



TWEE JAAR 20^{STE} SQUADRON

Een Dakota van het 20ste Squadron van de Militaire Luchtvaart vliegend langs een vulkaan! Welke vulkaan? Raden kunt ge het niet want waar is een top te vinden in deze Archipel waarbij niet een foto gemaakt zou kunnen worden van een onzer C-47's? Het kan de afgebrokkelde Krakatau zijn, die de CMV-passagiers zien liggen op hun reis naar Palembang en waarom niet de trotse Sibajak die al imposanter wordt naarmate het 20ste U dichter bij Medan brengt. Hoe dikwijls vloog niet de gewondenkist van Djokja naar Semarang over de rimpelige ruggen van Merapi en Merbaboe en hoeveel duizenden foto's zijn er niet genomen als de vliegers hun Dakota's laag houden na de start op Morotai om des te beter een blik te kunnen werpen in de rokende, vlamrende vuur-massa in de krater van de Tobelo op de noordpunt van Halmahera. Om aan alle onzekerheid een einde te maken: op de foto ziet ge de Gedeh, omdat de route naar Bandoeng nu eenmaal het drukst bevolgen wordt.

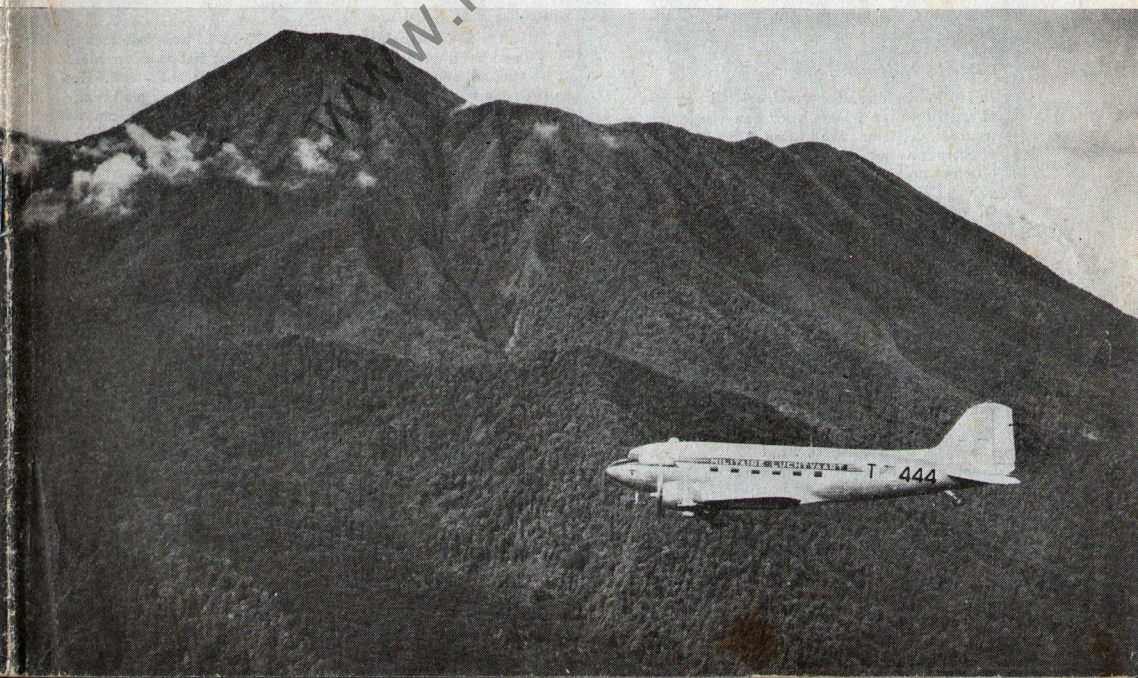
Maar het blijft een onweerlegbaar feit, dat het 20ste squadron van de M.L. over deze archipel zwerft als een onvermoeibaar troubadour en dat er geen vliegveld in Indonesië is waarmee de vliegers van deze afdeling geen ervaringen hebben. Het 20ste squadron vertoont een duidelijke overeenkomst met een luchtvaartmaatschappij. Het stelt zich ten volle in dienst van het publiek, van de maatschappij, in dit geval dan het militaire apparaat.

Wat het leger in Indonesië aan de M.L.-Dakota's te danken heeft, zal wel nooit geheel uit de doeken gedaan

worden. Men zou daarvoor parachutisten moeten spreken, die samen met het twintigste zijn opgeleid en samen met het squadron zijn ten strijde getrokken.

Men zou de verhalen moeten beluisteren van de gewonden, die van kleine veldjes als Banjoemas of Pakanbaroe zijn meegenomen naar de hospitalen, waar genezing wachtte. Men zou de duizenden passagiers moeten spreken, die de veiligheid der luchten verkregen in plaats van de verveling van de bootreis of de risico's van weg en spoor. Men moet ook niet vergeten die onbereikbare buitenposters uit te horen over hun ervaringen met het twintigste, dat als een oopievaar boven hun voetbalveldje verscheen en daar de Escorts' uitwierp, tezamen met de wapens, het voedsel en de medicamenten.

