

322^{STE} SPITFIRE SQUADRON

Spitfire-vlieger Nijwening heeft zijn eerste vlucht boven de archipel destijds met een buiklanding beëindigd. Tijdens de bootreis was hem waarschijnlijk het onderdeel van de „Voor-geschreven handelingen, voorafgaande aan de landing”, dat „wielen uit” heet, ontschoten, met het gevolg, dat zijn toestel over het gras schoof, toen de wielen nog rustig in de vleugels lagen te wachten op de hydraulische dwang, die hen pleegt naar buiten te stuwen. Het vliegtuig, de materie heeft zich op het nippertje gewroken. Op de laatste vlucht van Nijwening vóór zijn repatriatie liep zijn hydraulische druk ergens heen, waar zij niet hoorde en van „wielen uit” was ook dit keer geen sprake. Zo maakte deze vlieger van zijn eerste en laatste vlucht boven Indonesië een buiklanding.

Tussen deze incidenten ligt het optreden van het 322ste Spitfiresquadron van de Luchtmacht Nederland, dat 7 October 1947 te Tandjong Priok aan land stapte en momenteel in Semarang een renteniersleven leidt in afwachting van de boot, die deze blauw- en welgemutste mannen weer naar het vaderland brengt.

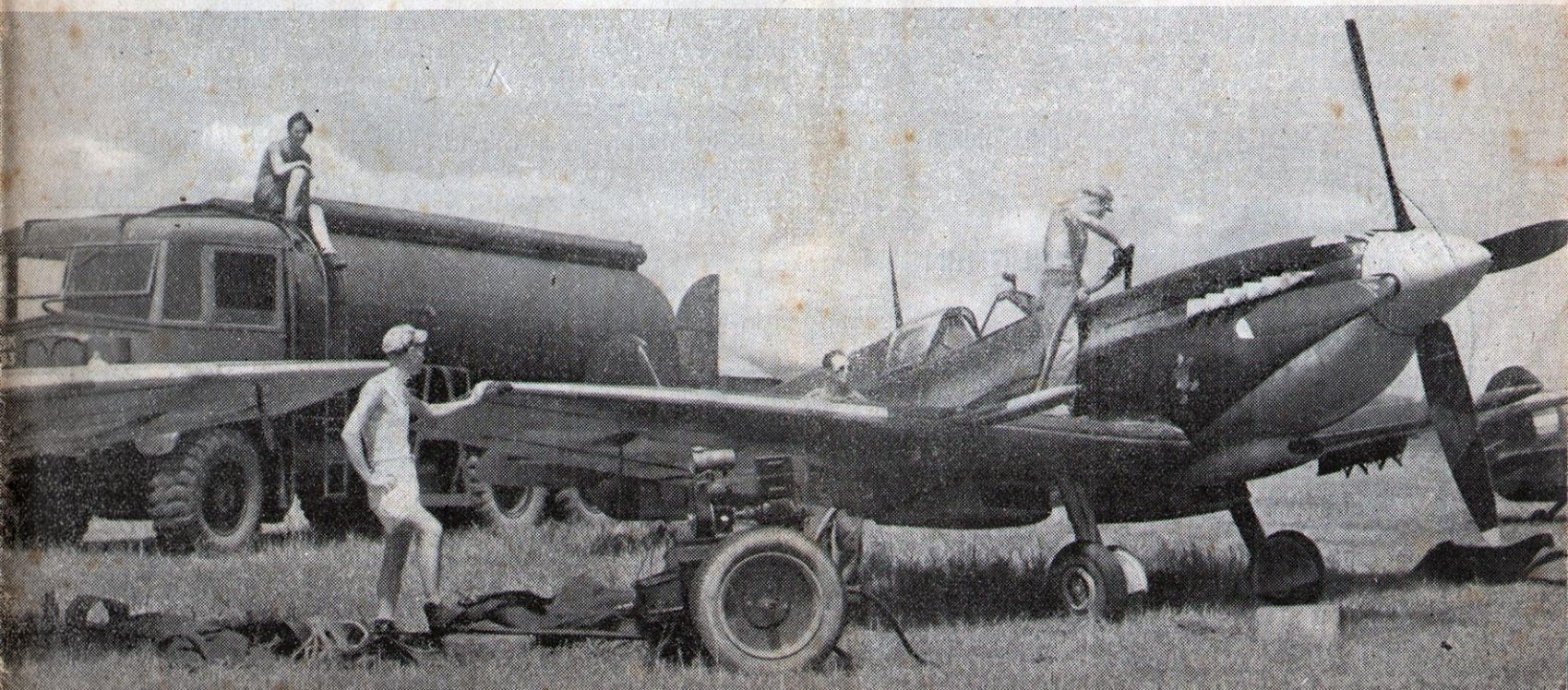
Reeds eerder was een Nederlands jachteskader onder het getal 322 buiten de landsgrenzen geweest, ten einde de

naam van de Nederlandse Militaire Luchtvaart tijdens krijgsoperatiën in de lucht hoog te houden. Dat is toen gelukt. Dat is nu wéér gelukt. Want alleen in 1948 voerde het Spitfire-squadron in Semarang 812 opdrachten uit op 1507 sorties. De vliegtuigen hingen dat jaar ruim 1463 uur in de lucht en dat waren de toestellen, die bij gedeelten in Indonesië aankwamen en naderhand verstoken bleven van aanvoer van onderdelen. Dank zij de R.A.F.-dump in Medan konden de toestellen blijven vliegen, maar wat dit voor improviseren en piekeren met zich bracht voor de technische dienst laat zich denken. Onder het in Engeland verworven motto „Niet Praten Maar Doen” heeft men in Semarang het tweede deel geschreven van het geschiedboek van deze jachtvliegtuigafdeling. Het kan een opgewekt boekdeel worden. Er zullen slechts om twee namen een rouwrand geplaatst moeten worden. Dokter Van Deursen, die het leven liet bij de Dakota-ramp in 1947 en soldaat Gorter, die kort na

aankomst in Indonesië overleed, zijn de enigen, die het squadron in de tropen achterlaat en het zou 322 niet zijn, als deze graven niet keurig verzorgd achterbleven na het laatste saluut.

Maar voor het overige ademt Deel II van het Spitfire Geschiedenisboek een geest van jeugdige frisheid, omdat dit de sfeer was, waarin 322 zijn tropentijd door bracht. Er zijn geen noodlottige vliegtuigongevallen geweest. Er zijn geen grotere auto-ongelukken geweest, dan die aanrijding van de ambulance-auto, waarin de licht gewonde Chinees ter plaatse verbonden kon worden, er mogen woorden van zelfrespect in neergepend worden, het woord kameraadschap zal er niet uit mogen worden geschrapt en er zijn alleen al over de recreatie en algemene ontwikkeling zoveel dingen te schrijven, dat het tot een lijvig boekwerk zal uitgroeien. Er zullen dingen in te lezen zijn, die verder op bladzijde 9 van deze Stuurkolom te vinden zijn en het zal een even lezenswaardig als achtenswaardig vervolg zijn op Deel I, dat in Engeland speelt. Maar omdat het nu eenmaal een vrolijker deel zal zijn dan de barre oorlogsgeschiedenis, zou men het de titel kunnen geven „Tussen Twee Buiklandingen.....”

Bij „de Spitfires” op de vliegbasis
Kalibanteng bij Semarang.





Indonesië

en **K.L.M.**

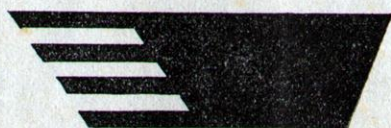
INDONESIE is een der vele landen, waarmede de K. L. M. — de eerste luchtvaartmaatschappij ter wereld, welke 30 jaar bestaat — haar luchtverbindingen onderhoudt.

INDONESIE 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 **26.000 kilometer**, ongeveer **één vierde** van het totale wereldluchtnet der K. L. M.

INDONESIE is het land, waarin 32 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**.

INDONESIE is een zeer luchtvaart-gezind land. Het K. L. M.-Interinsulair Bedrijf Batavia vervoert ca. **23.000 passagiers, 175.000 kg post, 440.000 kg bagage en 650.000 kg vracht**.

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



INTERINSULAIR BEDRIJF BATAVIA

NIEUWS

van de maand

135 man L.M.N.

Op 31 Augustus meerde de „Kota Inten” aan de kade van Tandjong Priok, met aan boord o.a. 135 man L.M.N. Na een militaire training te hebben ontvangen in kamp Kramat Djati werden ze grotendeels over verschillende vliegbases van de M.L. verspreid ten einde te worden opgeleid voor specialistische (veelal technische) functies.

VLIEGTUIGHERKENNING

Een koppel Austers, dat op 14 September boven Semarang vloog ter opluistering van de parade voor de scheidende generaal Meijer, verwekte de volgende reacties:

1. Stem uit de luidsprekers:
„Boven Uw hoofden ziet U thans een patrouille vliegtuigen van het 322ste Squadron”.
2. Dagblad „De Locomotief”:
„Tijdens de parade vlogen Piper Cubs boven de aloon-aloon.....”
3. Toeschouwer na afloop tot vlieger:
„Vloog jij in één van die Spit-firetjes?”.....



Onder grote belangstelling trad op 6 September de dochter van generaal Van der Eem in het huwelijk met de 2de luitenant der artillerie E. B. Ellderhorst.

Op deze plaats biedt „De Stuurkolom” bruidspaar en ouders alsnog haar hartelijke gelukwensen aan.

Babs en Bert, het ga jullie goed!

Luchtmaachtstafschool.

In de maand October vertrekken majoor vlg. wnr A. L. Cox, majoor vlg. wnr. H. A. Maurenbrecher, kapitein vlg. wnr. F. E. Broers, kapitein vlg. wnr W. Bedet, kapitein vlg. wnr A. G. Deibel en kapitein vlg. wnr H. A. J. Oostindiën naar Nederland ten einde een cursus te volgen aan de Luchtmaachtstafschool te Den Haag.

Meer parachutisten.

Een kleine groep M.L.-ers, daarvoor uit hoofde van hun functie in aanmerking komend, volgden van 5 tot 28 September een cursus in het parachutespringen aan de parachutisten-

school te Tjimahi. Het eerste deel van deze korte opleiding bestond uit een pittige grondtraining, terwijl gedurende de laatste week het practisch springen werd beoefend.

In het Novembernummer van De Stuurkolom komen we op deze cursus terug.

Poentjak.

Honderd en twintig op het Hoofdkwartier te Batavia te werk gestelde militairen (waarbij inbegrepen een aantal vrouwelijke introducés) maakten onder leiding van adjudant Beeren een geslaagde excursie naar de Poentjak. Een initiatief, dat navolging verdient.

Herbegravenis.

Op 23 September werden op het ereveld „Tjililitan” vijf mannen van de M.L. herbegraven, nl. lt. Versluis, vdg. vlg. wnr. G. Olsen, e. lt. vlg. wnr. B. J. Ruesink, s.m. vlg. wnr. F. W. Verdier en s.m. vlg. wnr. M. J. Janssen.

Onder de aanwezigen bevonden zich de C.M.L. en de Cdt. Lucoja. Achter de Stafmuziek van het K.N.I.L. trok de lijkstoet (gevormd door een geleide van luchtvaarttroepen en basispersoneel, familieleden en autoriteiten) van de P.V.A.-hangar naar het ereveld, waar het woord werd gevoerd door de C.M.L. en de Cdt. van het 120e Squadron. Lt. F. Olsen dankte de aanwezigen voor de belangstelling. Tijdens het spelen van het Wilhelmus vlogen drie Mustangs laag over het ereveld.



De eed op het vaandel

Door de Commandant van het Luchtvaart Commando Java, luitenant kolonel W. M. Leyder, werden 1 September op Tjililitan de volgende officieren beëdigd:

de luitenants L. V. de la Rambelje, P. G. Fisscher, A. J. v. d. Heyden, D. de Haan, C. Ph. R. Weseman, R. E. van Wijngaarden, O. J. Mooijen, G. M. Bruggink, L. Th. Lauenberg, J. H. Cox, R. Timmermans, B. R. Hering, A. F. W. Kerchman, W. van Die, P. C. 't Hart, W. M. Blanc, F. Vermaase en de onderluitenant F. J. de Wilde.

De beëdiging werd bijgewoond door generaal majoor Van der Eem.

IN MEMORIAM.

Ten gevolge van een ongeval met een vuurwapen overleed op 29 Augustus in het Militair Hospitaal te Tjilendek de dpl. sergeant L.M.N. P. H. H. PARMET, legernummer 270527200 van het 6de A.R.V.A. Squadron.

HIJ RUSTE IN VREDE.

bezoekt Oost Indonesië

Aan het eind van de veelbevlogen luchtweg via Soerabaia naar Makassar stond in de wijde eenzaamheid van Mandai majoor-waarnemer P. Bettink te wachten, hetgeen, voor wie thuis is in de luchtvaart van de Grote Oost betekent: hoog bezoek, dat in aantocht is en dat onthaald zal worden op een gastvrije ontvangst, voorts besprekingen over alle problemen, die zich in IVBBOING voor kunnen doen en tenslotte voorspelt de eenzame figuur langs de startbaan, dat het voor enkele dagen gedaan is met de rust op de velden van de Grote Oost, waar weldra een inspectie alles in beroering zal brengen.

De feiten hebben de juistheid van deze verwachtingen aangetoond. Na een korte tussenlanding op Perak, het vliegveld van de krokodillenstad en een snelle inspectie van de Arva-patrouille aldaar landde generaal-majoor C.W. van der Eem Maandag 22 Augustus op het vliegveld van Makassar, waar de hartelijke verwelcoming van majoor Bettink niet uitbleef. Had het aan deze regionaal luchtvaartcommandant gelegen, dan waren ook de besprekingen dadelijk begonnen, doch het gezelschap uit Batavia had het suizen van 5 uur Mitchell-vliegen nog in de oren en zocht rust — waartoe het Staatshotel een weldadige gelegenheid bood. Tegen het eind van de middag werd ten slotte een aanvang gemaakt met inspectie en conferentie, waarna de onvolprezen gastvrijheid, die Batavianen in Makassar ontmoeten ditmaal onder leiding stond van mevrouw



Aankomst op de 21ste Vliegbasis Morotai

Bettink, die een gezellig uurtje aannichtte in huiselijke kring.

