein ontving het vliegerkruis, terwijl de Ambonnees sergeant majoor J. Sopakuwa werd onderscheiden met de eremedaille, verbonden aan de Orde van Oranje Nassau in zilver. Het vliegerkruis werd aan luitenant Schäftlein uitgereikt wegens betoonde moed, initiatief en volharding als commandant van een bommenwerper, die tijdens de oorlogsdagen door een vijandelijke overmacht werd aangevalen en tot landen gedwongen. Door een geslaagde noodlanding met het door kogels doorzeefde vliegtuig uit te voeren, kon de bemanning grotendeels worden gered. Sergeant majoor Sopakuwa ontving zijn onderscheiding wegens 28 jaar trouwe dienst.



Mannen van 17 Sqn. Medan. V.l.n.r.: Verspoor, v. d. Berg, Weber, Toet, Human en Holthuis.

Na het uitreiken der onderscheidingen werd op plechtige wijze het Opleidings Commando van majoor vlg wnr A. L. Cox overgedragen aan kapitein vlg wnr R. A. D. Anemaet. In hartelijke bewoordingen dankte de



Een handdruk: „OCO” is overgedragen! Links kapitein Anemaet, rechts majoor Cox.

CML beide officieren voor wat zij in het afgelopen jaar tot stand brachten in het belang van het Opleidings Commando, van Kali Djati en van de gehele M.L. „Gij hebt het Opleidings Commando van de grond af opgebouwd en dit, zoals de legercommandant dat het vorige jaar uitdrukte, gemaakt tot een monument van de geest van de M.L.,” aldus generaal Van der Eem.

Nadat zowel majoor Cox als kapitein Anemaet de manschappen van Kali Djati in het Hollands en in het Indonesisch hadden toegesproken, werd de plechtige overdracht besloten met een parade van de diverse op Kali Djati gelegerde onderdelen, voorafgegaan door de Stafmuziek van het KNIL. Een negental Harvards vloog de parade in strakke formatie vooruit.

Commando overdracht 120ste Squadron.

Kapitein vlg wnr F. E. Broers nam afscheid van het 120ste Squadron. Tijdens de officiële overdracht van het commando vóór de Noordhangar op de vliegbasis Andir werd achtereenvolgens het woord gevoerd door de commandant van het Luchtvaart Commando Java, luitenant kolonel W. M. Leyder, door de scheidende commandant, kapitein Broers en door de nieuwe Squadroncommandant, de 1ste luitenant vlg wnr L. W. Hansen. Uit naam van het Squadronpersoneel ontving kapitein Broers een natuurgetrouwe miniatuur-uitgave van het vliegtuig, waarin hij

zich bijzonder op zijn gemak placht te voelen: de H-310. Na het overvliegen van een formatie Mustangs was deze overdracht een feit.

Commando overdracht 18de Squadron.

Alsof drie commando-overdrachten in een maand tijds nog niet voldoende was, kreeg ook het 18de Squadron in de afgelopen maand een nieuwe commandant. Vrijdagmorgen 14 October droeg op de vliegbasis Tjililitan kapitein vlg wnr R. de Senerpont Domis het commando officieel over aan kapitein vlg wnr P. van Buuren.

In een toespraak memoreerde de CML het prachtige werk van het 18de Squadron (dat juist dezer dagen 7½ jaar bestaat) tijdens de oorlog uit Australië en tijdens de beide positionele acties verricht en deed een beroep op het personeel, de naam van het Squadron hoog te houden. „Wij zijn het verplicht aan de nagedachtenis van hen, die vielen bij de uitoefening van hun plicht,” aldus de CML.

Zowel de scheidende als de nieuw benoemde commandant richtten zich in het Hollands en in het Indonesisch tot het aangetreden Squadron-personeel.

Officiersclub Tjililitan.

Tjililitan heeft een officiersclub. ML-officiëren en genodigden kunnen sinds 8 October op de 1ste Vliegbasis terecht voor minoeman en makana in een omgeving, die aan gezelligheid weinig te wensen over laat. Het bijzonder smaakvol uitgevoerde interieur van de club, (ingericht in een der vertrekken in Basis Commando 1 V.B.) werd door talrijke genodigden bewonderd tijdens een dansavond, waarbij bloemstukken, en een feestelijke verlichting bijdroegen tot het scheppen van een prettige sfeer.