Wanneer men de gevoelens optelt van talloze militairen, bij de ontelbare gelegenheden dat het Dakota-squadron voor hen in de bres sprong, dan eerst benadert men de waardering, die past bij het spreken over het twintigste. Deze waardering is het loon voor vliegers met toekomst-moeilijkheden, administrateurs met demobilisatie-perikelen, monteurs die niet bevorderd kunnen worden en allen, die ook bij het 20ste wel hun dagelijkse moeilijkheden zullen hebben. Deze overpeinzing dankt zijn ontstaan aan het tweejarig-jubileum, dat, aanvankelijk door tijdsomstandigheden uitgesteld, op Zaterdag 6 Augustus in Batavia werd gevierd. Ook vandaar deze (PVA) foto van een der new-look Dakotas van het 20ste squadron in de buurt van de Gedeh.





Front van Eer.

Vrijdag 12 Augustus reikte de Legercommandant, luit.-generaal D. C. Buurman van Vreeden onderscheidingen uit op het Burgemeester Bisschopplein. Onder de negen onderscheiden militairen bevonden zich twee M.L.-ers. De sergeant O.V.W. F.L. von Huben en de Men. sergeant P.H. Kapulang ontvingen beiden uit handen van hun hoogste militaire chef de Bronzen Leeuw.

Mensen en functies I.

De Regionaal Officier Administratie de res. kapitein M.L. O. Cramer vertrok naar Nederland. Als zijn opvolger werd aangesteld de kapt. wnr. M.L. A. van Aarem, waardoor de 13e vliegbasis Padang zonder commandant kwam. Maar van K.D. werd de kapitein vlg. wnr. M.L. H.F. Zeylemaker tehulp geroepen om basiscommandant te worden van Tabing. „Maar wie is nu dan de baas geworden over de 6e compagnie Luchtvaarttroepen op Kalidjati?” zult U vragen. Voorlopig is de onderluitenant M.L. G.L. Ph. Glans met de waarneming van dit commando belast.

Mensen en functies II.

Een onbloedige machtsovername vond nog plaats op Kalidjati waar de tijd. res. 1e lt. vlg. wnr. R. Ch. Schafflein opvolger werd van kapt. R. A. D. Anemaet in de functie van Hoofdinstructeur van de C. V. S. Kapitein Anemaet werd commandant C. V. S. en tevens commandant Depot Luchtvaartopleidingen. Het zal kapitein Oostindien niet meegevallen zijn afscheid te nemen van het commando C. V. S. dat hij nu al jaren beheerde, maar hij blijft in de buurt als Hoofd Bureau Onderwijs. Deze functie werd tot nu toe waargenomen door de tijd. majoor vlg. wnr. A. L. Cox, die zich dus nu geheel wijden kan aan zijn Opleidingscommando.

Doktoren en functies.

„Hij kende ons door en door! Hij zag aan ons gezicht of we fit waren”. Deze voor een vliegerarts zo loffelijke woorden vernamen we in Semarang uit de mond van vele vliegers na het door allen betreunde afscheid van de officier van gezondheid 1e kl. H. G. Morrees als vliegerarts van 6 VB en het 322 Spitfire-squadron. Opvolger is O. v. G. 2 J. W. ter Burg, die van H. K. M. L. komt. Dr. Morrees werkt nu op Kalidjati in plaats van O. v. G. 1 S. S. Buwalda die als vliegerarts naar Bandung gaat, om de plaats in te nemen van O. v. G. 1 K. F. Hordijk, die naar Batavia vertrok ten einde aan het Vliegmedisch Keuringscentrum de veiligheid in onze luchten te helpen bevorderen.

Het 20ste haalde Kaart en de zijnen.

In de ochtend van de 22ste Augustus vloog een Dakota van het 20ste Squadron naar Singapore, waar het gezelschap Kaart, bestaande uit de heren Hans Kaart, Bill van Dijk, Jack Kelling, Fred Zuydwijk en een ruiende kraai wachtten op vervoer voor de laatste etappe van hun veelbesproken wereldreis. Het vliegtuig streek de volgende dag met gezelschap, jeep en aanhanger op Kemajoran neer, waar een aantal journalisten de nodige sterke verhalen te horen kreeg.

De eerste uitvoering van de heren vond plaats in het openluchtheater Tjililitan, waar voor een talrijk publiek de avond met praatjes en liedjes van vrij matig kaliber werd gevuld.

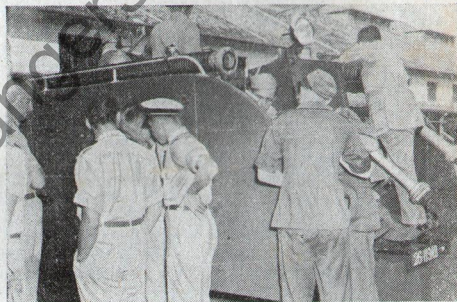
Medan opgenomen in luchtverkeer met Nederland.

Dinsdagochtend, 23 Augustus landde het eerste vliegtuig in de regelmatige rechtstreekse KLM-verbinding tussen Indonesië en Nederland op de 11de Vliegbasis Medan. Voorlopig zal elke week des Dinsdags een KLM-toestel in Medan landen.