Morotai.

Vertrek uit Makassar, dat met zijn keurig kampement, z'n vriendelijke bezetting en gastvrijheid immer een onvergetelijke indruk achterlaat vond de volgende ochtend plaats, toen gezagvoerder Van der Laan na een tentoonstelling van de desolate ruggen van Celebes één van de vele startbanen van Morotai uitzocht om B-25 461 als een kistje met eieren aan de karang te zetten. Morotai, waarschijnlijk het meest geïsoleerde luchtverkeersbeveiligingscentrum ter wereld, maar met een bezetting, die blijkbaar onblusbaar is in haar geestdrift, want ook deze keer schaamde men zich niet de verslaggever verscheidene verhalen te vertellen

en inrichtingen te tonen, waar de vooruitgang overduidelijk uit af te leiden viel. Het zenderpark blijft een van de bezienswaardigheden op dit woeste eiland, evenals de dromerige palmenkust, die de bezoeker telkenmale doet verlangen naar een huwelijksreis. En dan naar Morotai..... Overigens mogen wij niet nalaten te vermelden het ter ziele gaan van een met veel vuur opgerichte sportclub, waarvan het bestaan in een afzondering als op 21 V.B. geen overbodige luxe lijkt. Wie neemt het initiatief de sportvereniging weer nieuw en dan duurzaam leven in te blazen? Er heeft een uniek gevecht tegen de klok plaats gevonden op de steigers van het eiland, dat door de M.L. gewonnen werd. De K.P.M. had het transport van drie generatoren naar Morotai op zich genomen op voorwaarde, dat het lossen daarvan op Morotai geen vertraging zou te weeg brengen en het schip pleegt slechts enkele uren op de rede te verblijven. Wie de bouwvallige situatie en het gebrek aan kadendiensten op het eiland kent, zal de zweetdruppels kunnen schatten, die door de luchtvaartmannen zijn vergoten om de apparaten binnen de beschikbare tijd van boord te krijgen. Het is gelukt. Aardig is te vermelden, dat een der bezoekers uit Batavia, waar men toch wel van onveilig verkeer kan spreken speciaal naar Morotai moest komen om op die ene dag van zijn verblijf in twee auto-ongevalletjes betrokken te worden. Maar noch de met bomen beladen truck, die zijn vervoermiddel ramde, noch de stuurloze jeep, waarmee hij van de weg gleed zijn in staat de indruk uit te wissen, dat Morotai een goed veld is, waardevol als pijler van het luchtverkeer in de Grote Oost, energiek door een bezetting, die zich weet aan te passen aan haar allerminst benijdenswaardige omgeving.

Generaal Van der Eem gebruikte zijn aanwezigheid op het eiland voor een gedegen inspectie van de vliegbasis en voor vele gesprekken met het personeel.

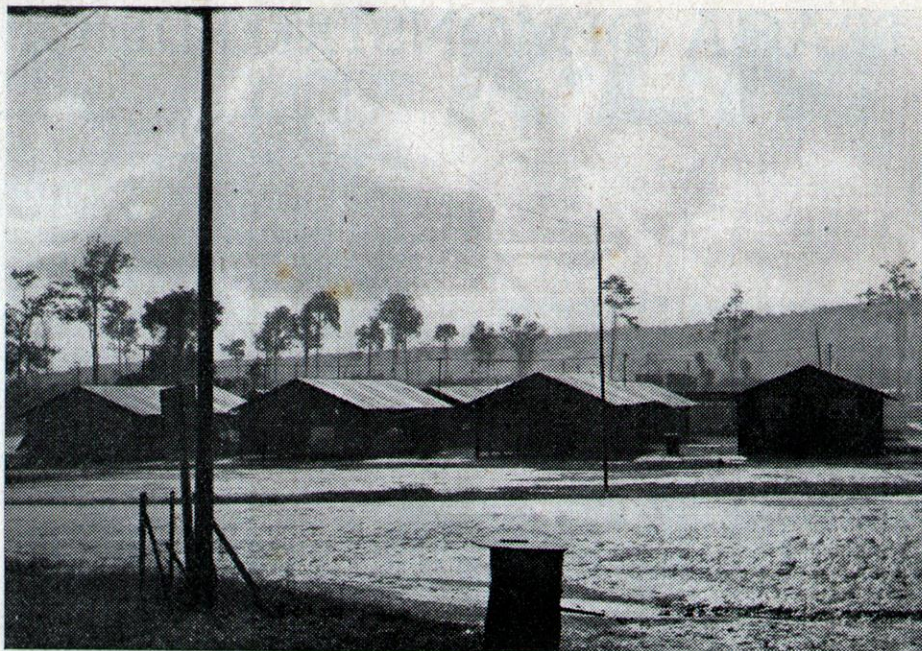
Biak.

Op Biak viel generaal Van der Eem een waardige ontvangst ten deel. Toen de C.M.L. op de derde dag van deze tocht uit de buik van het vliegtuig daalde was dit voor het eerst, dat hij Biak's koraal onder de schoenzolen voelde. Deze bijzondere gebeurtenis werd omlijst door stram opgestelde soldaten van Basispolitie en Luchtvaarttroepen, terwijl de overige basisbezetting meer naar achteren in de houding stond. Een correcte begroeting!



Propellers, afkomstig van de Biakse vliegtuigdumps, op het punt in de smeltovens te verdwijnen.

Het bezoek aan Biak werd uitgebreid over twee dagen, dat op een vlotte wijze was ingedeeld, wat wel bleek uit de gestencilde programma's, die onmiddellijk na aankomst aan de bezoekers werden uitgereikt. Hoe is Biak tegenwoordig? Beter ware het deze vraag niet te beantwoorden dan na een verblijf van enkele maanden op dit verre veld, want wie in twee dagen een indruk wil vormen van het leven op een dergelijk ongewoon vliegveld is slechts aangewezen op het uitvragen van de bezetting, die op dagen als deze, wanneer de sleur is gebroken, waarschijnlijk welwillender en opgewekter is dan tijdens het bestaan van alledag. Mocht aan deze verklaringen wel grote waarde worden gehecht, dan is Biak allerm minst een verbanningsoord, want de klachten, die men hoort verschillen niet noemenswaard van die op andere bases. Men wil er liefst niet twee jaar verblijven. Goed, maar wie houdt het zonder mopperen twee jaar op Padang uit of elders? Men wenst meer ontspanning? Maar welke luchtvaartman heeft daar wel voldoende aan, uitgezonderd misschien de mensen in Batavia en Bandoeng? Nieuw was voor mij de voetbalcompetitie, die op Biak draait. Vliegerarts Van Wettum is daarvan de Karel Lotsy en hij spreekt al van interlandontmoetingen tegen Hollandia. De voetbalclubs dragen veelal bekende namen zoals „Blauw-Wit” en „Stormvogels”, maar er is bijvoorbeeld ook het elftal „Zwarte Duif” al was het waarschijnlijk toepasselijker dit elftal „Zwarte Kuif” te noemen, gezien het groot aantal Irianen, dat deel uitmaakt van de ploeg. Dat het amateurisme en de sportiviteit hoog gehouden wordt op Biak, bewijst het onverbidde schorsen van een der best spelende Biakkers, die aan zijn vooraanstaande positie van djongos ten huize van vliegbasis- tevens plaatselijk commandant kapitein Staal het recht meende te kunnen ontnemen zich op de grasmatten aan woest spel te buiten te gaan. Biak is bezig een van haar bezienswaardig-



Na een felle regenbui ligt het kampement van 3 V.B. te blinken in het zonlicht.

heden te verliezen. De vliegtuigwrakken, waar tot in den treure over gerept is, verdwijnen in de smeltkroes om te worden gebruikt voor de bouw van nieuwe vliegtuigen. Een van de daartoe benodigde ovens is tijdens het proefstoken uiteen gesprongen. Generaal Van der Eem hield tijdens zijn verblijf op Biak een grote rede in het Nederlands en het Maleis tot de in de cantine verzamelde vliegbasisbezetting. Hij wees de manschappen er op, dat het hoofdkwartier in Batavia niet in staat is de onzekerheid van deze dagen uit de weg te ruimen, zoals vaak gedacht wordt. Wat betreft de demobilisatie van de mannen van L.S.K. en K.L. hebben wij ons te houden aan de door de Adjudant Generaal opgestelde schema's, waarop b.v. de Luchtvaarttroepen direct na de 1e divisie aan de beurt zouden zijn voor repatriatie.

Ook aan de onzekerheid voor het K.N.I.L.-personeel kon de C.M.L. geen einde maken, daar de Ronde Tafel

Conferentie, welke die dagen een aanvang nam, zou moeten uitmaken in hoeverre de momenteel in Indonesië bestaande militaire organisaties zullen voortbestaan of worden gereorganiseerd. Generaal Van der Eem gaf de belofte, dat het personeel van geen enkele buitenpost zou worden vergeeten, wanneer het aankwam op verdeling van nieuwe functies.

Na zijn rede besprak generaal Van der Eem persoonlijke moeilijkheden van ieder, die daarvoor in aanmerking wilde komen, terwijl de C.M.L. later in de middag een voetbalwedstrijd bijwoonde op een van de weinige plekken gras, die op dit koraaleiland te vinden zijn. Op de avond van de laatste dag vond in de manschappencantine een instuif plaats, waar gastheren en gasten gelegenheid kregen de kennismaking te verstevigen.

In een fel debat met een der gasten nam dokter Van Wettum het op voor Biak, dat hij hem als een belangrijke basis voorhield en als een zeer belangrijke basis voor de toekomst. Tevens hield deze populaire arts een vlammend betoog ten gunste van de stad Groningen. Maar dat was later op de avond.

Koepang.

Het laatste veld, dat majoor Bettink zijn hoge gast te tonen had was Koepang, waar een vreemdeling getroffen wordt (zo niet omvergeworpen) door de harde doch allerm minst verkoelende wind, die daar over het veld blaast. De cantine is fraai beschilderd, de stad biedt weinig of geen verstrooiing, het is al evenzeer een buitenpost als de overige velden in de Grote Oost, alleen het vliegverkeer is intenser op de route naar Australië. Het bezoek was te kort voor een volledige reportage, die dit blad U te zijner tijd evenwel niet zal onthouden.

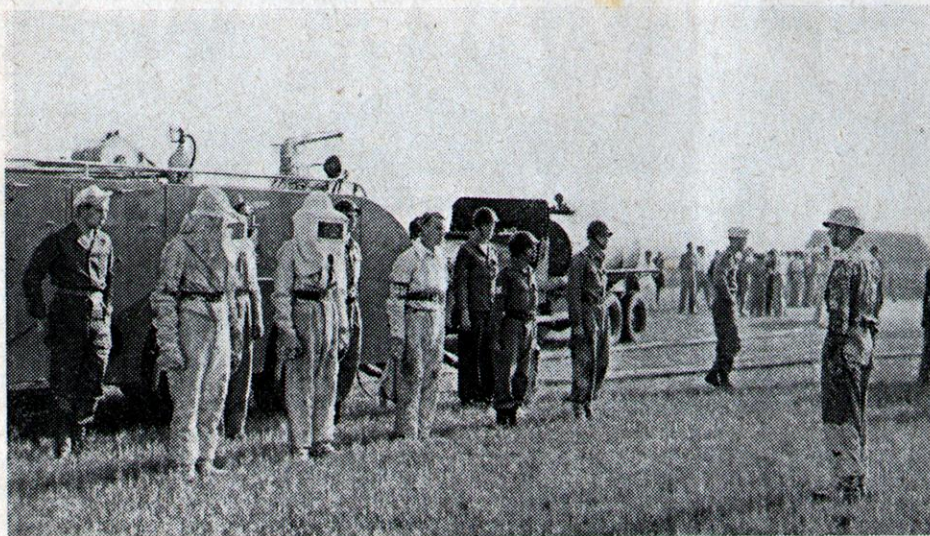


Kantoren aan de Borokoe-strip op de 3de Vliegbasis Biak

BRAGA DEMONSTREERDE OP KEMAJORAN

Nieuwe crashwagen

maakt uitstekend debuut



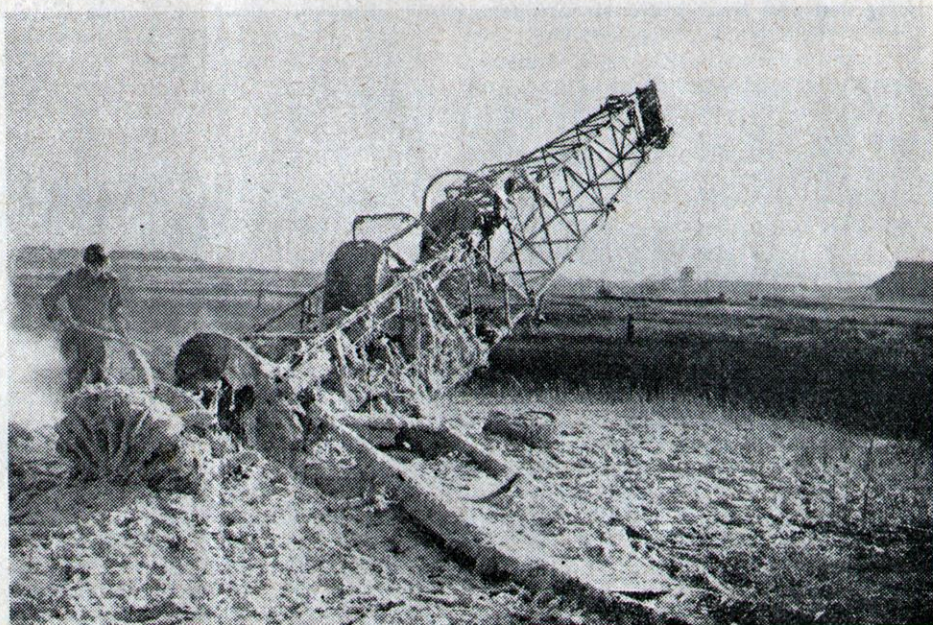
Vóór

Op Kemajoran gaf de Dienst Brand- en Gasbestrijding (Braga) van de Militaire Luchtvaart op 7 September j.l. een demonstratie met haar nieuwe zg. „crashwagen”, welke zo pas als eerste van een serie van veertien uit Nederland is gearriveerd. Deze crashwagen werd geheel op aanwijzingen van de M.L. en de L.M.N. ontworpen en gebouwd door de firma Kronenburg te Culemborg. Het resultaat is dan ook een vliegveldbrandweer, die er zijn mag. Zij is in staat om 12—15.000 liter schuim per minuut te spuiten. Met behulp van een tankwagen van 3.000 liter inhoud kan zij totaal 45.000 liter schuim leveren. Deze hoeveelheid schuim wordt gevormd door ongeveer 4.000 liter water van de crashwagen en 3.000 liter van een bijbehorende waterwagen alsmede 250 liter schuimwekkende vloeistof. Ook CO₂ wordt meegevoerd, hetwelk in combinatie met schuim gebruikt wordt. Bij het bestrijden van een brand door middel van schuim dekt men als het ware de vuurhaard af met een deken, waardoor het vuur gesmoord wordt. De nieuwe crashwagen is uitgerust met een zg. schuimstraalpijpkanon, alsmede met twee handschuimstraalpijpen.