Mutaties.

Majoor Willinck keerde uit Nederland terug en werd wederom belast met de functie van Hoofd Kantoor Personeel M.L.

Kapitein Sijthoff, Chef Dienst B. O. S., demobiliseerde en werd opgevolgd door de 1ste luitenant S. A. C. Dudok van Heel.

Majoor Maurenbrecher werd als Hoofd Kantoor Opleidingen opgevolgd door kapitein P. A. Hoyer.

Kapitein G. Cooke nam de plaats in van majoor J. L. W. Rhaesa, die eervol van de functie Hoofd Kantoor Vliegvelden en Vliegbases werd ontheven.

Directeur Officier van Gezondheid 2de klas (vl. arts) H. Ensingh werd eervol ontheven van de functie van Hoofd Vliegmedisch Keuringscentrum Bandoeng en opgevolgd door de Officier van Gezondheid 1ste klas (vl. arts) Lay Moek Fo.

1ste luitenant C. E. Evers zit nu als Chef Verkeersleiding op de plaats van de 1ste luitenant B. Hendriks.

Aanbevolen Artikelen.

(Deze artikelen kunnen ter inzage worden aangevraagd aan de Red. Stuurkolom, H. K. M. L. Koningsplein West 8 Batavia)

McBane, Maj. R. B.

Leadership in the making

Field Artillery Journal 39-3 1949.05.06 blz. 115 3 blz. 5 foto's.

Bespreekt de toegepaste selectiemethode op een speciaal daartoe ingerichte school om het U.S.A.-leger in psychisch en fysiek opzicht werkelijke leiders te geven (3232).

Favereau, P.

The Ecole d'Etat Major — French Staff School

Military Review 29-3 1949.06 blz. 108 2½ blz.

Een gedetailleerde beschrijving van de opleiding van de Franse Stafofficiëren (3235).

Young, Col. R. N.

The conduct of learning

Military Review 29-3 1949.06 blz. 22 4 blz.

Behandelt de sinds September 1948 gevolgde opleidingsmethode bij het „Command and General Staff College” te Fort Leavenworth (3236).

Meyers, Capt. L.

Making of morale

Marine Corps Gazette 33-1 1949.01 blz. 48 2 blz. 1 foto.

Geeft in beknopte beschouwing de bij het Am. Korps Mariniers gevolgde methode aan, om een hoog moreel aan te kweken bij de in karakter enz. ver uiteenlopende recruten (3238).

„DE STUURKOLOM”

Hoofdredacteur Elt S. D. Sipma
Redacteurs Tlt O. Kuijk

vdrg. H. van der Bie

Sgt H. Hooftman
Wmr A. J. Snel-
leman

Tekenaar

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

Abonnementsprijs: (bij vooruitbetaling):

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 Adm. Stuurkolom met duidelijke vermelding van naam en adres op de postwisselstrook.

Een regeling van abonnementen voor Nederland wordt voorbereid.

AnkerBier

SPORTIEVE STRIJD TUSSEN K.L.M. EN M.L.



Deelnemers aan de KLM-wandelmars keren terug op het uitgangspunt: Kemajoran. Tweede van links: generaal Van der Eem; daarachter majoor Gijbels, Staf Officier Administratieve Zaken M.L.

Foto KLM

Tennistournooi.

In het K. L. M. tennistournooi, dat gehouden werd op 17 en 18 September wist de M.L. een eervolle tweede plaats te behalen. Zeer zeker eervol, aangezien de M.L. het zonder Croqué moest stellen, daar deze deelnam aan de Javakampioenschappen te Bandoeng. Zijn plaats in het M.L.-team werd nu ingenomen door Rumemper, die, hoewel hij niet onverdienstelijk speelde, toch onder het peil van Croqué bleef. Ook ons herendubbel, Knoop — Rumemper, verloor nu door onwennigheid veel van haar kracht, terwijl er evenals in het gemengd dubbelspel, Knoop — Mevr. Rhaesa, met te weinig élan werd gespeeld.