De stem van de M. L.

Sinds enige maanden is het niet meer alleen het Strijdkrachten-programma Batavia dat een regelmatige M. L.-rubriek in haar uitzendingen opneemt, doch ook Radio Makassar biedt een M. L.-uitzending te beluisteren. Vrijdags om de veertien dagen tot 19.10 kan men op de 27 meter dit aantrekkelijke, door majoor P. Bettink (C. IVBBOING) verzorgde programma aanhoren. Aan de bases in het Verre Oosten een opwekking dit programma niet onbeluisterd door de aether te laten gaan. Ook in Medan is een M. L.-uitzending georganiseerd. Te beluisteren Donnerdags om de 14 dagen te 9.00 uur in de 40 en 60 meter band.

Hij is er!



Op de binnenplaats van het H. K. M. L. was deze maand een rood monster te bewonderen, dat het midden hield tussen een Greyhound-bus en een Churchill-tank. Het rode voertuig volgt z'n bestemming naar Andir als brandweerwagen met genoeg slangen en waterkanons om de hele luchtvloot van de M. L. tegelijkertijd te blussen. Iedereen — tot onze hoogste chef — beklauterde deze rijdende Jan van der Heyden en de eerste luitenant Van Mens, die in Holland bij de aanbouw behulpzaam was, gaf desgevraagd antwoord op vragen.

Brief.

„Ik heb de eer U Hoog Edelgestrenge mits deze mijn bijzondere waardering uit te spreken voor de zeer vlotte en accurate wijze waarop de Photo Verkenningafdeling Tjililitan luchtfoto's heeft vervaardigd van de situatie welke zich in het deltag gebied van de Tjitaroem heeft gevormd na de dijkdoorbraak bij kampong Boegis. Dit fotomateriaal is voor de Dienst van Irrigatie van zeer groot belang, aangezien daaruit vele gegevens kunnen worden geput, waarvan de verzameling anders maanden zou hebben geduurd. Dank zij de vlotte hulp van de M. L. zal het nu mogelijk zijn op korte termijn ontwerpen op te stellen voor de bandjirbescherming van deze streek, waarmede een aanzienlijk economisch bevolkingsbelang zal zijn gebaat”.

w.g. de resident van Krawang
Voorstad.

R. A. F. bezoekt Batavia

*West-Europese verbroedering
in het Verre Oosten*

Toen Maandagmorgen 8 Augustus de zilverkleurige Dakota met de RAF pauwenogen op romp en vleugels van Kemajoran opsteeg en koers zette naar Soerabaja, toen zullen de RAF-jongens in die Dakota toch wel even met gemengde gevoelens een laatste blik op het snel uit het oog verdwijnende Batavia hebben geworpen. De herinnering welke ze aan Batavia zullen behouden zal zonder twijfel een zeer goede zijn. De ontvangst welke onder-officiëren en minderen in Patria Hotel ten deel viel was er een vol welgemeende hartelijkheid. In vier dagen tijd werd daar aan Krekot een hechte band geslagen tussen Hollandse en Engelse luchtvaartmannen.

Nadat de RAF Vrijdagmiddag was aangekomen en in Patria Hotel met de „room-mates“ had kennism gemaakt, volgde 's avonds een gezellig samen zijn op het terras voor Patria. Een bandje zorgde voor muziek, de schemerlampjes op de tafeltjes gaven als altijd de intieme sfeer en de Marva's die voor deze gelegenheid waren uitgenodigd zorgden voor de verdere gezelligheid.

Zaterdagmorgen ging het per KLM-bus door heel Batavia en werd o.a. aangelegd in Orion, waar men vanaf het dakterras zo'n pracht gezicht op Batavia heeft, terwijl ook Hotel Des Indes werd bezocht. 's Avonds was er een gezellige dansavond in Polonia-Park, waar Marva en VHK wederom acte de presence gaven. De ontvangst welke onze Engelse vrienden in Patria Hotel ten deel viel was buitengewoon en een ieder was hierover dan ook vol lof. Een woord van speciale waardering aan het adres van beheerder, menage-meester en kok is hier zeker op zijn plaats!

De officieren van de RAF die bij het gezelschap behoorden hadden een gezellige avond in de Jachtclub in Priok, terwijl zij een andere avond de gast waren van de CML.

Natuurlijk hadden de Engelse knapen talloze nieuwe indrukken te verwerken. Het eten bv. vonden ze hoogst merkwaardig, Batavia veel groter en mooier dan Singapore en lang zo warm niet. Het meest verwonderden zij zich er over, dat zoveel Hollandse jongens Engels spraken: zij verstonden van het Hollandse gebrabbel, zoals ze sportief bekenden, geen woord.

En ook wij verbaasden ons op onze beurt over tal van dingen. Bijvoorbeeld dat de RAF-mensen in Singapore na diensttijd in burger mogen lopen en dat velen na afloop van hun diensttijd op Malakka naar Engeland terug mogen vliegen (after-all, zij hebben een Transport-Command dat intercontinentale routes bevliegt!) om van de vele, goede en goedkope sigaretten nog maar te zwijgen, waar bij onze „Escorts“ toch wel erg in het niet zonken.