De zg. „werp-afstand” van de schuimstraalpijpen bedraagt 35 meter. Een andere installatie op de wagen is die van de zg. „fog-nozzle”, waarmee een waternevelschermbinnen in het vliegtuig kan worden gelegd om de passagiers te beschermen tegen de hitte van de brandende benzine. Het schuimkanon maakt het mogelijk al rijdende te spuiten. Komt dus bv. een vliegtuig binnen met een brandende motor, dan kan de crashwagen al spuitende naast het uitlopende vliegtuig rijden en de brandende motor reeds



. tijdens



onder handen nemen nog vóódat het vliegtuig tot stilstand is gekomen.

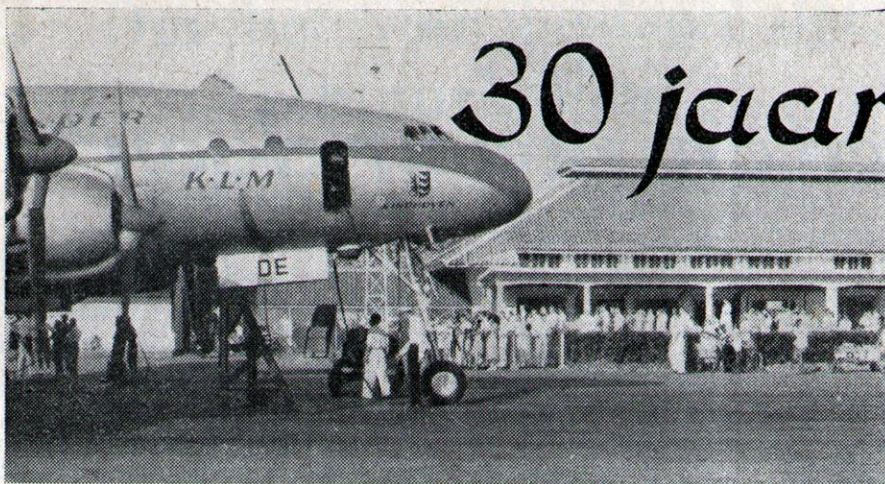
De crashwagens hebben een totaal-gewicht van 8.500 kg en een max. snelheid van 80 km/h. De bemanning telt totaal 6 koppen.

Interessant is ook, dat de bedienings-mansschappen zijn gekleed in wollen pakken. Vroeger werd hiervoor zoals bekend algemeen asbest gebruikt, maar het is gebleken, dat water in dit asbest trekt en als men dicht bij de vuurhaard komt zou men in een asbest-pak levend gestoomd kunnen worden, zoals in het buitenland inderdaad moet zijn voorgekomen. In de wollen pakken zou men het niet warmer hebben dan in een normaal costume en men kan er tot op een afstand van één meter van de vuurhaard komen zonder dat 't verbrandt.

De demonstratie op Kemajoran, welke door een groot aantal militaire en civiele autoriteiten werd bijgewoond, toonde duidelijk de prestaties van deze nieuwe creatie op brandweergebied. Het doel van de demonstratie was het vuur in de kortst mogelijke tijd te blussen. Men had het wrak van een oud Jappen-vliegtuig met 1.000 liter benzine en 200 liter olie overgoten en nadat dit vuurtje was aangestoken slaagde de crashwagen er in om in 103 seconden tijds de geweldige vuurzee te blussen.

Wanneer straks de 14 crashwagens allen uit Nederland zullen zijn gearriveerd, en op de diverse M.L.-vliegbases in gebruik zullen zijn gekomen, zal de veiligheid van het vliegverkeer in Indonesië wederom belangrijk zijn verhoogd!

. en na het blussingswerk



30 jaar K.L.M.

Aankomst van de Constellation „Eindhoven” op het vliegveld Kemajoran

7 October 1919 werd de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën opgericht als direct gevolg van de E.L.T.A., de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam, welke kort tevoren op initiatief van de luitenant Plesman was gehouden en zo'n groot succes was geworden. De K.L.M. geboren! En thans, 30 jaar later, viert de K.L.M. haar 30 jarig bestaan; als eerste luchtvaartmaatschappij ter wereld, want de K.L.M. is nog steeds de oudste luchtvaartmaatschappij. Zeker, er bestonden in het buitenland reeds diverse luchtvaartmaatschappijtjes vóórdat de K.L.M. werd opgericht, maar die zijn in de loop der jaren alle van het toneel verdwenen.

Pionierswerk.

Het begin van de K.L.M. was een tijd van moeizaam pionieren en och, eigenlijk mogen we wel zeggen, dat al die 30 K.L.M.-jaren jaren geweest zijn van pionieren, van steeds weer nieuwe wegen, nieuwe verbeteringen zoeken.

Want vormde de nog zo vers in het geheugen liggende Mauritius-route niet een waar pionierswerk en waren allen, die dit prachtige staaltje van verkeersluchtvaart verrichtten en mogelijk maakten, niet pioniers in de ware zin van het woord; te vergelijken met onze voorvaderen die, het koste wat het koste, een zeeweg van Nederland naar Indië zochten én vonden?

Het is op deze bladzijde ondoenlijk de geschiedenis van de K.L.M. te beschrijven; daarvoor zij verwezen naar het fraaie boekwerk „Naar Breder

Vlucht”, dat enkele jaren geleden door Ben van Eysselsteyn werd geschreven.

Hoogte- en dieptepunten.

Als we terugdenken aan 30 jaar K.L.M. dan denken we aan de hoogtepunten, aan de dagen, dat heel Nederland juichend met haar K.L.M. meeleefde, aan de kerstvlucht van de Pelikaan, de Melbourne-race met de Uiver, de vlucht naar de West met de Snip, de eerste vlucht naar Batavia door Van der Hoop en nog zo vele van die andere momenten méér. Dan denken we óók aan de dieptepunten, aan dagen waarop heel Nederland eveneens met haar K.L.M. meeleefde en als één massief geheel in diep medeleven achter haar stond: de vlieg-rampen, welke in die 30 jaren plotse-ling een schaduw wierpen over dat machtige stuk werk verkeersluchtvaart, rampen, waarvan die van „Nijmegen”, „Roermond” en „Frane-ker” ons nog vers in het geheugen liggen. Als we terugdenken aan 30 jaar K.L.M. denken we in de allereerste plaats aan Albert Plesman, de man, die de K.L.M. oprichtte en 30 jaar lang al zijn krachten aan haar gegeven heeft en haar maakte tot één van de grootste luchtvaartmaatschappijen ter wereld.

En aan die andere mannen, die de K.L.M. evenzeer gemaakt hebben en wier namen altijd in de herinnering zullen blijven als de pioniers van de Nederlandse verkeersluchtvaart: Parmentier, Geyssendorffer, Van Dijk, Smirnoff, Viruly, Veenendaal, Guillonard, Hans Martin en nog zo vele anderen.

Wanneer we in gedachten die oude

De Havilland 9 tweedekker van 30 jaar geleden plaatsen onder de vleugel van een hedendaagse Constellation, dan kunnen we ons nauwelijks indenken, dat tussen deze beide machines een periode ligt van slechts 30 jaren en onwillekeurig vragen we ons af hoe over 30 jaar de vogels van de Flying Dutchman, die dan over de wereld zullen uitzwerfen, er zullen uitzien.

Vertrouwen in de toekomst.

Ondanks alle moeilijkheden, waarmee ook de K.L.M. deze dagen te kampen heeft, gaat zij staag door op haar ontwikkelingspad. Nog steeds wordt uitgebreid. Nieuwe Constellation zijn besteld. Nieuwe routes zullen worden geopend (o.a. wellicht Batavia — Mauritius — Johannesburg). Schiphol wordt met de dag groter, het machtige Hoofdkantoor in Den Haag breidt zich steeds uit. De K.L.M. schrijdt voorwaarts, de toekomst met vertrouwen tegemoet!

De oudste luchtvaartmaatschappij ter wereld. De K.L.M. De trots van Nederland!



Méér dan louter zakelijke belangstelling voor een reis-wieg met inhoud!

„Niet praten, maar doen”



In het spraakgebruik van de Militaire Luchtvaart zijn in de afgelopen twee jaren drie betekenissen gegroeid voor het woord „Spitfire”. Naast de gedachte aan ranke, pijlsnelle vliegtuigen riepen de „Spitfires” herinneringen wakker aan een stel vlotte vliegers, die op een onverschrokken wijze vliegtuigbenzine en alcohol lieten vloeien en ten slotte waren de „Spitfires” de mensen, die allen tezamen het squadron vormden, dat menigeeen heeft verbaasd door verrassende prestaties en een welhaast ongelooflijk vermogen zichzelf te vermaken en te ontwikkelen. Drie soorten Spits, die wij nu, in verband met het aanstaand vertrek van 322 Squadron nog eenmaal de revue willen doen passeren.

Spitfires (Vliegtuigen).

Brandnieuw waren de Spitfires Mark IX allerminst, die uit de kisten op Kalidjati te voorschijn kwamen. In 1943 gebouwd, waren de Spits in 1944 door Engelse squadrons in dienst genomen, daarna op een of andere wijze gecrasht en opgelegd voor nadere bestemming. Die bestemming bleek ten slotte Indonesië, waarheen de toestellen verscheept waren na algehele reparatie, waar nog wel het een en ander aan ontbrak, want toen de kisten werden uitgekapt en men met de opbouw van de toestellen begon kwamen de technici tot merkwaardige ontdekkingen. Splitpennen, juist op de meest onbereikbare plaatsen, bleken afwezig, elektrische leidingen waren verwisseld evenals stuurkabels. Toch is de opbouw van de vliegtuigen een eerbiedwaardige verrichting geworden, waar vooral de technische dienst eer mee inlegde, ondanks de onvergetelijke stunt tijdens de eerste proefvlucht (na een week), waarbij het stuurhutdeksel losraakte en invlieger Bruggink als een Don Juan met de „hood” in zijn hand over het veld suisde. De MH 439 was de laatste van de 20 Spits die gereed kwam. Datum 19 Maart 1948 werd een

feestdag, waarop o.m. wijlen Overste Jessurun de technische dienst terecht prees met de snelle en geslaagde opbouw.

Spitfires (Vliegers).

De eerste Spit-vlieger, die ik in Indonesië ontmoette was Gijs Noyons, die op K.D. een toestel kwam halen, dat geïnspecteerd was. Wat er gebeurde na de start laat zich niet beschrijven, maar het ging erg hard en erg laag. De veronderstelling, dat deze Spit een uitzondering zou maken op het geheel werd allerminst bewaarheid toen in Semarang de verhalen loskwamen. Verhalen van het topje ener vlaggemast, dat tijdens een parade werd afgevoegen, verhalen van eigen bomscherven in de koelers, verhalen van plotseling slijtende propellertips. Dit eigenaardig vlieg-fatalisme werd productief tijdens de acties, die (na de opbouw) als tweede hoogtepunt in het tropenbestaan van 322 te boek zullen staan. Een der wereldzenders van de tegenstander viel reeds de eerste dag aan de Spitfires ten prooi en voortdurend kon men daarna de koppels Spitfires over de Kali Bantengse startbaan zien flitsen op weg naar treinen, onderkomens en troepenconcentraties, daarbij de grondtroepen een onmisbare steun verlenend. „D'r staan er nou wel elf”, zeiden pessimisten, wijzend op het rijtje Spits aan het begin van de acties, „maar hoeveel zijn er nog over een week?” Hier kwam naar voren de geringerschatting, dat de Spitfires met hun korte vliegbereik op het Indonesisch strijdtoneel weinig nut zouden hebben. De ervaring heeft geleerd, dat het Engelse toestel en de jonge Hollandse vlieger zeer goed werk hebben gedaan en dat wordt door niemand in de tropenluchtmacht meer betwijfeld. Het vertrek van de meeste Spit-piloten zal zeker afbreuk doen aan de gezelligheid van de L.M.N. in Indonesië, want de ervaring van ieder, die kennis met hen maakte kwam in waardering

en sympathie voor de „vaandrifs van Semarang” overeen.

Spitfires (Squadronpersoneel).