De resultaten waren als volgt:

M.L. — Unilever 3—0

M.L. — K.L.M. 2—1

finale

M.L. — K.M.G. 0—3

Ook voor het hockey-tournooi was de M.L., nu gecombineerd met de M.B.H.C. uitgenodigd. Dit tournooi is voor de M.L. niet erg succesvol geweest, want reeds in de eerste wedstrijd tegen B.V.C., kwam zij door vervoersmoeilijkheden maar met 8 man in 't veld met als resultaat een 5—0 nederlaag. In de verliezersronde was A.D.K.C. de tegenstander en hoewel de M.B.H.C./M.L. combinatie nu volledig was en zelfs een kleine veldmeerderheid had kwamen zij niet tot scores. A.D.K.C. zag echter wel kans om eenmaal het doel te vinden, hetgeen voldoende was voor

een 1—0 overwinning. Deze resultaten van de M.L. zijn niet erg hoopvol voor de komende competitie, te meer daar de majoor Maurenbrecher en de kapitein Hoyer niet meer beschikbaar zullen zijn. De jongere spelers zullen nu moeten tonen wat zij waard zijn.

Wandelmars.

Tot slot van de K.L.M. sportfeesten werd er op 2 October een wandelmars

over 25 km. gehouden. Van M.L.-zijde werd er met ongeveer 100 man, in 4 groepen aan deze mars deelgenomen. Ook generaal majoor Van der Eem behoorde tot de deelnemers. De start vond 's morgens om zes uur plaats vanaf Kemajoran en zo zagen wij dan in de vroege morgen de tippelaars vrolijk zingend en fluitend door Batavia's straten trekken. Al dadelijk bleek, dat er onder de militaire deelnemers grote interesse bestond voor de groepsprizen. Hierbij bezorgden vooral 3 groepen n.l. een detachement Mariniers, L.V.T. en L.M.N. de jury grote moeilijkheden en was het onmogelijk om bij de finish de beste ploeg aan te wijzen daar zij gedrieën hetzelfde aantal punten behaalden. Er werd daarom besloten om door middel van een defileerwedstrijd tot een beslissing te komen. Het defilé dat hierna door de generaal majoor v. d. Eem werd afgenomen had als resultaat:

1 Mariniers

2 L.V.T.

3 L.M.N.

Ook op wandelgebied spreekt de M.L. een woordje mee.

Wielervedstrijd.

Ten slotte was de Militaire Luchtvaart op 8 October nog in een veteranenwielervedstrijd rond Boekit Doeri vertegenwoordigd, waarbij de eerste prijs in de wacht werd gesleept door kapitein ter zee vlieger P. Vroon, commandant M.L.D., terwijl generaal majoor Van der Eem als tweede de finish passeerde!

DE M.L. TE MEDAN

„Militair Sportkampioen Medan en omstreken 1949”

Alhoewel de maand Augustus alweer enige tijd achter ons ligt, willen wij toch nog even terug komen op de sportwedstrijden die in deze maand te Medan werden gehouden. De ML heeft hierbij zeer goede resultaten behaald waarvan twee recordverbeteringen en de titel MILITAIR SPORTKAMPIOEN MEDAN EN OMSTREKEN 1949 wel de hoogtepunten waren. De strijd om deze titel, die door 9 onderdelen werd geleverd, had een zeer sportief verloop en werd alleen wat een-tonig door de regelmaat waarmee de ML haar overwinningen behaalde.

Voor het behalen van deze titel was er een militaire zeskamp georganiseerd, die uit de navolgende takken van sport bestond: badminton, tafeltennis, tennis, volleybal, atletiek en zwemmen. Uitgezonderd tennis, waarbij 11 VB de 4e plaats bezette, werden zij op alle andere takken van sport no 1. Bij de atletiekwedstrijden werd het ML-record 4 maal 100 mtr. estafette dat op naam stond van Trp. Cdo ML. Bat. (49.3 sec.) door 11 VB verbeterd en gebracht op 49 sec., terwijl kpl. Randsdorp het 800 m. record van Binsbergen (2.21.1 sec.) eveneens verbeterde en bracht op 2 min. 20.2 sec. Het eindresultaat was dat de ML in het eindklassement 1e werd met 9 punten en zich mag noemen: „MILITAIR SPORTKAMPIOEN MEDAN EN OMSTREKEN 1949.