Ook hebben we ons (in het begin) erover verbaasd dat zoveel van die RAF-jongens bier noch borrel aankeken en uitsluitend limonade dronken; een verbazing welke de laatste avond in weer een heel andere omslag, toen óók de limonade-drinkers 's avonds laat verdacht vrolijk thuiskwamen.....

Vol indrukken zijn zij naar Soerabaja vertrokken, waar zij drie dagen lang gast waren van de Marine Luchtvaart Dienst en door nieuwe impressies werden bestormd.

Ook al kwamen zij op voetbalgebied verslagen thuis, zij zullen hun vlucht naar Batavia en Soerabaja niet spoedig vergeten, óók niet als zij straks weer thuis zullen zijn in Liverpool, in Harwich, in Londen of wáár ook in Engeland!

WAT DE RAF ERVAN DACHT

„Batavia is rather cool indeed“.

„Food is here very funny to us“.

„It seems that all of you speak English. Not many people in England speak another language“.

„What types of aircraft the RAF has in use in Malaya at this moment?“

„Well, we have Mosquitos, Beaufighters, Spitfires, Dakotas and sometimes we even use Harvards“.

„What about hamm and eggs in Singapore?“

„Oh, on Sunday-morning only“.

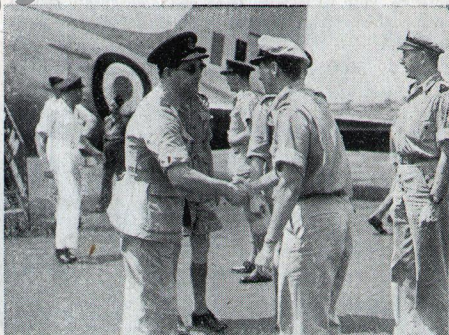
„Hotel des Indes? You need a lot of money there“.

„What! They tell you that you'll have to stay in the East for two years and they keep you here for three? How's that possible?“

„You know the book ENEMY COAST AHEAD by wing-commander Guy Gibson?“

„Oh no, I'm not interested in the RAF at all; I want to be a civilian again as soon as possible“.....

„There is a great difference between our peace-time air force and our war-time air force. In war-time, we are just one great family. In peace-time, sergeants, warrant-officers and officers are very different, they always want attention. The discipline in your air force is rather strange; privates talk to sergeants like friends“.....



HET 122^{ste} SQUADRON

Vloog drie jaar boven Sumatra

Hoog boven het hete Medan, tegen de licht bewolkte lucht, vliegen twee jagers van het 122ste Squadron. Het zware gedreun van de motoren dringt door tot in de straten van de stad. Toch is er niemand die op deze toestellen let, want het is een geluid van alle dag, dat de inwoners van Medan even vertrouwd in de oren klinkt als het voorbij denderen van een drietonner of het tingelen van een sado.

De tijd gaat vlug. Het is alweer drie jaar geleden, dat het met Mustang-jagers uitgeruste 122ste, het eerste jaar onder commando van kapitein Deibel en van November 1948 af onder commando van kapitein Benjamins, de 11de Vliegbasis Medan tot standplaats toegewezen kreeg. Het zijn voor dit enige jacht squadron boven Sumatra jaren geweest van rusteloze activiteit, waarvan de waarde misschien niet altijd tot de wereld buiten Sumatra is doorgedrongen. Men is immers geneigd zich af te vragen, wat zo'n paar blinkende stipjes betekenen boven een eiland, dat, boven Europa uitgezet, een oppervlakte van Nederland, België en Frankrijk zou beslaan. Maar daárin liggen juist de grote verdiensten van dit onderdeel. Drie jaar lang zwalkten de Mustangs van het 122ste boven een reusachtig gebied van gebergten en oerwouden, die zich uitstrekken van horizon tot horizon, lavérend door of tussen onweersformaties van het zwaarste kaliber. Drie jaar lang vlogen enkele vliegers, in aantal op de vingers van twee handen te tellen, in een nauwe, broeihete cockpit en achter die éne feilbare motor, hun patrouilles boven land en zee en ondersteunden de grondtroepen op doeltreffende wijze. Drie jaar! Daar waren in 1946 eerst die dagen, dat sluipschutters het oversteken van een start-

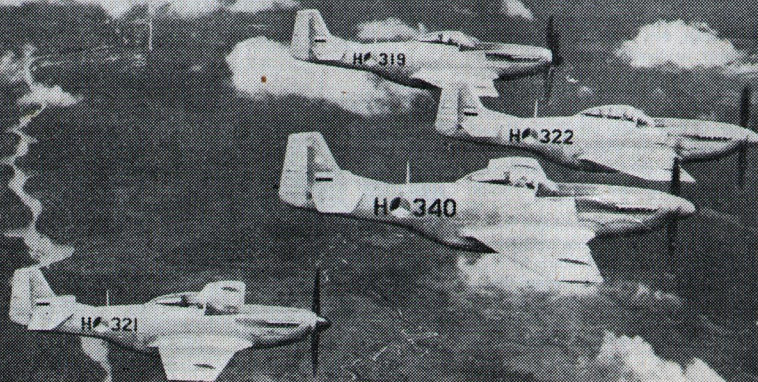


Een patrouille, startklaar voor een oefenvlucht boven de omgeving van Medan.