Van alle L.M.N.-onderdelen in Indonesië acht ik het personeel van 322 het sterkst in het vormen van een eenheid. Nergens heb ik zoveel lof gehoord over een commandant, nergens heb ik militairen zo hard hun collega's horen roemen. De pluimpjes, die wij geven aan koks, welfare-mensen, autobestuurders en vele anderen komen niet in dit blad uit eigen ervaring of als cliché-gebruik, maar werden ons doorgegeven door mannen van het squadron zelf. Nergens weet ik 120 man te noemen, die zich zo verenigd hebben in allerlei clubs en organisaties als in Semarang, waar men tezamen zong, modellen bouwde, sport beoefende, toneel speelde, schaakte, studeerde en wat al niet meer. Het feit, dat ieder lid van 322 Spitfire-squadron zijn militaire plicht in de tropen heeft vervuld op een wijze, die past in de geschiedenis van deze vliegtuigafdeling, die een naam te verliezen heeft, is op zichzelf niet zo uitzonderlijk. Honderdduizend Nederlandse militairen deden in de afgelopen jaren op voorbeeldige wijze hun plicht. Maar daarenboven hebben de Spits ons op onmiskenbare wijze een lesje gegeven in het aantrekkelijk maken van het luchtmachtleven. Zij hebben aangetoond, hoe een squadron kan groeien tot een grote vriendenclub, zodra zich enkelen inspannen in het belang van de hele hap. Hoe anders zou het leven voor de Spitfires geweest zijn, als niet een bedeesde soldaat Chris van Amersvoort zich met man en macht aan de oprichting en muzikale opvoering van zijn koor had gezet. Wat zou er een hoop nutteloos gekankerd zijn in de uren, die nu aandachtig gevuld werden tijdens een simultaan-seance tegen hun schaakkampioen sergeant Captein. Eenheid, die opgevoerd werd door de onvergetelijke bemoeienissen van luitenant Otten aan de squadron-welfare en korporaal Visser als leider van de toneelclub. Vele anderen hebben door hun organisatietalent en geestdrift de eenheid, de ontspanning en het chauvinisme van het squadron gevoed. Hierdoor hebben zij in het squadron een sfeer geschapen, die elk lid, later in Holland, aan de tropendiensttijd zal doen terugdenken als aan een genoeglijke periode, waarin het nut van het dienen in de luchtmacht werd verenigd met de voldoening van een onuitwisbare kameraadschap. De Militaire Luchtvaart is het 322 squadron derhalve niet slechts dank verschuldigd voor haar militaire prestaties maar evenzeer voor haar les in onderlinge samenleving. Goede reis, Spitfires.....

Om het voortbestaan der Stuurkolom

Wordt Abonné

Met ingang van 1 November is het niet langer mogelijk „De Stuurkolom”, het orgaan van de Militaire Luchtvaart, gratis te verspreiden. De enige manier om voortaan op de hoogte te blijven van het nieuws uit de Militaire Luchtvaart in Indonesië, Nederland en de rest van de wereld, ligt in het afsluiten van een jaarabonnement op „De Stuurkolom”, die speciaal voor militairen op zeer billijke voorwaarden ter beschikking wordt gesteld. De abonnementsprijzen bedragen voorlopig:

Soldaten en korporaals	f 3.—	per jaar
Onderofficieren	„ 4.50	„ „
Officieren en burgers	„ 6.—	„ „

De gelden moeten bij vooruitbetaling worden voldaan.

Wijze van het afsluiten van een abonnement:

M.L.-Personeel:

Personeel op Vliegbases en van Onderdelen van de Militaire Luchtvaart kunnen abonnementsopgaven richten aan de M.L.-Welzijnsverzorgingsfunctionaris op de bases of bij het onderdeel. Deze functionaris noteert de aanmelding, neemt de gelden in ontvangst en zorgt maandelijks voor de toezending van het maandblad. Ter vereenvoudiging van de administratie worden abonnements-opgaven van M.L.-personeel, anders dan aan de M.L.-Welzijnsverzorgingsofficier van het onder-

deel, niet in behandeling genomen, doch aan deze functionaris doorgegeven.

Burgers en Militairen buiten de M.L.

Burgers en militairen buiten de M.L. kunnen zich abonneren door een postwissel met de kosten van een jaarabonnement te zenden aan Redactie „Stuurkolom”, Kantoor Voorlichting en Propaganda M.L., p/a Hoofdkwartier M.L., Koningsplein West 8, Batavia. Men lette op een juiste vermelding van naam en adres op het postwisselstrookje, omdat naar dat adres „De Stuurkolom” zo spoedig mogelijk zal worden toegezonden.

Belangstellenden in Nederland.

In het volgend nummer van „De Stuurkolom” zal een nauwkeurige wijze van abonnementsafsluiting verschijnen voor de vele vrienden van de M.L. in Nederland en het buitenland.

LIEF EN LEED OP KALI DJATI

Zo langzamerhand beginnen de mensen op Kali Djati trots te worden op „hun” basis en dat is een goed teken. Die trots straalde b.v. uit tientallen ogen, toen Zaterdagavond tien September een nieuwe manschappencantine officieel in gebruik werd genomen. Gerectificeerde trots overigens, want met de volledige medewerking van de Welzijnsverzorging Bandoeng ontstond hier een cantine, welke er mag zijn en we schromen niet te beweren: één van de mooiste manschappencantines op heel Java! Stijl en verlichting zijn uiterst modern en de geschilderde, frisse Hollandse landschappen en aquaria aan de wanden, vervaardigd door een Indonesiër, die zelf nooit in Nederland is geweest, dwingen algemene bewondering af. Wat die opening betreft: er was vrij drinken en de „Melo's” waren met twee Lockheeds uit Bandoeng gehaald.

De nieuwe cantine is niet de enige verbetering op Kali Djati. Ook het openluchttheater met z'n gammele banken behoort tot het verleden en 20 Augustus werd een nieuw theater in gebruik genomen, waardoor de ontspanning op K.D. weer een belangrijk stuk verbeterd is. En niet alleen voor K.D., want ook veel mannen van de omliggende buitenposten komen hier om van een film te kunnen genieten. In dit nieuwe theater, waar ongeveer 550 mensen op goede banken en met een dak boven het hoofd kunnen plaats vinden, worden elke week vier voorstellingen gegeven met twee verschillende films. In het theater zal nog een nieuw toneel worden gebouwd, zodat binnen afzienbare tijd ook af en toe toneelvoorstellingen zullen kunnen worden georganiseerd.

Half Kali Djati loopt met gebroken ledematen. Een gevolg van verwoed base-ball spelen, schijnt het. Een andere sport, behalve „zwikken”, welke de laatste tijd op Kali Djati buitengewoon in zwang is, is de hengel-sport. In de namiddag kan men aan het meertje in de

Zuidhoek van het vliegveld talrijke hengelaars zien zitten, die met rot vlees, uit de sawah's geviste wormen of andere verleidelijke artikelen hun geluk zitten te heproeven tot de zon onder is gegaan en er niets anders op zit dan terug te keren naar hun basis.

Intussen gaan de werkzaamheden op Kali Djati normaal verder. Tal van nieuwe opleidingen zijn begonnen, zoals een nieuwe cursus voor toweroperators en vliegverkeersofficieren en een nieuwe vliegopleiding.

De eerste de beste avond van hun opleiding zaten de 20 heren van deze vliegopleiding te zweten op de cockpit-drill van hun Piper Cub en overal werden benzinesystemen en instrumentenborden getekend.

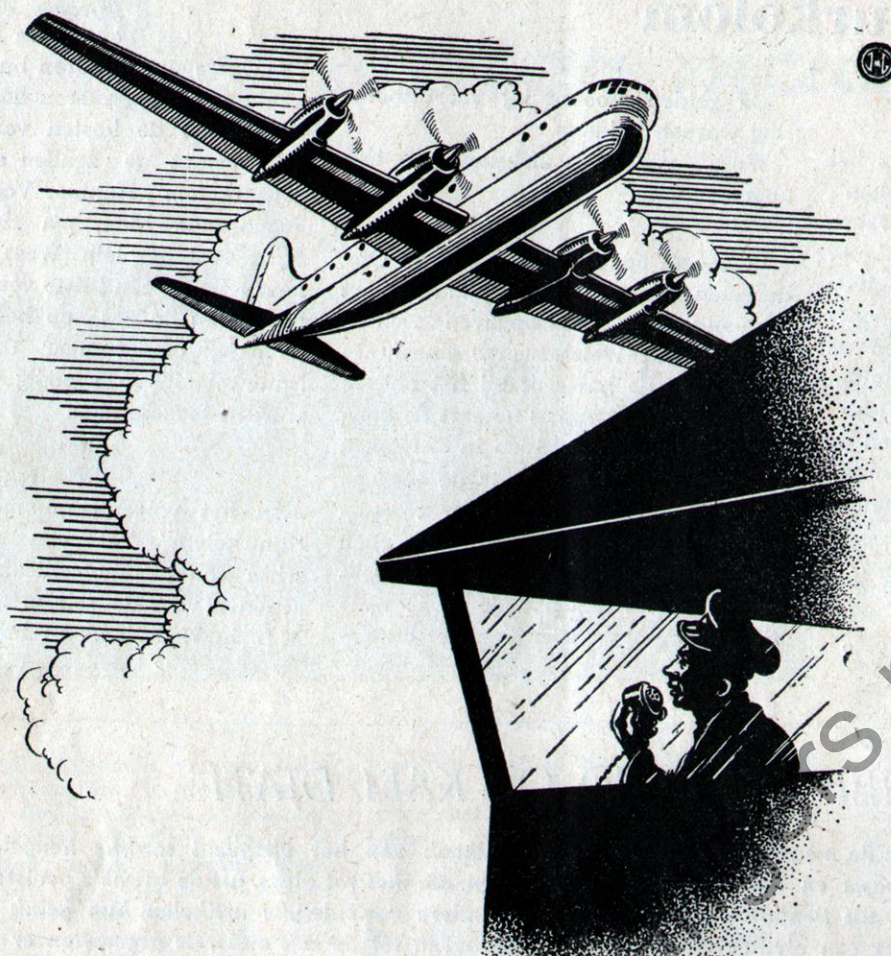
Over de Wackett, waarvan zo veel slechts wordt verteld, verklaarden deskundigen ons, dat deze machines merkwaardigerwijs steeds beter worden.

Toen de toestellen uit Australië op Kali Djati arriveerden was er weinig goeds aan te bespeuren; olie-lekkages en motorstoringen waren aan de orde van de dag, maar de technische dienst heeft er prima machines van gemaakt.

De vliegeigenschappen zijn uitstekend, al valt niet te ontkennen, dat de Wackett een beetje „under-powered” is. Gebrek aan onderdelen levert ook hier de grootste moeilijkheden op. De Wackett is veel moeilijker te vliegen dan de Tiger Moth, wat tot voordeel heeft, dat de leerlingen veel eerder los zijn op de Harvard, soms na drie uur.

Er wordt op Kali Djati niet méér gekankerd dan op andere velden; zoals elders vormen ook hier toekomst-problemen het onderwerp van vele gesprekken.

Over het algemeen genomen gaat het best op 16 V.B.; er wordt daar ten Noorden van de Tangkoeban Prahoe zo het een en ander gefikst!



VLIEGTUIG RADIO

en alle andere communicatie-
apparatuur voor de luchtvaart



PHILIPS

TELECOMMUNICATIE INDUSTRIE N.V.

Grote Postweg 502

BANDOENG

meer dan dertig jaar ervaring



♦ Een flegmatieke B.B.C.-verslaggever, die belast was met de reportage van de Bristol Brabazon, verloor zijn bedaardheid op het moment dat dit reusachtige vliegtuig losraakte van de grond en zich verhief in de blauwe lucht. "There she goes," jubelde hij, „het vliegende luchtschip ligt vast als een rots!!" Deze opwinding is enigszins begrijpelijk, wanneer men in aanmerking neemt, dat aan dit Engelse product al langer dan 7 jaar stug is doorgewerkt, waardoor de kosten van dit toestel tot 120 miljoen gulden zijn opgelopen. De eerste vlucht verliep uitstekend en de piloot vloog 37 minuten rond. Voorzichtig daalde hij, inch voor inch en zette zijn gevaarte van 130 ton toen zachtjes op de startbaan. De Brabazon had voor de start slechts een deel nodig van de 2.500 meter lange startbaan. De testpiloot vertelde, dat met een uursnelheid van 250 kilometer was gevlogen op een hoogte van 15 tot 1.800 meter. Er had zich niets bijzonders voorgedaan, zei hij. De vlucht werd 5 September boven het vliegveld Avonmouth gehouden.

♦ De Brabazon heeft wederom een proefvlucht gemaakt, thans van twee en een half uur. De landing was perfect.

Het toestel vloog op een hoogte van 750 meter over Bristol en omgeving.

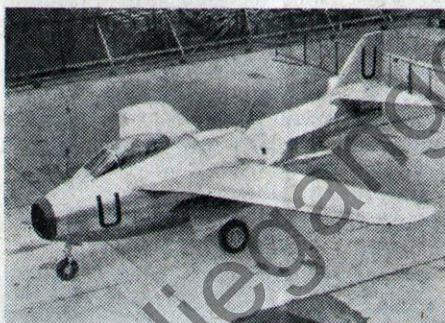
♦ In aanwezigheid van 6.000 genodigden, onder wie de vertegenwoordigers van 66 landen, o.m. van België, Frankrijk, de Verenigde Staten, Australië, Argentinië, Italië alsook van de Sovjet Unie, is de luchtvaarttentoonstelling van Farnborough geopend. Men hoopt, dat deze tentoonstelling aanleiding zal geven tot de uitvoer van motoren en toestellen ten bedrage van 35 miljoen pond sterling.