De beker werd door de voorzitter van de S.V.M.L. Medan, de kapitein Roukens in ontvangst genomen.

Het tweede belangrijke tournooi bestond uit voetbal en werd het „Galanischild-tournooi” genoemd, waaraan 33 verenigingen deelnamen.

De eerste ronde werd door de ML maar net overleefd, door middel van strafschoppen, maar daarna bleek men ingespeeld te zijn en na 4 wedstrijden gewonnen te hebben, werd de finale bereikt, waar ML het op moest nemen tegen Medan Poetra. Deze tegenstander bleek te sterk en zo werd er dan ook, zij het na verlen-ging, met 5—2 verloren.

De ML eindigde zodoende in dit tournooi op de 2e plaats.

Sportlui in Medan, proficiat!

LEGERLUCHTMACHT NEDERLAND

Bij de Legerluchtmacht Nederland wordt een begin gemaakt met de opleiding van een vaste kern beroepspersoneel. In het bijzonder heeft men daarbij een grote behoefte aan technisch grondpersoneel beneden de rang van tweede luitenant. Doch ook voor het vliegend personeel — in alle rangen — zijn er goede mogelijkheden.

A. GRONDPERSONEEL.

De opleidingen voor het grondpersoneel geschieden op het vliegveld Deelen en wel voor:

a) radio- en radarmonteurs, radaroperateurs en grondtelegrafisten op de radio- en radarschool.

Vereiste vooropleiding: einddiploma MULO.

De vakken, die bestudeerd moeten worden zijn niet gemakkelijk en een vooropleiding is zodoende noodzakelijk. De monteurs beginnen met een opleiding tot radarmonteur, die 9 maanden duurt. De beste leerlingen kunnen daarna verder gaan voor radarmonteur, welke opleiding nog 3 maanden in beslag neemt.

De opleiding voor grond-radiotelegrafist duurt 9 maanden, die voor radaroperateur 3 maanden.

Bijna alle opleidingen wisselen theorie en praktijk voortdurend af, zodat het programma zeer aantrekkelijk is.

b) motor-, vliegtuig- en bewapeningsmonteurs, electriciens, instrumentmakers, houtbewerkers, schilders en bekleiders.

Vereiste opleiding: ambachtschool of daarmee gelijkstaande opleiding.

De langste cursus is die voor bewapeningsmonteurs, nl. 29 weken. De overige variëren van 14 tot 22 weken.

De opleidingen staan op een zeer hoog peil. Dit blijkt uit het feit, dat van de gedemobiliseerde oorlogsvrijwilligers ca. 80% het bij de luchtmacht geleerde vak tot vast beroep heeft gekozen.

Aard der verbintenis.

Het toekomstige grondpersoneel wordt na de aanmelding gekeurd en door de Indelingsraad in het dienstvak geplaatst waarvoor de man het meest geschikt lijkt. Hierna vindt nog een „vak-test” plaats op het vliegveld Ypenburg.

Worden de kandidaten goedgekeurd, dan tekenen zij een verbandacte voor het beroepspersoneel. Daarmee verplichten zij zich gedurende 6 jaar in dienst te blijven, waarvan het eerste jaar als proefjaar zal worden aangemerkt. Aan het einde van dit proefjaar bestaat de mogelijkheid voor het Rijk zowel als voor de betrokkene de verbandacte te verbreken. Aan het einde van de periode van 6 jaar kan de acte verlengd worden, ditmaal voor onbepaalde tijd.

Mogelijkheden.

Bij het technisch grondpersoneel bestaat alleen voor hen, die in het bezit zijn van het einddiploma MTS of een daarmee gelijkstaande opleiding de kans om beroepsofficier te worden. Doch ook in de rangen beneden die van tweede luitenant bestaan goede promotiekansen,

het hangt geheel van de kennis en geschiktheid van de man af.