baan, het lopen van huis tot huis, tot een allerminst gevaarlijke bezigheid maakten, en er een meer dan gewone dosis zelfbeheersing voor nodig was om desondanks gevolg te blijven geven aan het van Engelse zijde uitgegeven verbod om over te gaan tot een fikse tegenaanval, die direct vele problemen zou hebben opgelost. Die ene druppel, die op een goede dag de emmer deed overlopen bracht de verwachte resultaten: nadat met de Mustangs de bosranden rond het vliegveld grondig waren beschoten werd het aanmerkelijk rustiger op 11 V.B., hoewel eerst in Februari 1947 stad en onmiddellijke omgeving als veilig konden worden beschouwd.

De zeer druk bereiden convooiweg van de haven Belawan naar Medan vormde tot Juli 1947 het grootste zorgobject van het 122ste Squadron: er reed geen convooi,

Mustangs boven Noord-Sumatra.



zonder dat daar boven het ronken van jagers werd gehoord.

Tijdens de eerste politionele actie breidde het operatieterrein zich met grote snelheid uit. Ten Oosten van Belawan werden landingen ondersteund, opmarswegen verkend en beschermd en een tijdelijk bij het squadron ingedeelde Lockheed voorzag ingesloten infanteristen van voedsel, medicamenten, post en andere belangrijke dingen; operatiën, welke mee dank zij uitstekend werk door VCP-teams uitmunten door doeltreffendheid. Van het personeel werd veel gevergd. Vliegers en grondmensen waren zo goed als vergeten wat het woord „rust” betekende, toen de order „Staakt het vuren” werd afgekondigd en een periode aanbrak van op adem komen, ter beschikking staan en patrouilleren boven een gebied, dat zich nu uitstrekte van Tandjong Poera tot Tandjong Balai en van het blauwe Toba Meer tot boven de druk bevaren straat van Malakka.

Tijdens de tweede actie zwermde de patrouilles van het 122ste uit van Medan, Padang en Palembang boven een actieterrein, dat vrijwel heel Sumatra omvatte. De opmars naar Fort de Cock werd ondersteund, de landing bij Balige en de parachutistenlandingen bij Djambi en Aer Molek. Steeds werd nauw met andere onderdelen samengewerkt, waarbij een unieke verbintenis tussen 122. Squadron en een aantal Catalina's van de M.L.D. (in de vorm van een „vliegend circus”) speciale vermelding verdient.

En het 122ste nú? De kapitein Benjamins zit weer vaker achter zijn bureau in het witte huis aan de Beatrixlaan. De vliegers trekken er op uit wanneer een troepencommandant vindt dat het nodig is en de monteurs doen het werk van alle dag, misschien in een iets rustiger tempo, maar dan toch altijd nog op die betonnen kookplaat, die voor de grote hangar van het 122ste ligt. Er heerst in dit squadron een rustige sfeer van goede kameradschap; men heeft elkaar in die actiedagen leren kennen en waarderen als vrienden en als kundige werkers.

Natuurlijk zijn er ook de nodige problemen. Daar is in de eerste plaats de onzekere toekomst, die de meeste mannen als een last op de schouders ligt en die alleen door een helderziende weg te wentelen zou zijn. Dit is overigens niet een probleem waar alleen het 122ste mee „zit”, ook op de andere Sumatraanse velden was deze onzekerheid het onderwerp van vele gesprekken. En bij de vliegers is er altijd weer de vraag naar een reddingsdienst, die óók in noodlandingen in het oerwoud voorziet; een verlangen, waaraan helaas nog steeds niet kan worden voldaan.

Nu moet niemand gaan denken, dat de dienstgebouwen van het 122ste van gejammer en geweeklaag weergalmen. Dat loopt wel los. Medan is nog altijd een van de prettigste bases van de M.L., terwijl de intensieve sportbeoefening, óók in het 122ste Squadron, een gunstige uitwerking op de onderlinge verstandhouding en op de hele gang van zaken heeft.

Vijf vliegtuigen van het squadron zagen we in het kader van een cursus voor VCP-officieren demonstreren boven de tabaks-onderneming „Helvetia”. We kregen het



Vliegtuigmonteurs van het 122ste op het betonnen platform vóór de hangar van dit Squadron.

koud daar in de bloed-hete alang-alang; het was, mogen we wel zeggen, een lief stelletje dat daarboven aan het deibelen was! Dank zij een 100 procent team-geest en het vakmanschap van grondpersoneel en vliegers, heeft de M.L. in het 122ste een squadron, dat voor haar taak meer dan berekend is.



Een patrouille van het 122ste op Tabing. Bewapeningsmonteur Versigny in het zweet zijns aanschijns.

(Foto Scherf).

Drie velden op Sumatra

Medan: SPORT.