Op de allereerste plaats komt, onder de transportvliegtuigen, de reusachtige Brabazon van 130 ton, terwijl ook de D. H. Comet, het eerste viermotorige transportvliegtuig met straalmotoren de aandacht der technici trekt. De meest belangwekkende vliegtuigtypes zijn echter te vinden in de reeks der gevechtstoestellen: de DH-113-straalnachtjager en de DH-112, een gevechtstvliegtuig voor grote hoogten. Het technisch curiosum van de tentoonstelling is evenwel de Avro 707 of de „vliegende driehoek", het eerste in Engeland gebouwde vliegtuig, waarvan de vleugels een gelijkbenige driehoek vormen en dat als allerlaatste van de geheime lijst is afgevoerd.

Tenslotte valt nog te vermelden de Canberra, het eerste in Groot Britannië gebouwde straalbombardementsvliegtuig.

♦ De bekende sportvlieger Bill Odom vloog met een P-51 tegen een huis op, tijdens vliegwedstrijden in Cleveland. Odom verwierf zijn eerste bekendheid door zijn vlucht rond de wereld in het toestel „Reynolds Bombshell" van de vulpenfabrikant Reynolds en nog kort geleden leverde hij een zeer sportieve prestatie door in een sportvliegtuig van Honolulu naar New York te vliegen.

♦ Dat een klein land groot kan zijn op het gebied van vliegtuigproductie



SAAB. J.—29

bewijst het vaderland van de luciferhoutjes: Zweden. Zweden heeft met zijn S.A.A.B. J-29 straaljager (voortbewogen door in Zweden gebouwde De Havilland Ghost turbine straalmotoren) een buitengewoon doeltreffend vliegtuig het licht doen zien. De Zweedse luchtmacht heeft er 500 van besteld. De sterkte van deze luchtstrijdkrachten wordt nog verhoogd door 210 Vampire-jagers en een grote afdeling Mosquito-nachtjagers.

♦ Onder de naam „Jet Liner" fabriceerden de Avro-fabrieken in Canada een verkeersvliegtuig met straalmotoren, dat in staat is 50 passagiers te vervoeren. De kruissnelheid van bijna 700 kilometer per uur maakt het toestel geschikt voor korte, snelle vluchten. De bestuurbaarheid blijft zelfs op grote hoogte nog licht en gemakkelijk.

♦ In Engeland is een nieuwe versie ontwikkeld van de bekende Attacker, de straaljager van dezelfde fabriek, die zo'n groot succes had met haar Spitfires. Deze nieuwe uitgaaf wordt gekenmerkt door naar achteren gebogen staartvlakken en vleugels.

♦ De Amerikanen hebben een nieuwe brandstof uitgevonden ter vervanging van kerosine, dat verstookt wordt in straaltvliegtuigen. Het grote voordeel van dit nieuwe product is, dat dezelfde hoeveelheid vloeistof het toestel veel langer in de lucht houdt. Bovendien bevordert deze brandstof, die A.N.F.-58 wordt genoemd, een snel aanslaan van de motor, zelfs tijdens felle koude. Ook op grote hoogte vol doet A.N.F.-58 beter dan kerosine.

♦ Het eerste sportvliegtuig, dat in de Verenigde Staten beneden de prijs van 3.000 dollar verkocht wordt, is de Piper Clipper, die precies 5 dollar onder deze prijs blijft. De Piper Clipper ontleent zijn kracht aan een 115 pk Lycoming motor en kruist 112 mijl per uur.

♦ De Regering van Nieuw Zeeland heeft haar goedkeuring gehecht aan de in 1953 te houden International Air Race, terwijl zij tevens financiële steun heeft toegezegd. Zoals bekend zal deze race worden gehouden tussen Londen en het plaatsje Christchurch (Nieuw Zeeland).

♦ De laatste versie van de Thunderjet voor de U.S.A.F. wordt aangedreven door een Allison J-35-17 turbine straalmotor, waardoor de berekende statische druk van 4.000 tot 5.000 lb. wordt verhoogd. De actie-radius is van 600 tot 850 mijl vergroot, terwijl het dienstplafond thans 45.000 voet bedraagt. De vleugeltiptanks dragen kleine stabilo's, waardoor wordt voorkomen, dat de wendbaarheid van het toestel achteruit gaat, wanneer met volle belading wordt gemanoeuvrerd.

♦ Van de tweemotorige Bristol Buckmaster trainer werden er een honderdtal gebouwd; een klein aantal hiervan is nog steeds bij de R.A.F. in gebruik bij de voortgezette vliegopleiding.

♦ De Turkse luchtmacht heeft 105 Piper Cubs besteld, die momenteel worden gebouwd. Dit is de militaire uitvoering van de P.A.-11 en staat bij de Amerikaanse luchtmacht bekend als de L-18B.

♦ Vier Hawker Sea Fury jagers van de Britse marinevliegdiens vlogen onlangs in formatie van Londen naar Malta en behaalden daarmee een nieuw Brits record in „point-to-point speed".

♦ De Amerikaanse luchtmacht heeft twee supersonische experimentele machines besteld van het type Bell X-5, waarover nog geen gegevens zijn vrijgegeven.

♦ Van het vierpersoons Cessna-170 sportvliegtuig verlieten reeds meer dan 1.000 stuks de fabriek sedert de productie in April 1948 begon.

de D.H. 106 „Comet” heeft gevlogen

Vacantie-reisjes
naar het buitenland
met een snelheid
van 800 km per uur



Londen, 24 Aug. 1949. Elke luchtvaartenthousiast herinnert zich ongetwijfeld nog de De Havilland „Comet”, het toestel dat in de befaamde Melbourne-race de overwinning juist vóór onze landgenoten wegdroeg. De naam „Comet” evenals de eigenaam van het toestel „Grosvenor House” waren toen op ieders lippen en geen rechtgeaard Nederlander kon het eigenlijk goed „zetten”, dat die „Comet” juist iets eerder arriveerde dan onze „Uiver”.

Maar dat is alweer meer dan vijftien jaar geleden en misschien zou de „Comet” binnen afzienbare tijd verge-

ten zijn, als de De Havilland fabrieken niet onlangs een nieuw toestel uitgebracht hadden, dat eveneens de naam „Comet” draagt. Het is de DH-106, het eerste passagiersvliegtuig met straalaandrijving, waarvan De Havilland op 28 Juli j.l. met enige trots bekend maakte, dat „de dag tevoren het Comet lijnvliegtuig, het eerste passagiersvliegtuig met straalaandrijving ter wereld, zijn fabrieken verlaten had en na twee dagen van motorproeven en taxi-tests om 6 uur 17 's avonds gestart was voor zijn eerste vlucht”.

Deze eerste vlucht duurde 31 minuten. De Comet klom tot een hoogte van

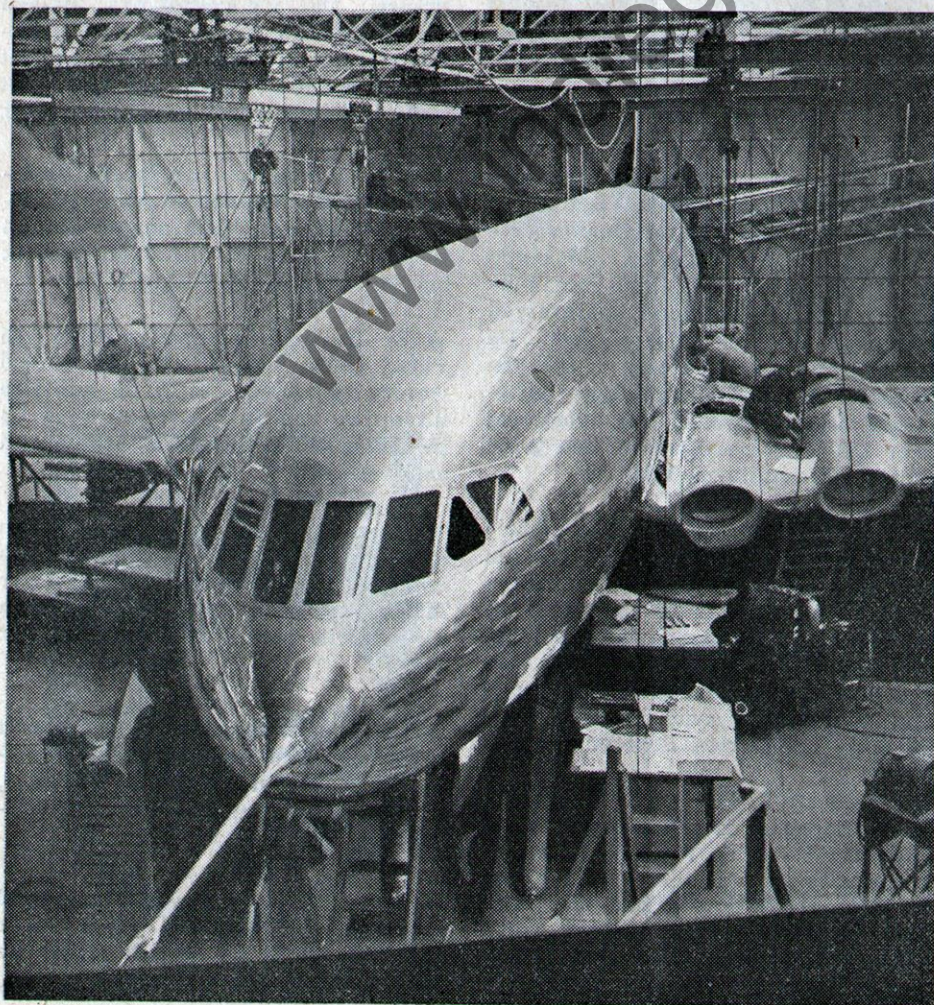
3000 meter, werd onderworpen aan de normale proeven op hanteerbaarheid bij lage en middelmatige snelheden en vloog daarna op 30 meter hoogte over één van de startbanen van het fabrieksvliegveld als een saluut aan de De Havilland technici en arbeiders van de experimentele afdeling, die meer dan twee jaar aan deze machine gewerkt hebben. Heel hard gewerkt hebben, zowel bij dag als bij nacht, want de Comet is ontworpen en gebouwd binnen drie jaar tijds. Op zichzelf al een record, maar er stonden dan ook grote belangen op het spel: met de Comet hoopt Engeland het in de oorlog verloren terrein op de vliegtuigmarkt te herwinnen. En het ziet er naar uit, dat er een goede kans van slagen is, want de president van de P.A.A. (Pan American Airways) heeft verklaard, dat hij, tenzij Amerika binnen zeer korte tijd met een gelijkwaardig of beter toestel voor de dag komt, zal moeten overwegen Engelse Comets te kopen. Dat zou voor het Verenigd Koninkrijk een glorieuze overwinning zijn: Amerika, dat vliegtuigen moet kopen in Engeland!

Geduld nog geboden.

Natuurlijk zal het nog enige jaren duren voor de DH-106 op de lijnen komt. Er zal zeker nog menige moeilijkheid te overwinnen zijn, maar als er geen al te grote tegenslagen optreden zal de eerste order van 14 Comets die B.O.A.C. en B.S.A.A. reeds plaatsten in 1952 afgeleverd kunnen worden. De eerste beide vliegtuigen, waaronder het prototype, zullen voor experimentele doeleinden ter beschikking blijven van het Britse Ministry of Supply.

Men heeft goede hoop voor het verdere verloop van de proeven met de Comet.

John Cunningham, de chef invlieger van De Havilland, vertelde na de eerste



In de werkplaatsen van de reusachtige „De Havilland” fabriek.

vlucht, dat de machine zeer rustig in de lucht lag, goed manoeuvreerbaar was en dat deze eerste vlucht hoge verwachtingen voor de toekomst rechtvaardigde.

Dat men veel vertrouwen heeft in de DH-106 blijkt trouwens nog op andere wijze. Want wat in de vliegtuigindustrie nog vrijwel nooit voorgekomen is, is nu gebeurd: De Havilland is al aan de seriefabricatie begonnen nog voor het prototype gevlogen had. Er staan op het ogenblik zeven toestellen op stapel, waarvan de rompen reeds vormen beginnen aan te nemen en zoals gezegd, over twee, drie jaar zullen de eerste veertien machines gereed zijn.

Over de prestaties en afmetingen van de Comet wordt nog niet veel verteld. Het toestel wordt geacht 36 passagiers te kunnen vervoeren met een kruissnelheid van 800 km per uur op een gemiddelde hoogte van 12-13 kilometer. Zeer ruw geschat is de spanwijdte ruim 30 meter, de lengte van de romp 27 meter en in normale stand ligt de bovenkant van de staart ongeveer vijf-zes meter boven de begane grond. Tussen haakjes, dit richtingroer heeft de fabriek nogal wat zorgen gebaard. Het prototype moest onder de neus opgevijseld worden om uit de montagehal gereden te kunnen worden. Voor de seriefabricatie is men echter druk bezig een nieuwe hal te bouwen en voor deze gereed is zal men de volgende toestellen niet geheel kunnen monteren.

Men overweegt in deze serie-toestellen „sleeperettes” te monteren — de stoelen die onderuit geschoven een vrij comfortabele slaapplek bieden. Voorzien van slaapaccommodatie zouden er 32 zitplaatsen zijn. Volledige bedden zullen niet geïnstalleerd worden, omdat de langste trips toch nooit langer dan

een uur of acht zullen duren — als het toestel tenminste zolang in de lucht kan blijven. Want over de inhoud van de brandstoftanks wordt niets losgelaten. Wel wordt verteld — wat trouwens al lang bekend was — dat de vier Ghost motoren waarmee de DH-106 is uitgerust, elk een goede 600 liter per uur verbruiken en dat het toestel speciaal ontworpen is om op de langere luchtlijnen — transoceanische vluchten bijvoorbeeld — dienst te doen.

Gezien deze bewering, die wij veiligheidshalve maar voor rekening van de fabriek zullen laten, moet de DH-106 toch minstens 6—8 uur kunnen vliegen om de overtocht van Engeland naar Amerika te halen. En dat te doen in een nonstopvlucht is geen sinecure. Geen wonder dus, dat in sommige luchtvaartbladen al artikelen verschijnen, waarin de door de De Havilland genoemde prestaties van de DH-106 sterk in twijfel getrokken worden.