In enkele uitzonderingsgevallen is het voorts mogelijk om voor Rijksrekening een MTS-opleiding te verkrijgen, om alsnog officier te kunnen worden. Dit geldt uiteraard alleen voor de allerbesten.

Bezoldiging.

De salarisregeling voor technisch personeel is als volgt:

1e loongroep	minimum	maximum
	f 160.—	f 215.— pm.
2e loongroep	„ 170.—	„ 240.— „
3e loongroep	„ 180.—	„ 250.— „
4e loongroep	„ 190.—	„ 280.— „
(met geschiktheid voor opzichter 3e kl.)	„ 200.—	„ 305.— „
opzichter 3e kl.	„ 250.—	„ 320.— „
opzichter 2e kl.	„ 270.—	„ 335.— „
opzichter 1e kl.	„ 290.—	„ 335.— „
hoofdopzichter	„ 300.—	„ 380.— „

Het minimumsalaris van loongroep 1 (f 160.—) is het salaris waarmee in beroepsdienst wordt overgegaan. Is de opleiding voltooid dan stijgt het salaris, evenredig met het aantal dienstjaren, in die eerste loongroep.

Na enige tijd stijgt de vakbekwaamheid. Hierdoor is het bv. mogelijk in de 2e loongroep te worden geplaatst. De loongroepen hangen niet altijd samen met de rang, doch uitsluitend met dienstjaren en vakbekwaamheid. Bevorderingen worden afhankelijk gesteld van bekwaamheid en vooral van de mate van leidinggeven in de werkkring.

B. LUCHTVARENDEN.

Bij de luchtvaardenden bestaat eveneens een sterke behoefte aan beroepspersoneel. Echter wordt niet dadelijk na de keuring een verbandacte getekend, daar het niet zeker is dat de man voor het opleidings-examen zal slagen.

Adspirant-luchtvaardenden tekenen derhalve een acte bij het reserve-personeel.

Hierbij moet een splitsing in drie categorieën worden gemaakt.

a) Vliegers. Bij een opleiding voor vlieger moet een verbandacte voor drie jaren getekend worden. Deze acte houdt tevens de verplichting in om na demobilisatie iedere maand 6 uur te vliegen, tot een totale diensttijd is bereikt van 6 jaar, de opleiding en eerste oefening medegerekend. Deze 6 uren zijn verdeeld over 4 werkdagen. Men wordt dan een zgn. „maandvlieger”.

Tevens moet in deze na-demobilisatie periode ieder half jaar nog een vakbekwaamheidsproef afgelegd worden en gedurende 14 dagen moet onafgebroken dienst gedaan worden. Zijn de 6 jaar verstreken dan bestaan er geen verdere verplichtingen meer. Wel is het mogelijk op eigen verzoek de verbintenis als „maand-vlieger” te verlengen.

b) Waarnemer, navigator, bommenrichter, luchtschutter.

c) Vliegtuig-telegrafist.

De maximum diensttijd van de onder b en c genoemde categorieën bedraagt 2 jaar.

Na afloop daarvan blijft men echter tot zijn veertigste haar reserveplichtig, hetgeen inhoudt dat de man ieder jaar gedurende twee weken werkelijke dienst moet verrichten.

Vereiste opleiding: tenminste einddiploma Mulo-B of een overgangsrapport van de 3e naar de 4e klas HBS.

Aard der verbintenis.

Evenals bij het grondpersoneel, kan ook de luchtvarende beroepsmilitair worden. Dit kan echter eerst dan geschieden, wanneer men geslaagd is voor zijn vakopleiding. De duur der verbandacte is dan 6 jaar, waarvan het eerste jaar weer als proefjaar wordt aangemerkt.

De acte voor het reserve-personeel getekend bij het begin van de cursus komt dan natuurlijk te vervallen.

In de categorie luchtvaardenden kunnen alleen zij officier worden, die in het bezit zijn van een einddiploma 5j. HBS B. Er moet dan tevens een cursus voor beroepsofficier gevolgd worden. Hoe deze opleiding verloopt en de duur daarvan, is nog niet met zekerheid te zeggen.