Medan was ons alleen bekend uit enkele niet al te recente romans en toen we op weg naar Noord-Sumatra alvast wat overpeinzingen vooruit zonden in die richting, hielden deze zich ernstig bezig met de mogelijkheid, dat we daarginds getuige zouden zijn van wilde tafereelen: kluiten van worstelende en schietende tabak- c.q. rubberplanters, in het holst van de nacht bij het karige licht van een nog niet kapot geschoten lamp te voorschijn buitlend uit half vernielde hotels. Bovendien zou daar dan nog een stelletje luchtvaartfiguren moeten zitten, waarschijnlijk ergens verloren in de rimboe, ruig volk met misschien nog een spoortje beschaving over zich.

We zagen Medan. We hadden tegen wil en dank ruimschots de gelegenheid (ze laten je in Medan zonder internationaal pokkencertificaat gewoonweg niet gaan!) kennis te maken met Lucosu, de 11de Vliegbasis, luchtvaarttroepen, 122ste en 17de Squadron, en we kunnen niet anders doen dan wat we in Medan al deden: onze verbazing uitspreken over het feit, dat het bar mééviel daar boven de evenaar. Er was geen sprake van een stelletje uitgestoten ML-ers, we ontmoetten integendeel aan de rand van een ruimegebouwde, hier en daar Europees aandoende stad een gemeenschap van opgewekte lieden, die niettegenstaande de gebruikelijke moeilijkheden de luchtvaartzaak runnen in een prettig aandoende sfeer van onderlinge waardering en vriendschap. Een der oorzaken daarvan is ongetwijfeld gelegen in een intensieve beoefening van de sport. Er wordt in Medan zo veel aan sport gedaan en er zijn zo veel sportvelden aangelegd, dat de stad uit de lucht gezien eigenlijk de indruk maakt één groot sportterrein te zijn, waar dan ook nog voor de huis-

Boven: Bekend punt op 11 V.B.

Onder: Bekende mensen op 11 V.B.; kapitein Roukens, basiscommandant, en adjudant Schipper (links), bedreven in administratieve zaken.



vesting van de atleten is gezorgd. En kent U het zwembad aan de Djalan Radja? Waarschijnlijk het mooiste in Indonesië. Zwaar geboomte buigt zich over het heldere water, juist zo ver, dat de helft van het bad zich in de schaduw bevindt en er voldoende ruimte overschiet voor de vele civiele en militaire zonzanbidders en aanbidders, die door hun aanwezigheid verantwoordelijk zijn voor een buitengewoon prettige geest, die trouwens op alle Medanse sportvelden te vinden is. In de sportbeoefening daarginds heeft de Militaire Luchtvaart een zeer belangrijk aandeel. Dank zij een veelvuldige en regelmatige training slaan „we“ (dat mag zonder al te veel chauvinisme worden geconstateerd) op de groene velden van Medan een behoorlijk figuur, al verkondigt de kapitein D. dan ook tien keer dat het met de sport „abominabel“ gesteld is sinds de voetballerij door het vertrek van een aantal manschappen van de luchtdoelartillerie een gevoelige klap werd toegebracht.

Het stemde plezierig op 11 V.B. weinig onredelijk gekanker te horen. De klachten over kleding, het afmatende klimaat en het hoge malariacijfer (kort geleden 20 procent) waren gerechtvaardigd; voor het overige voelden zowel op Lucosu als op de basis de meeste lieden zich tevreden met hun bestaan in dit hoge Noorden van Indonesië, op een goed lopende vliegbasis, die tot een der meest aantrekkelijke velden in de Militaire Luchtvaart mag worden gerekend.

Talang Betoetoe: DRUK.

Daar lag diep onder ons dan weer die 12de Vliegbasis Talang Betoetoe, een rode, grillig gevormde vlek temidden van een zee van moerasbossen, waarvan men het einde niet kan zien. Na een landing in drieboud taxide de Dakota tot voor het stationsgebouw, waar we tot de ontdekking kwamen, dat het op 12 V.B. nog net was als vroeger. De hitte was klaar om gesneden te worden, er zaten wat reislustige lieden in het restaurant annanas te eten, KLM-man Nasse had het druk met papieren en door het venster van Basé Operations kon men de luitenant Labbé in een zwaar informatief gesprek gewikkeld zien met de bemanning van de pas gelande Dakota uit Batavia. Nee, zo voor het oog was er weinig veranderd. Maar tempora mutantur en 12 V.B. mutatur in illis. In Juni werden 623, in Juli 881 starts en landingen genoteerd, en met het oog op deze nog steeds toenemende drukte heeft men besloten tot het verbouwen van het stationsgebouw over te gaan. Het gebouw zal aan beide uiteinden worden verlengd: het rechter gedeelte, geheel voor KLM en douane bestemd, zal door een doortuit voor auto's worden gescheiden van het linker gedeelte, waarin alle gronddiensten zullen worden gehuisvest op een zodanige wijze, dat vliegers op een vlotte clearing en briefing zullen kunnen rekenen. De grasvlakte voor het stationsgebouw zal tot vliegtuigparkeerplaats worden verhard, terwijl op de plaats van het voormalige korpsbureau 12 V.B. een goederenloods verrijst. Een vergelijking tussen Talang Betoetoe en Idlewild zal voorlopig weliswaar niet opgaan, maar wie zal zeggen wat de toekomst brengt? Vast staat, dat 12 V.B. erop vooruit zal gaan, althans wat servicability betreft. Des te meer valt het te betreuren, dat ten gevolge van het niet beschikbaar zijn van de nodige fondsen niet méér aandacht kan worden besteed aan het kampement, dat aan een grondige beurt dringend behoefte heeft. Hier wonen ten slotte de mensen aan wie wordt opgedragen de zaak naar behoren te runnen. Al sloven basiscommandant en diensthoofden zich uit er van te maken wat er in de gegeven omstandigheden van te maken valt, zonder een voldoende hoeveelheid geld begint men op een basis als Talang Betoetoe

bitter weinig, omdat de wildernis in korte tijd iedere poging tot verbetering overwoekert.