Maar hoe dan ook, de bouw van de Comet is een staaltje van ondernemingsgeest en durf en uit eerbied daarvoor alleen al zullen wij de werkelijke prestaties van het toestel rustig hebben af te wachten, ook al zal ons geduld dan nog geruime tijd op de proef gesteld worden. Ook het interieur, waaromtrent al zoveel gissingen gemaakt zijn, zal dan nog geheim blijven. Als bemanning noemt men een getal van vier personen: een eerste en tweede piloot, een navigator en een boordtelegrafist. Geen stewards dus, hoewel er wel een keuken aan boord moet zijn. Een boordmecano zal er niet zijn. Men durft op de eenvoudige constructie van de „Ghost”-

motoren te vertrouwen en er zou tijdens de vlucht toch niets aan te repareren zijn.

Snel maar rustig.

Snelheid was niet het hoofdmotief, dat voorzat toen men met het ontwerp van de Comet begon. Men wilde voor alles een toestel op de markt brengen, dat over grote afstanden een economische exploitatie mogelijk maakt. Hierin schijnt men bij de Comet geslaagd te zijn. De Havilland beweert, dat in weerwil van het hoge brandstofverbruik, het toestel, zakelijk gezien, toch aantrekkelijk is en dat het de luchtvaartmaatschappijen, die de exploitatie ervan aandurven ongetwijfeld voordelen zal brengen.

Bovendien wil men met de Comet de onmiskenbare voordelen van de straalaandrijving in dienst stellen van het personenvervoer. De DH-106 ligt dank zij de jets zo rustig in de lucht, dat op de tafeltjes een potlood op de achterkant overeind blijft staan!

Zo vliegt dan het eerste straallijntoestel. De Havilland heeft ons weer een stap nader gebracht tot het ideaal, dat de vliegtuigindustrie zich in dit stadium van haar geschiedenis gesteld heeft: een betrouwbaar passagiersvliegtuig, dat hoge snelheden combineert met een economisch gebruik.

De propellers gaan verdwijnen, de reactiemotoren nemen hun plaats in. Eerst alleen nog maar voor gevechtsvliegtuigen, nu ook voor passagierstoestellen zoals natuurlijk te verwachten was.

Zouden wij over vijf jaar onze trips naar het buitenland in een straalvliegtuig maken? De tijd zal 't leren!



ENGLISH ELECTRIC CANBERRA

Bijzonderheden over de eerste Engelse straalbommenwerper

Op de eerstvolgende S.B.A.C.-tentoonstelling te Farnborough zal men verbaasd zijn over de geweldige vorderingen, welke de Engelse burgers en militaire luchtvaart in het afgelopen jaar hebben gemaakt. In de laatste categorie zal de English Electric Canberra B Mk 1 ongetwijfeld verreweg de meeste belangstelling trekken.

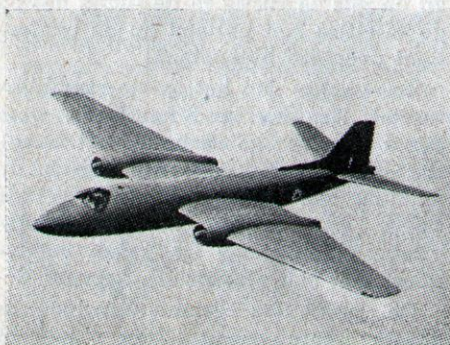
Over dit vliegtuig, Engeland's eerste straalbommenwerper, zijn thans enkele gegevens bekend gemaakt. Tot op heden was alleen het bestaan van de-

Het is waarschijnlijk, dat de bemanning uit twee koppen bestaat. De cockpit is de enige plaats waar zich bemanningsleden kunnen bevinden en de rest van de romp wordt vermoedelijk geheel in beslag genomen door bommenruimen en brandstoftanks. Hoge snelheden — waarschijnlijk meer dan 500 mijl per uur — lijken

ons toe verzekerd te zijn door de installatie van twee Rolls Royce Avon motoren; in hun tegenwoordig, betrekkelijk vroeg stadium van ontwikkeling behoren deze axiale turbine-straalmotoren tot de krachtigste ter wereld.

Het onderstel werd ontworpen door English Electric; de hoofdwielen slaan naar binnen toe en verdwijnen geheel in de vleugel, terwijl het dubbele neuswiel, dat ongewoon ver naar achteren is geplaatst, achterwaarts in de romp verdwijnt.

Een glanzende hemelsblauwe verflaag maakt het uiterlijk van dit prototype van de Canberra dubbel aantrekkelijk.



English Electric „Canberra”

ze machine aangekondigd, terwijl na de eerste 20 minuten-vlucht op 13 Mei (bestuurder was W/C R.P. Beaumont, D.S.O., D.F.C.) twee foto's voor publicatie waren vrijgegeven.

In de officiële bekendmaking wordt de Canberra beschreven als een bommenwerper, die over uitstekende vliegeigenschappen beschikt, bestemd is voor gebruik op grote hoogte en wordt voortgedreven door twee Rolls Royce Avon axiaal stromende turbine-straalmotoren. Bouw en aerodynamische vorm „zijn berekend op het bereiken van hoge Mach-getallen.” Proefvluchten hebben de lage weerstandswaarde bevestigd.

Zoals op bijgaande foto duidelijk te zien is, vertoont het toestel weinig uitstekende delen. De vleugelspanning bedraagt 65 ft en 6 inches, de hoogte 15 ft en 7 inches. De vleugels staan in een zeer lichte V-stand, de stabilo's vertonen deze stand in iets sterker mate, waarschijnlijk met de bedoeling de draagvlakken vrij te houden van de gloeiende uitlaatgasen; ze zijn bovendien iets pijlvormig geplaatst.

Over prestaties, bewapening en bemanning worden geen bijzonderheden gegeven, maar de vorm doet vermoeden, dat de Canberra, evenals de Mosquito, zijn veiligheid op snelheid zal moeten baseren. Er zijn geen zichtbare kentekenen, die wijzen op de aanwezigheid van machinegeweren.

Twaalf uur in een Meteor

Op 7 Augustus vloog een Gloster Meteor 12 uur en 3 minuten lang boven Zuid-Engeland — een prestatie, die mogelijk werd gemaakt, doordat regelmatig brandstof werd bijgetankt. Deze vlucht maakte deel uit van een programma, waarvan met de uitvoering enige tijd geleden een begin werd gemaakt door Flight Refuelling Ltd. De bedoeling er van is, het bewijs te leveren, dat het bijtanken van straaljagers in de lucht in de praktijk uitvoerbaar is.

De Meteor — een Mark 3 met korte motorgondels — startte te 05.20 uur van het Tarrant Rushton vliegveld en werd bestuurd door P.R. Hornidge. Met steeds 65 minuten tussenruimte werd het de gehele dag door van brandstof voorzien door een speciaal tot dit doel ingerichte Lancaster, die werd gevlogen door I.C. Marks.

Er werd voor de Meteor een nieuw contactsysteem ontworpen, waarvan wordt beweerd dat het tijd spaart, wanneer men het vergelijkt met andere, speciaal voor het tanken van transportvliegtuigen ontworpen systemen. Het tankend vliegtuig sleept een

buis, waarvan aan het uiteinde een trechter is gemonteerd met een diameter van ongeveer 90 centimeter. In de neus van de Meteor is een buis gemonteerd met een automatisch sluitende kraan. Om contact te maken, moet deze buis in de trechter worden gevlogen. Hoewel dit erg lastig klinkt en er inderdaad vakmanschap voor nodig is, schijnt de praktijk weinig moeilijkheden op te leveren.

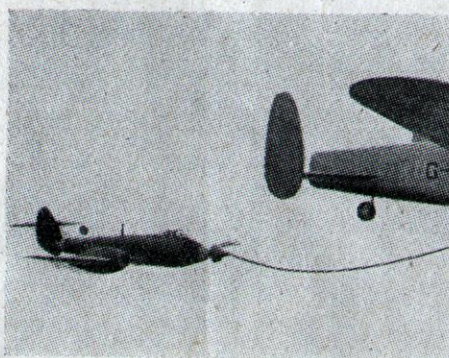
Gedurende de eerste periode van de proefneming was het weer uitstekend, maar later werd het er niet beter op, zodat één contact in de wolken moest worden gemaakt. Zo lang de vlucht duurde bestond er steeds radio- en radarverbinding tussen Meteor en Lancaster, wat van bijzonder veel waarde bleek te zijn tijdens het vliegen door wolken of regen. In totaal werd tien keer bijgetankt en de Meteor nam 2.352 gallons parafine in. Het toestel legde in twaalf uur tijds een afstand af van 3.600 mijl.

Het vliegbereik van straaljagers is altijd een groot probleem geweest en met het oog hierop zijn deze proefnemingen bijzonder interessant. Hoewel het bijtanken van straaljagers tijdens interceptie of aanval voorlopig als onuitvoerbaar moet worden beschouwd, zal het waarschijnlijk van belang blijken te zijn wanneer de toestellen eskaders bommenwerpers begeleiden op hun vlucht naar de vijand.

Straaljagers, die na het volbrengen van een operationele vlucht boven de thuisbasis aan het „stapelen” zijn, zouden op deze wijze van brandstof kunnen worden voorzien.

Patrouillerende vliegtuigen, op deze wijze getankt, behoeven niet te worden afgelost.

(Uit "Flight").



Een Gloster Meteor wordt in de lucht van brandstof voorzien.

De verkeersluchtvaart

IN FRANS INDO-CHINA

In het jaar 1931 opende Air France, de grote nationale Franse luchtvaartmaatschappij, een geregelde luchtverbinding tussen Frankrijk en Frans Indo-China. Jarenlang werd deze dienst met een regelmatige frequentie gevlogen, totdat het uitbreken van de oorlog in Juli 1940 hieraan een einde maakte en die dienst moest worden gestopt. Er waren toen drie Dewoitines-338 met hun bemanningen in Indo-China, die dus niet meer naar Frankrijk konden terugkeren en toen werden ingezet op de routes Hanoi-Vientiane, Hanoi-Tourane-Saigon en Hanoi-Hongkong. De Dewoitine-338 is een driemotorig vliegtuig, waarvan de uiterst lange rompneus en de grote wiel-diameter direct opvallen. Air France had deze machine (ontwikkeld uit de eveneens driemotorige Dewoitine-333, die met een niet-intrekbaar landingsgestel was uitgerust) vóór de oorlog op grote schaal in gebruik en ook kort na de oorlog hebben we dit toestel nog op Schiphol gezien, want ook toen nog vloog de Air France een tijdlang met deze machines tussen Parijs en Amsterdam op en neer.

Het was op 7 Juli 1941 dat één van de drie zich in Indo-China bevindende Dewoitines op de route Hanoi-Hongkong door Japanse jachtvliegtuigen werd neergeschoten. De beide overblijvende Dewoitines werden aangevuld met een militaire Farman en tot 1944 onderhielden deze drie vliegtuigen het luchtverkeer in Frans Indo-China, toen alle diensten volledig gestopt werden.

In October 1945 werd het luchtverkeer in Indo-China wederom ter hand genomen door de inmiddels opgerichte Sous-Groupement des Moyens Militaires de Transport Aériens (S.G.M.M.T.A.), een militaire luchttransportorganisatie, welke vloog met Douglas Dakota's en Junkers 52's.

Natuurlijk was een hernieuwde luchtverbinding tussen Frankrijk en Frans Indo-China na de oorlog wederom van het allergrootste belang en in November 1946 werd door de herboren Air France deze luchtverbinding wederom heropend. Eerst werd deze route Parijs-Saigon-Parijs met een Skymaster eenmaal per week gevlogen, doch vanaf 4 April j.l. is deze frequentie reeds opgevoerd tot driemaal per week en men hoopt zelfs spoedig te komen tot een frequentie van viermaal per week! Bovendien vliegt de Franse chartermaatschappij Transports Aériens Internationaux (de TAI, die o.a. enkele Skymasters van de K.L.M. overnam,

welke door Fokker op Schiphol voor T.A.I. werden omgebouwd) eenmaal per week de route Parijs-Saigon in pool met Air-France!

In April 1947 arriveerde de eerste Dakota van Air France in Indo-China, die geregelde vluchten maakte tussen Saigon-Hanoi-Tourane-Vientiane.

Eind 1948 bezat Air France totaal twee Skymasters en zes Dakota's in Indo-China, welke aldaar het luchtverkeer verzorgden.

Air France was echter niet de enige luchtvaartmaatschappij die er vloog want tussen Juni 1947 en Februari 1948 werden niet minder dan drie luchtvaartmaatschappijtjes in Indo-China opgericht ten behoeve van het binnenlands luchtverkeer.

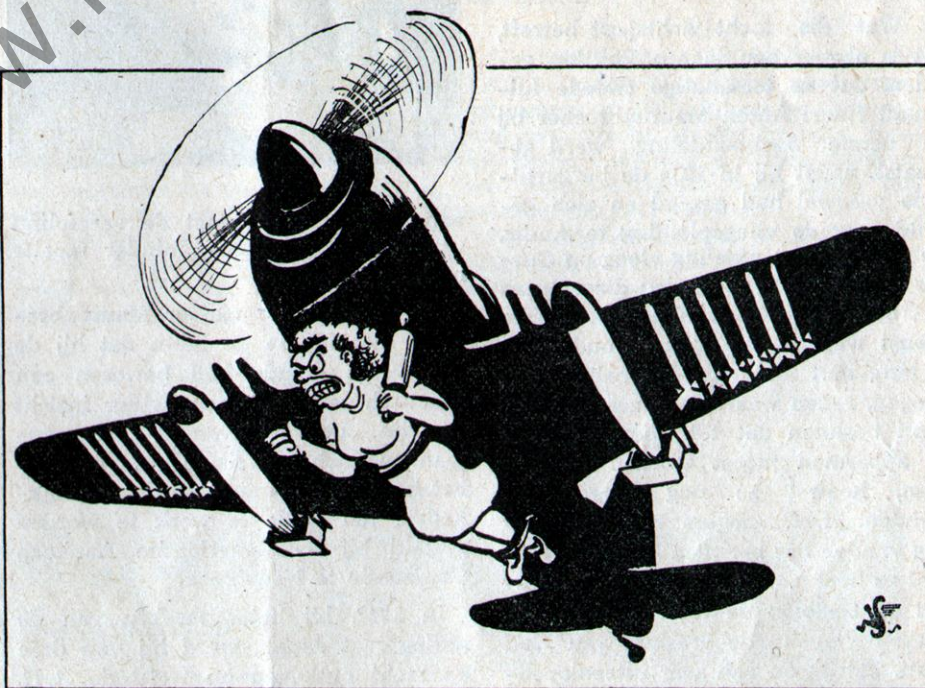
Allereerst de Société des Avions Taxis d'Indo-Chine (A.T.I.), een luchttaximaatschappij dus. Zij werd in 1947 opgericht met een tweemotorige Caudron Goëland en een eenmotorige Nord-1002, thans vliegt zij met vier tweemotorige Beechcrafts-18.