Keuring, indeling en opleiding luchtvaardenden.

Na aanmelding volgt de medische keuring, waarna de Indelingsraad adviseert in welk dienstvak de man het best op zijn plaats is. Daarna vindt op het vliegveld Ypenburg voor het toekomstige vliegend personeel een vliegmedische en psychotechnische keuring plaats. Dit zijn geen examens, doch een nauwkeuriger onderzoek naar de geestelijke capaciteiten.

Hierna wordt de kandidaat aan een practijkttest onderworpen. Deze test wordt „grading” genoemd en is bedoeld om na te gaan of de man over de nodige „feeling” beschikt.

Er volgen 15 vliegrepen op het lichte „Tiger Moth” toestel. In deze 15 uur zijn weer enkele tests opgenomen, waardoor de instructeur kan nagaan of de leerling over de vereiste vliegcapaciteit beschikt.

Heeft de kandidaat aan alle testen en keuringen voldaan dan wordt de verbandacte resp. voor 3 of 2 jaar getekend en volgt de definitieve inlijving.

Vakopleiding.

De opleiding voor vlieger begint na de recruten-opleiding van 3 maanden op het vliegveld Woensdrecht bij Bergen op Zoom. Het veld is zeer gunstig gelegen en beantwoordt volledig aan zijn doel.

Tijdens de Elementaire Vlieger Opleiding (E.V.O.) leert de man op de „Tiger Moth” starten, landen, groepvliegen, kaartlezen en blind- en nacht-vliegen. Verwacht wordt dat hij dit na 60 vliegrepen onder de knie heeft.

Het lesprogramma op Woensdrecht bevat eveneens veel theorielessen. Duur van deze E.V.O.: drie maanden. Hierna volgt een schriftelijke en een practijkttest. Dit is nodig om na te gaan of de toekomstige vlieger voldoet aan de eisen voor de Voortgezette Vlieger Opleiding (V.V.O.).

Deze V.V.O. vindt plaats op het vliegveld Gilze-Rijen. Het lessen ge-

schiedt met North American Harvard toestellen. In 150 vliegreuren wordt onderricht gegeven in het starten en landen met zijwind, dag- en nacht navigatietochten, acrobatie, bommenwerpen en het landen op speciale radiobakeninstallaties bij slecht zicht en lage wolkenhoogte.

Daarnaast wordt in Gilze-Rijen eveneens een groot aantal theorielessen gegeven over navigatie, aerodynamica, vliegtuigmotoren, bewapening, schiet- en bommenwerptechniek en verbindingsdienst.

De duur van deze V.V.O. is negen maanden. Tezamen met de E.V.O. dus 1 jaar. Is de cursus met goed gevolg doorlopen dan wordt het brevet uitgereikt.

De opleiding gaat door óf op Valkenburg op de „Austers“ óf op Twenthe bij de jachtvliegschool op de „Spitfires“; bij de A.V.O.T. op twee-motorige toestellen en voor de besten — na de Spitfire — op de Gloster Meteor.

De opleidingen voor waarnemer, vliegtuigtelegrafist en voor het verkeersleidingspersoneel geschieden op Gilze-Rijen.

De opleiding tot waarnemer duurt 9 maanden, die tot vliegtuigtelegrafist 12 maanden.

Bij de waarnemersopleiding wordt de nadruk gelegd op de navigatie. Daarnaast worden ook de vakken onderwezen, die eigenlijk meer op het terrein van de bommenrichter, de telegrafist en de mitrailleurshutter liggen.

Toekomstige waarnemers krijgen hun opleiding op de grond. Daarbij maakt

men gebruik van z.g. synthetische opleidingsmiddelen, die een stevige grondslag leggen voor de praktische opleidingen in de lucht. De praktijk heeft bewezen, dat de leerlingen mede door hun 120 vliegreuren, voldoende gelegenheid hebben, om de vaak lang niet eenvoudige stof goed onder de knie te krijgen.