Het basispersoneel weet zich te schikken naar de omstandigheden. Behalve dat ieder zo z'n hobbies heeft, werpen pogingen van de onderluitenant Geelhoed om 's avonds door cabaret-repetities en paarden-races leven in de brouwerij te brengen resultaten af, terwijl bovendien als lichtpunten kunnen worden vermeld het op-nieuw inrichten van de grote cantine en het aanleggen van een sportterrein, dat binnenkort feestelijk zal worden ingewijd.

Zijn het 's ochtends de startende Dakota's en Piper Cubs die 12 V.B. tot een drukke basis promoveren, in de middaguren is het veld voor de vliegclub van Palembang. De instructeurs Van Weerden, Been, Feuilletau de Bruin en Jarman lessen een man of 25 op twee Piper Cubs van de BPM (PK-SAD en PK-SAE), die door monteurs van het 17de Squadron worden onderhouden.

In de vroegere hangar van het 16de Squadron (zaliger nagedachtenis) staat eenzaam de oranje-rode Stinson „Voyager” van de Stanvac, een juweel van een vliegtuig, dat geregeld boven Zuid-Sumatra kruist.

Tabing: RUSTIG.

De Vliegbasis Tabing stond in het teken van de Commando-overdracht. Kapitein van Aarem stond op het punt afstand te doen van de regering over 13 V.B. om als R.O.A. naar Medan te vertrekken; kapitein Zeylemaker was uit Kali Djati gekomen en trof op zijn beurt voorbereidingen de teugels over te nemen. Eén van deze voorbereidingen bestond uit een inspectie-rit langs enkele posten van de 9de Compagnie Luchtvaarttroepen ergens in de niet al te onmiddellijke omgeving van het vliegveld; voor ons een zeer gunstige gelegenheid om mee te hobbelen door de groene Padangse dreeven en te zien op welke wijze de veiligheid van Tabing wordt gerandeerd.

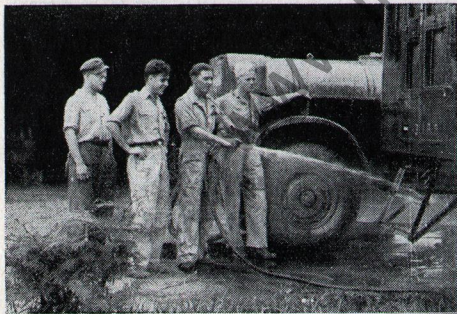
We reden het Noorden in tot aan de post Loeboek Boeaja, waar soldaat Mank van de lua met het commando was belast. De post, ingericht in een kleine toko aan de wegkant lag daar als een symbool van rust, niet alleen door de vredige omgeving (een brede rivier, waarin zich klappers spiegelden), maar ook door licht gesnurk, dat



Het stationsgebouw van Talang Betoetoe, nu eens aan de achterzijde gefotografeerd.

op klonk van onder een aantal klamboes: het zeer natuurlijk gevolg van een lange nachtelijke patrouille. Er waren geen bijzonderheden, meldde Mank van onder zijn Australische hoed, reden voor de inspecterende kapitein om door te rijden naar de post Baringin, een kleine verlaten kampong, dicht bij het gebergte. Ook hier betrekkelijke rust. Betrekkelijk, want het Ambonense volk is nu een keer onstuimig van aard: soms klonk uit een der huizen een lied, enkele ogenblikken later brak een formeel oproer uit, en eigenlijk waren de krijthanepoten aan een der kamermuren „Vergeet nooit dat wij Ambonense soldaten zijn” een overbodige mededeling, omdat men in Baringin toch al de indruk krijgt dat deze post door Ambonense zonen wordt bewoond. Overigens, alle lof voor deze 9de Compagnie onder sergeant majoor De Boer. De benden trokken de laatste maanden zorgvuldig in een wijde boog om Tabing heen, voelden tot nadere kennismaking met de luchtvaarttroepen geen behoefte. Deze situatie is het gevolg van een intensieve patrouillelagging door een uitermate zwaar terrein.