Vervolgens werd opgericht de Société Indochinoise de Transports Aériens (S.I.T.A.), welke in 1947 begon met twee Airspeed Consuls en thans een luchtvloot heeft van 5 Consuls en 3 Bristol Freighters.

De derde maatschappij, welke werd opgericht was de Société Transatlantique Aérienne d'Extrême Orient „Cosara". Zij ving aan met een enkele Ju-52 en vliegt thans met drie Douglas Dakota's.

In totaal hadden deze drie luchtvaartmaatschappijtjes in Indo-China eind 1948 met hun 15 vliegtuigen 28.500 ton vracht vervoerd, terwijl een aantal kilometers werd gevlogen, overeenkomend met 49 maal rond de aarde. Met de 8 vliegtuigen van Air France meegerekend (de dienst Parijs-Saigon buiten beschouwing gelaten) bedroeg dit getal zelfs 83 maal rond de aardbol! Er zijn in Frans Indo-China ongeveer 28 bruikbare vliegvelden, waarvan die van Saigon (Tan-Son-Nhut genaamd) en Haiphong (Cat-Bi) de grootste zijn.

MARTIN „MO-LAW"



Een imposante opname van de Martin „Mo-law" de zwaarst bewapende duiktorpido-bommenwerper voor vliegdekooperaties van de Amerikaanse Marine. Op bovenstaande foto draagt het toestel een 9.000 pond wegende bewapening, bestaande uit 4 20-mm kanonnen, 12 raketten, 2 torpedo's en 1 schoonmoeder. Honderdvijftig van deze machines zijn in bestelling.

Majoor Vlg. Wnr. H.A. Maurenbrecher

Hoofd Kantoor Opleidingen M.L.

Wanneer we onze topprestaties op het gebied van Jacht en Visserij vergelijken met die van de majoor Maurenbrecher, dan gebiedt de eerlijkheid ons toe te geven, dat we op dit terrein een zekere achterstand hebben in te halen. Want een dertig centimeter lange rietvoorn (door ons op twaalfjarige leeftijd te voorschijn gezwiept uit de Zuider Ee tussen Metslawier en Dokkum) en een jeugdige boskat (ergens tussen de vliegbasis Talang Bettoetoe en Palembang morsdood gereden door een jeep, waarin wij ons als passagier bevonden) vormen geenszins materiaal, dat vergeleken kan worden met de grootste jachtprestatie van majoor Maurenbrecher: een tijger en een olifant, door hem in het tijdsbestek van één enkele nacht geschoten in de omgeving van Medan. Hoewel de jager-op-groot-wild ons niet eens toestond dit indrukwekkende jachtverhaal in De Stuurkolom te vermelden, menen we het desondanks te moeten memoreren, omdat het een goede illustratie vormt van het feit, dat we op deze pagina te doen hebben met een man, die de jachtsport niet alleen boven de wolken, doch ook op de grond met groot succes beoefent, wat niet van iedere jachtvlieger kan worden gezegd.

Wat die lucht-jachtsport betreft, het is alweer een jaar of dertien geleden, dat de toenmalige tweede luitenant Henri Anton Maurenbrecher bij de eerste Jacht-afdeling werd geplaatst, nadat hij in 1934 de bergartillerie vaarwel had gezegd en zich gemeld voor de vliegopleiding te Andir. De eerste Jacht-afdeling vloog op Curtiss Hawk jagers, toestellen die volgens de berekeningen van de Technische Dienst wegens verregaande ouderdom al lang niet meer hadden behoren te vliegen, reden waarom op zekeren dag werd besloten dat tot inlevering van de apparaten moest worden overgegaan, hoewel ze nog vlogen als arenden. H.H. vliegers van de Afdeling vonden het beneden hun waardigheid ze héél aan de sloper over te dragen en besloten de toestellen stuk te vliegen tegen de grasmat van Kali Djati. Talrijk en van zeer uiteenlopende aard waren de manoeuvres, welke moesten leiden tot de verwezenlijking van dit verheven doel. Hoewel het niet onmogelijk is, dat de startbaan van Kali Djati nog steeds sporen vertoont

van de kuilen, welke daarin werden geslagen door vleugeltips en wielen van de Curtiss Hawks, de opzet werd een finale mislukking en we hoorden nog iets van spijt in de stem van majoor Maurenbrecher, die ons deze herinnering uit een grijzend verleden vertelde en er nog aan toe voegde, dat er niets anders had op gezeten dan de machines onbeschadigd over te dragen



aan de sloper, die met de vernieling uit de aard der zaak minder moeite had.

In 1940 ontving majoor Maurenbrecher, die zich in de jaren dat hij de luchtvaart diende had bewezen een praktisch man met een helder inzicht te zijn, opdracht van de Legercommandant zich op reis te begeven naar het land van de onbegrensde mogelijkheden, ten einde te werk te worden gesteld bij de Nederlandse Aankoop Commissie te New-York.

In 1942, bij het uitbreken van de oorlog met Japan, werd hij van deze opdracht ontheven en werd de R.N. M.F. te Jackson het terrein van zijn activiteit, die bestond uit het geven van instructie op Harvard en Kittyhawk. In December 1943 volgde zijn aanstelling als Commandant van het te

Canberra opgerichte 120ste Squadron (uitgerust met Kittyhawks), dat aanvankelijk in Australië en later te Merauke en Biak onder zijn leiding bewees een uitmuntend getrainde oorlogseenheid te zijn, waarvan enkele sprekende bewijzen hier als illustratie mogen volgen.

In Maart van het jaar 1944 werden de Geallieerden gealarmeerd door het gerucht, dat West-Australië werd aangevallen door een sterke Japanse vloot. Bliksemsnel werden de nodige maatregelen getroffen om deze invasie te keren, in het kader van welke operatiën het 120ste opdracht ontving zich op de snelst mogelijke wijze naar Potshot te begeven, door de lucht een afstand van 2200 Mijl, dwars over Australië. De 24 toestellen van het 120ste Squadron bereikten Potshot in twee dagen tijds! Geen toestel viel uit en wanneer dit invasie-gerucht geen loos alarm was geweest, dan zou de Japanse vloot door het 120ste mals zijn ontvangen.

In Merauke werd de hoogste graad van geoefendheid bereikt. Aan de Commandant van een oorlogssquadron werd de eis gesteld, dat hij bij een alarm in staat moest zijn binnen vijf minuten vier toestellen in de lucht te brengen, gerekend van het ogenblik dat het alarmbericht hem bereikte. De Commandant van het 120ste zag kans in twee en een halve minuut met twaalf machines in de lucht te zijn om daarna koers te zetten naar het gebied, waarheen de Fighter Control Officer hem met behulp van radar dirigeerde!

Tot Mei 1946 was majoor Maurenbrecher Commandant van het 120ste Squadron. Commandant, in de goede betekenis van dit moeilijke woord. Zelf steeds mee vooraan, enthousiast, belangstelling voor de mensen, die aan zijn leiding waren toevertrouwd.

Van Mei tot November van datzelfde jaar kreeg hij het 121ste Squadron onder zijn hoede, om daarna te worden benoemd tot Commandant van het Regionaal Luchtvaart Commando Sumatra te Medan, tijdens welk commando twee politionele acties werden gevoerd, waarin „Lucosu”, ondanks personeel- en materieeltekort aan iedere opdracht kon voldoen, dank zij enthousiasme, doorzettingsvermogen en eendracht van het luchtmachtpersoneel op Sumatra.

Majoor Maurenbrecher, in Februari 1949 tot Hoofd Kantoor Opleidingen M.L. benoemd, vertrekt de volgende maand voor het volgen van een cursus aan de Luchtmachtstafschool naar Nederland.

Met hem vertrekt een M.L.-er met stijl. Een man, die door zijn kwaliteiten op velerlei terrein (we vergaten nog zijn sportieve verrichtingen te memoreren) en door zijn prettige omgang een warme plaats heeft verworven in de harten van velen.



♦ Franse jachttoestellen, Nederlandse en Belgische straaljagers en Amerikaanse zware bommenwerpers zullen met Britse oorlogsvliegtuigen meedoen aan luchtmanoeuvres in Engeland, die op 23 September in Engeland beginnen en vier dagen zullen duren. De bedoeling van de oefeningen, die de code-naam „Bulldog” dragen, is, de bommenwerpers ervaring te laten opdoen in het aanvallen van verdedigde doelen overdag en 's nachts. De drie landen van de West-Europese Unie zullen ook hulp personeel zenden voor de radarposten.

♦ Prins Bernhard heeft op 12 September in het Vredespaleis te Den Haag de dertigste jaarvergadering geopend van de International Air Transport Association (I.A.T.A.), waaraan ongeveer 200 directeuren en andere leidendes figuren van 70 internationale luchtvaartmaatschappijen deel nemen. Dr. A. Plesman presideerde het congres.

In zijn openingswoord zei Prins Bernhard onder meer, dat het totaal beeld der burgerluchtvaart een koortsachtige ontwikkeling vertoont. De situatie is nog niet bestendigd, doch zijns inziens bestaat er geen enkele reden tot bezorgdheid. Hier ligt terrein voor activiteit, waarin de scheppende geest zich tot verwerkelijking kan brengen, waarin moedige initiatieven in vrije mededinging zich een weg kunnen banen.

Minister Spitzens verwelkomde de aanwezigen namens de regering. Hij zei, dat de standpunten van overheden en ondernemingen veel gemeen hebben en dat de verwezenlijking van doelstellingen wederzijds het doel zal zijn.

Beider taken zijn verschillend, zei de minister, doch niet te scheiden. Paradoxaal gezegd, zal gestreefd moeten

De nieuwe startbaan van Schiphol. Deze baan, die in de richting Z.O.-N.W. loopt, heeft een lengte van 1.800 meter en is 60 meter breed; aan weerszijden ervan zijn bovendien twee stroken van 10 meter aangebracht.

De baan voldoet aan de zwaarste internationale eisen; voor de aanleg moest 126.000 m³ zand worden uitgegraven, waarna een gelijke hoeveelheid andere materialen moest worden gestort.

Langs de baan zijn twee rijen vlakke lichten ingebouwd, die een onderlinge afstand van 50 meter hebben en vanuit de verkeerstoren worden bediend. De grote breedte van deze baan komt op de foto goed tot uiting, waar een Constellation van de K.L.M. er juist overheen taxiëert.

De witte stroken aan weerszijden van de baan zijn de versterkte stroken; het getal 32 en de beide dubbele lijnen er achter zijn aangebracht in een speciaal soort reflecterende witte verf. Bij een landing bij nacht lichten deze lijnen onder het licht der schijnwerpers helder op, waardoor de vlieger duidelijk kan zien, waar het midden van de baan is. Schiphol is het eerste vliegveld van Europa, waar men dit nog vrij nieuwe procédé toepast.

worden naar de juiste restricties, die aan de luchtvaart de grootst mogelijke vrijheid geven.

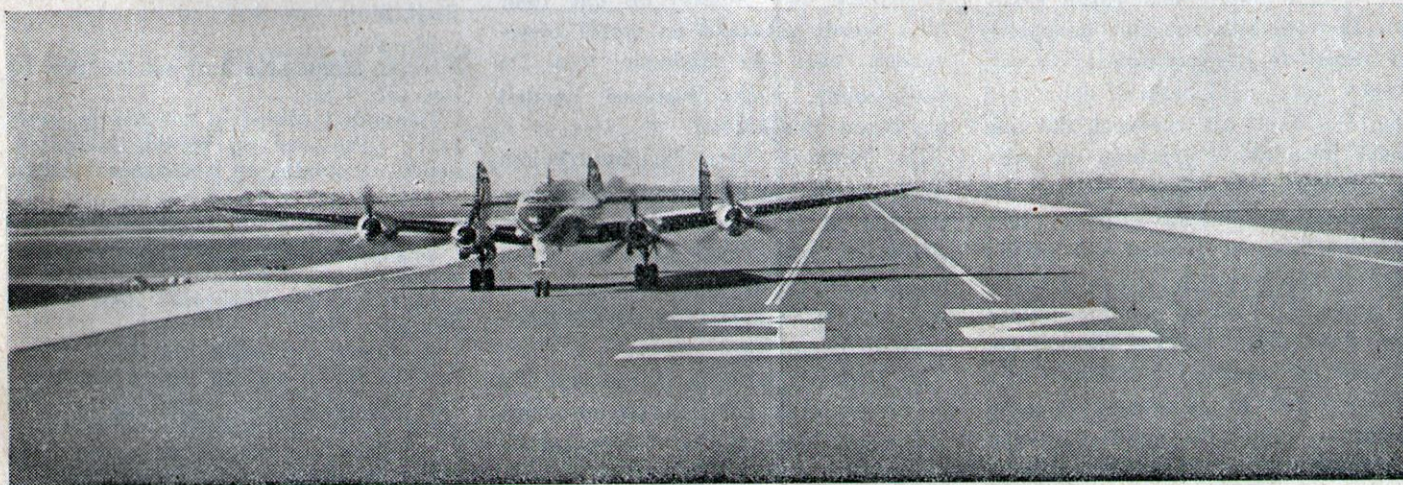
Ook in de toespraak van dr. Plesman vormde de vrijheid in de luchtvaart het hoofdmotief, waarbij hij o.m. het vraagstuk van de vrijheid van doortocht aanhaalde, hetwelk soms nog enghartig wordt bekeken. Verder bevestigde de heer Plesman, dat de regeringen nog onvoldoende beseffen dat de financiële resultaten der internationale luchtlijnen bevredigend zouden zijn, indien hen meer vrijheid werd toegestaan. Het is de taak van de I.A.T.A. om een geest van samenwerking te doen ontwaken.