De vliegtuigtelegrafisten krijgen op het vliegveld Delen bij Arnhem hun eerste opleiding tot grondtelegrafist. De besten gaan door naar Gilze-Rijen, waar ze een uitgebreid lesprogramma moeten verwerken. De hoofdvakken zijn: seinen, opnemen, radiotechniek, radiovoorschriften, radionavigatie, meteorologie en bewapening. Het aantal vliegreuren bedraagt 60.

De toekomstige verkeersleiders ontvangen hun opleiding eveneens op Gilze-Rijen. Zij moeten van het gehele vliegbedrijf goed op de hoogte zijn en dus all round ontwikkeld worden.

De cursus omvat twee delen: een opleiding tot start-onderofficier (vereiste opleiding MULO of 3j. HBS) en een tot verkeersleidingsofficier (opleiding 5j. HBS). Deze cursussen beginnen met een praktijkopleiding op een vliegbasis, vervolgd met een cursus op Gilze-Rijen en eindigt weer met een praktijkopleiding. De start-onderofficier, die daarna verkeersleidingsofficier moet worden, krijgt op Gilze-Rijen nog zes maanden les. Hier is hij in de gelegenheid om de vakken verbindings, kaartpassen, radar, meteorologie, seinen en opnemen, luchtvaartwetten en vliegtuigherkenning te bestuderen.

Bijzondere opmerkingen.

Voor K.L. militairen die momenteel in Indonesië dienen en voornemens zijn na de tropen-diensttijd over te gaan naar de Legerluchtmacht geldt het volgende:

1. Zij dienen een verzoekschrift in langs de hiërarchieke weg aan de Commandant Legerluchtmacht Nederland, Gevers Deynootweg 63 in Scheveningen; (afschrift ter kennisneming rechtstreeks aan de Adjudant-Generaal Luchtmacht, Plein 4, Den Haag).
2. Degenen, die een desbetreffend verzoekschrift hebben ingediend, moeten zich bij aankomst in Nederland niet laten demobiliseren, doch zich z.s.m. melden bij het Commando Legerluchtmacht Nederland (Hoofd Personele Zaken), Gevers Deynootweg 63, Scheveningen.

Leeftijdsgrenzen.

- a) voor instructeurs en daarmee overeenkomende niet-technische functies is bepaald, dat zij de leeftijd van 35 jaar niet mogen hebben overschreden.
- b) voor technische functies (grondpersoneel) is geen leeftijd voorgeschreven. Personeel dat ouder is dan 34 en nog een volledige technische opleiding behoeft, komt echter niet meer in aanmerking.
- c) voor aspirant-vliegers is de maximum leeftijd om nog een vliegeropleiding te ontvangen vastgesteld op 24 jaar.

Blijf bij

OP LUCHTVAARTGEBIED!

Neem een jaarabonnement op

De Stuurkolom

Het enige luchtvaartblad in Indonesië.

Wie zich in Indonesië abonneert, krijgt het blad na eventueel vertrek naar Nederland **zonder kostenverhoging** toegezonden tot het abonnement ten einde loopt.

Neem **VANDAAG** een **ABONNEMENT**.

NIMEF

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

voor

EMBALLAGE

cartonage

etiketten

winkelrollen

papieren zakken

handelsdrukwerk

blikverpakking

blikdruk

BATAVIA — BANDOENG — MALANG

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

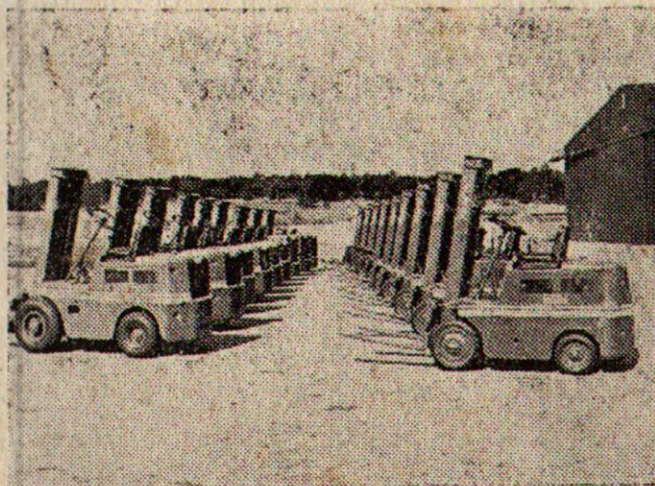
SCHIEDAM

N°1697

N.V. INDISCH KANTOOR VAN

KOOPMAN & Co.