Wij moeten tot een gezamenlijke oplossing komen, waardoor een grotere eenheid verkregen kan worden en het mogelijk wordt gemaakt, dat de overheidsbijdragen niet langer nodig zijn en sneller en goedkoper luchttransport voor alle volkeren bereikt wordt.

Sir William Hildred, de directeur-generaal der organisatie, deelde in zijn jaarverslag mede, dat het niet mogelijk is, de tarieven te verlagen in deze tijd van stijgende kosten. Nog lang zullen de luchtlijnen afhankelijk zijn van de overheden.

In 1948 hebben de leden van de I.A.T.A. ruim 19 milliard passagierskilometers en 160 miljoen ton-kilometers met vracht en 400 miljoen ton-kilometers met post gevlogen, hetgeen een indrukwekkende vooruitgang ten aanzien van 1947 betekent.

De veiligheid in 1948 is in vergelijking met voorgaande jaren met 30 procent toegenomen en voor 1949 wordt een nog grotere toeneming verwacht.



VOORLOPIGE M.L. RECORDLIJST ATHLETIEK

100 m Kip (Kali-Djati), 11,6 sec
400 m v.d. Werf (Semarang), 58,9 sec.

800 m Binsbergen (Andir), 2 min. 21,1 sec.

1500 m Zwaal (Andir), 4 min. 46 sec.

3000 m Zwaal (Andir), 12 min. 11,7 sec.

4 X 100 m est. Trp. Cdo. M. L. Batavia, 49,3 sec.

Zweedse est. 1e Cie L.V.T. 2 min. 27 sec.

Hoogspringen Krul (Trp. Cdo. M.L. Batavia), 1,60 m
Lenkering (Andir), 1,60 m.

Verspringen, Anemaet (Kali-Djati), 5,92 m
Prud'homme de Lodder (Morotai), 5,92 m.

Kogelstoten, Florentinus (Kali-Djati), 12,87 m.

Discuswerpen, Florentinus (Kali-Djati), 38,55 m.

Speerwerpen, Krul (Trp. Cdo. M.L. Batavia) 48,70.

Mijn oproep van enkele nummers geleden heeft, eerlijk gezegd tegen mijn verwachting in, enig gehoor gevonden. Enkele bekende sportfiguren in de M.L. toonden al vrij spoedig blijken van belangstelling en instemming. Uit de diverse gegevens, die ons ter beschikking stonden en kwamen, is nu bovenstaande, voorlopige, M. L. recordlijst samengesteld. Het behoeft geen betoog, dat deze lijst nog vele aanvullingen en zeker prestatieverbeteringen zal moeten aantonen. Nummers zoals 400 m, hoogspringen, 800 m, zijn zeker voor belangrijke verbetering vatbaar.

Uit enkele gesprekken, die ik dien-aangaande mocht hebben, zijn nog weer andere ideeën naar voren gekomen. Zo werd bijv. het plan geopperd, niet alleen de beste prestaties te publiceren, maar de 3 beste of zelfs de 5 beste. Dat heeft als voordeel, dat ook minder prominente krachten die echter behoorlijke prestaties leveren en ook jonge, opkomende atleten hun prestaties kunnen afmeten aan gelijkwaardige sportgenoten. Uit de recordlijst blijkt wel, dat op sommige nummers dusdanige cracks voorkomen, dat voor de gewone liefhebber hun resultaten niet in de verste verte te benaderen zijn. De mindere goden zouden dan kunnen streven om althans

een eervolle vermelding op het tweede plan te bereiken, terwijl ook een voortdurende wisseling op de prestatielijst een aansporing te meer is, om de eigen resultaten op te voeren.

Over de wijze waarop een nieuw record erkend zal worden is tot nog toe geen duidelijk beeld bij een van ons opgekomen. Het volgende plan wordt in Uw aandacht aanbevolen en voor Uw op- en aanmerkingen houden wij ons steeds aanbevolen.

Als record worden erkend alle prestaties op de normale atletieknummers, die liggen boven hetgeen tot op dat ogenblik bekend is van bij de M.L. ingedeelde atleten. Indien deze resultaten behaald worden op een wedstrijd, uitgeschreven door de M.L., M.L.O. of een erkende atletiek- of sportbond, dan zal de officiële uitslag, zodra deze ter kennis is gebracht van de Redactie van De Stuurkolom, worden vergeleken met de bestaande lijst en indien deze hoger ligt dan de tot op dat tijdstip bekende resultaten ogenblikkelijk als zodanig worden erkend. Een door de wedstrijdleiding gewaarmerkt afschrift van de uitslag dient, zo enigszins mogelijk, te worden overgelegd. Verder worden als record aangemerkt de prestaties, geleverd in niet officiële wedstrijden zoals op vliegbases en bij M.L. onderdelen in klein verband gehouden, die aan het allereerst gestelde voldoen. In dit geval dienen de tijden en afstanden te worden opgenomen door een commissie, bestaande uit tenminste twee personen, waarvan één een officier of hoger onderofficier dient te zijn. Van de geleverde prestatie maakt deze commissie een rapport op dat door haar wordt getekend en wordt opgezonden naar de Redactie van De Stuurkolom, welke hiermee handelt als voren omschreven.

De Redactie van De Stuurkolom heeft steeds het recht een record van de lijst af te voeren of ongeldig te verklaren indien haar gebleken is dat onjuiste opgaven zijn verstrekt dan wel niet is voldaan aan de vorenge-noemde bepalingen.

De Redactie zal zeer gaarne van alle in de atletieksport geïnteresseerden vernemen over beide bovenstaande voorstellen.

AANBEVOLEN ARTIKELN

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

Alsop, J. en S.

Indien de oorlog uitbrak.

Tijdschrift voor Militaire Documentatie (België) 25; 1949; blz. 14; 5 blz. Geeft een korte beschouwing over wereldstrategie, beïnvloed door techniek, economie en politiek, in het kader van de tegenstelling West-Oost. (3224).

Foa, B.

America picks up the check.

Harper's Magazine 1190 1949. 07; blz. 56; 6 blz.

Beschouwt van Amerikaans standpunt uit gezien het Marshallplan als noodzakelijk om te komen tot herstel van het evenwicht van de wereld-economie en daardoor tot wereldveiligheid en welvaart, welke laatste twee factoren de voorwaarden zijn om het communisme effectief te bestrijden. (3225).

Perris, F.

Italy: Battlefield for the Marshall Plan.

Harper's Magazine 1190 1949. 07 blz. 77; 6½ blz.

Besprekt de systematische reacties op en obstructies tegen het Marshallplan in Italië en de tegenmaatregelen van de Italiaanse regering (3226).

Warburg, J. P.

The defence of western Europe.

Harper's Magazine 1189 1949. 06 blz. 34; 5 blz.

Beschouwing over het „Atlantic Security Pact”. Schrijver bepleit gemotiveerd de economische hulp aan West-Europa boven de militaire. (3228).

Cooke, Adm. C. M.

Soldiers need wings.

Foreign Affairs 27-4 1949. 07 blz. 576; 10 blz.

Verdedigt, van Amerikaans standpunt uit gezien, de opbouw van een weermacht, die, zowel te land, ter zee als in de lucht, op een moderne wereldoorlog is voorbereid. (3229).

Duff, Maj. Gen. A. C.

Morale.

Royal Engineers Journal 63 1949. 06 blz. 187; 5 blz.

Behandelt uitvoerig het begrip „moreel”, gebaseerd op beleid, discipline, goede verpleging en korpsgeest. (3230).

Graaf, Lnt. Kol. Mr. H. H. A. de

Een Amerikaan over Aanvoerder-schap.

Militaire Spectator 118-7 1949. 07 blz. 385; 15¼ blz.

Besprekt uitvoerig het boek „Leadership for American Army Leaders” van Col. Munson Jr. over de psychologisch juiste gedragingen in het leger t.a.v. discipline, moreel en verhouding tussen meerdere en mindere. (3231).

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 TECHN. GOEDEREN ZOALS

IJzer, staal en non ferro-metalen

Speciale ambachtsgereedschappen,

Sanitair — Buizen — Fittings

— Pakkingen en Drijfriemen.

Dieselmotoren — Diesel aggre-

gaten — Compressoren —

Pompen.

Hijswerktuigen — Towmotor —

Forblifts Brandweermaterieel.

Werktuigmachines.

Electrische machines en Installa-
tiematerialen.

etc. etc.

Kantoren door geheel Indonesië.



BRITISH AMERICAN TOBACCO Co. (N. I.) LTD.

HOPE

That the day is
not too far off
when they will
be able to offer
with pride a
cigarette for
the taste of
every man.
In the mean-
time they can
do no more
than offer their
modest contri-
bution to the
country's rations.

't MEUBELVAK

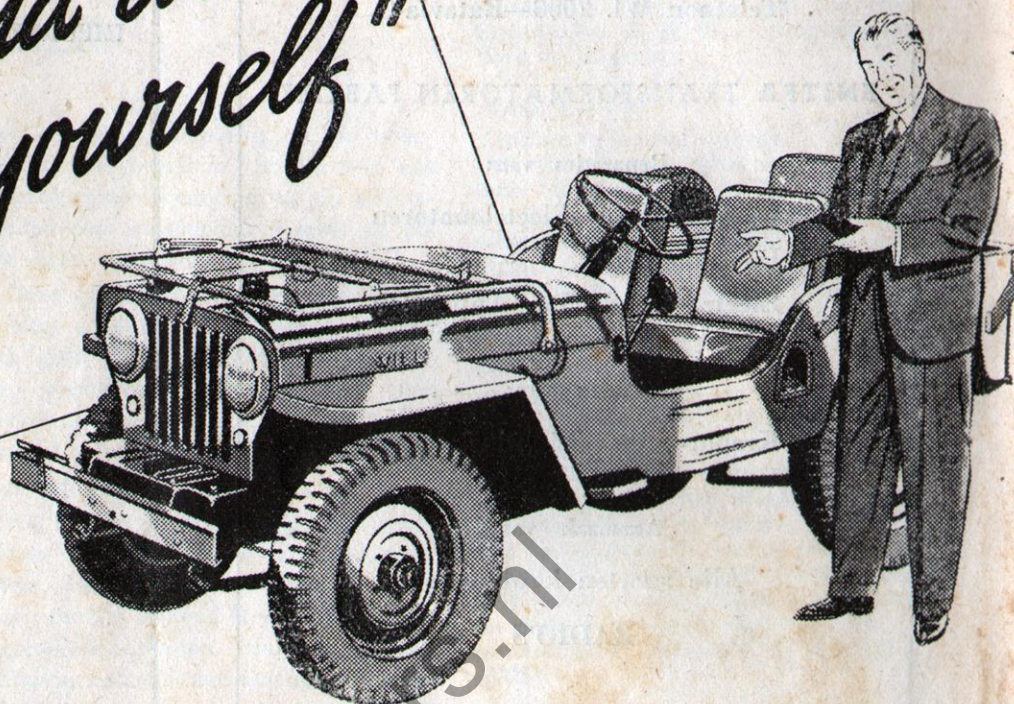
een edel handwerk
in goede handen.

EUROPA-AZIË

maakt meubelen

SHOW ROOM: Rijswijkstraat 26 Telef. 2473 Welt.

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



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

You'll see why the "Jeep" can

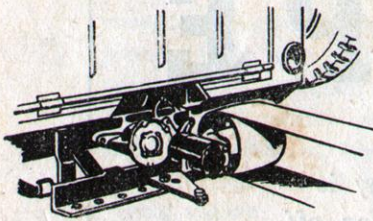
spread its cost over many industrial and farm uses... the day around... the year around! You'll know why the "Jeep" can do anything a light tractor can do. You'll recognize its handiness as a 5,500-lb.-pull tow truck... an 800-lb.-capacity pick-up truck... a passenger runabout. You'll realize the "Jeep's"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

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

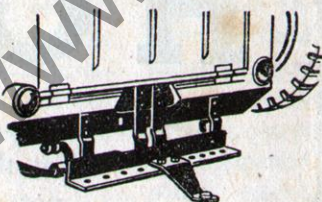
We invite you to come in now and drive a "Jeep."

GET A **'Jeep'**

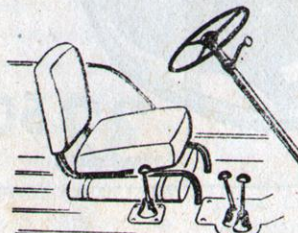
SEE THESE FEATURES THAT MAKE THE 'JEEP' A 4-FUNCTION VEHICLE



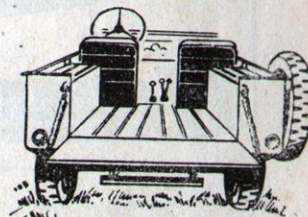
POWER TAKE-OFF delivers up to 30-h.p. to shaft and belt-driven equipment.



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



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



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

N.V. AUTOMOBIEL VERKOOP MAATSCHAPPIJ

„De Stuurkolom”, Maandblad voor de Militaire Luchtvaart.

Algemene Directie: Het Commando der Militaire Luchtvaart. Hoofdredacteur 1ste Lt. S. D. Sipma.

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