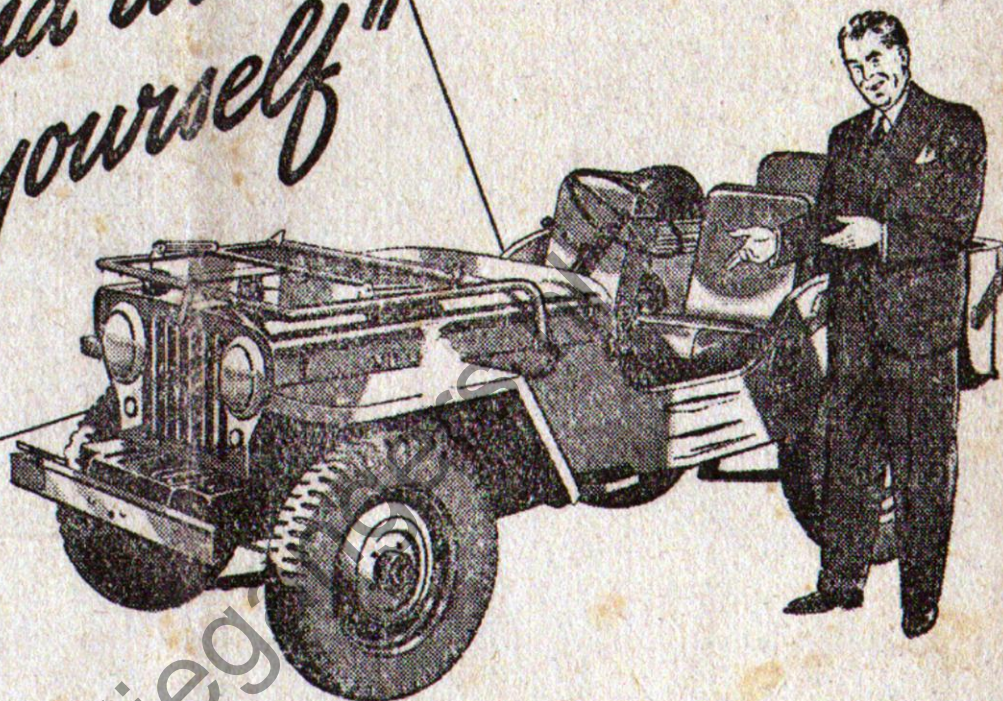
Amsterdam — Batavia — New York.



Deze 18 „CLARK” vorkheftrucks
 werden onlangs afgeleverd aan de
 Luchtstrijdkrachten
 NEDERLAND.

0 7/9

*"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

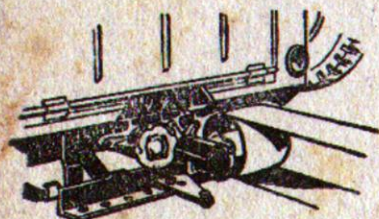
spread its cost over many industrial and farm uses... the day around... the year around! You'll know why the "Jeep" can do anything a light tractor can do. You'll recognize its handiness as a 5,500-lb.-pull tow truck... an 800-lb.-capacity pick-up truck... a passenger runabout. You'll realize the "Jeep's"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

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

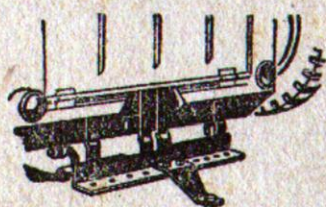
We invite you to come in now and drive a "Jeep."

GET A **'Jeep'**

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



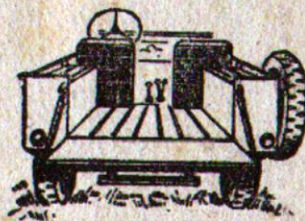
POWER TAKE-OFF delivers up to 30-h.p. to shaft and belt-driven equipment.



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.