Op de vliegbasis was op het eerste oog weinig veranderd. De zon schrooide ouderwets op de witte en bruine barakken. De wachtmeester Lieuwes verzorgde zijn CMV-bagian met de gebruikelijke opgewektheid, sergeant majoor Van Londen en de zijnen waren actief in de

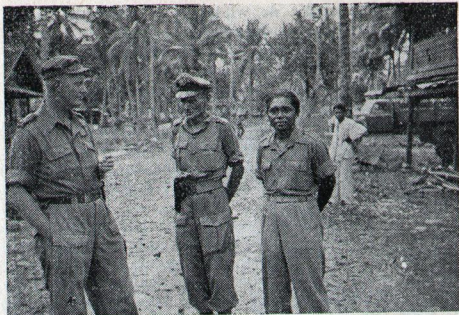


Onder: Verbindingspost 12 VB. V.l.n.r. sergeant Kunath, onderluitenant Geelhoed en soldaat Spel.

Boven: 12 VB-motorpolisten V.l.n.r. de soldaten Paulusse, Siebeling, Luchtenberg en Bos.



motorpool, terwijl sergeant majoor De Boer de dagelijkse beslommernissen een ogenblik aan hun lot over liet voor een gesprek over Dokkum, een stad in Noord-Friesland, niet alleen belangrijk omdat de inwoners zich niet konden verenigen met de zienswijze van Bonifacius, maar bovendien omdat sergeant majoor De Boer er het eerste levenslicht aanschouwde. Er waren zoals gewoonlijk ook gasten op 13 V.B. de vliegers Verspoor en Receveur waren voor een week met twee Mustangs over en werkten zich door een grote stapel oude tijdschriften heen, vlogen soms een opdracht en discussieerden over de springcursus te Tjimahi. Ook ontmoetten we de heer Brouwer van het 20ste Squadron, die zich overdag bezig hield met het droppen van voedsel en de avonden kortte met het ten beste geven van verhalen, die te sterk waren om waar te zijn. De avonden op Tabing! Voor iemand die Batavia tot woonplaats aangewezen kreeg van een ongekende rust. Tegen het vallen van de duisternis smelten wolken en bergen samen tot een donkere wand, waarboven hier en daar nog een cumulus zacht rood gloeit. En dan komen onhoorbaar, met rustige vleugelslag de kalongs.



Kapitein Zeylemaker, sergeant majoor De Boer en korporaal Siauta in de buitenpost Baringin.

De kreklens sjirpen hun eindeloos lied. En het lichtgregaat zoemt in de nacht.

INFANTERISTEN GAST VAN DE M.L. Zeer geslaagde VCP-cursus op de 11de Vliegbasis Medan

„Ik krijg de blaren op mijn hersenen,” sprak diep zuchtend één van de infanterie-officieren, die met acht collega's een VCP-cursus volgde op de 11de Vliegbasis Medan en zich in de hete middaguren zat te vermoeden in een stapel pamfletten en stencils, waarvan de aanblik zelfs een buitenstaander de schrik om het hart moest slaan.

Deze cursus, opgezet door de kapitein Deibel en uitgevoerd door de luitenant Dekker, liaison-officier op Lucos, had tot doel negen infanterie-officieren („uitverkoren” door de verschillende troepencommandanten op Sumatra) binnen het tijdsbestek van ruim twee weken niet alleen te doordringen van het grote belang van een feilloos functionerende VCP, doch hen dit werk tevens praktisch te leren beoefenen.

Ze leerden niet alleen wanneer en hoe de luchtmacht samenwerkt met de infanterie, ze spraken ook zelf met boven hun hoofden cirkelende Mustangs en Piper Cubs, ze leerden de radio-sets bedienen en werden onderricht in het aanleggen van strips voor Piper Cubs. Ze leerden

luchtfoto's interpreteren, werden ingewijd in de geheimen van de M.L.-organisatie, werden rondgeleid waar maar iets rond te leiden viel en vlogen in Piper Cubs en tweepersoons Mustangs mee (!). Schoot er nog een seconde tijd over, dan kregen ze een Vliegwereld Vademecum of een Stuurskolom onder de neus geduwd en het was ons aanvankelijk niet helemaal duidelijk, waarom ze, door en door met luchtvaartkost verzadigd, deze bladen niet met een resoluut gebaar in flarden trokken.

Ze lieten dit achterwege, omdat ze warm liepen voor de Militaire Luchtvaart. Zowel cursusleider als instructeurs (het waren er vele) liepen over van enthousiasme en wisten deze gemoedstoestand over te dragen op hun discipelen. De praktische oefeningen, waarvan er één in de tabaksonderneming „Helvetia” werd gehouden, prikkelde de fantasie in sterke mate, wat te begrijpen is wanneer de scherven van (door je zelf bestelde) Mustangbommen in de bush bush ritselen, niet al te ver van je autocolonne vandaan.

En de laatste hand werd aan hun air-mindedness gelegd tijdens gesprekken met vliegers van het 17de en 122ste Squadron, die zoals gewoonlijk de luchtvaart tot onderwerp van hun gesprek hadden gekozen tijdens het achterover werpen van een enkele borrel.

De cursus, die de eerste helft van de maand Augustus in beslag heeft genomen, is beëindigd. De cursisten zijn terug gereisd naar hun onderdelen, ergens diep in de binnenlanden van Sumatra, zich sterker bewust van de waarde der luchtmacht voor de infanterie en in staat zelf de microfoon ter hand te nemen, wanneer de omstandigheden dat zouden vereisen.

Rechts: Praktische oefening in de omgeving van de tabaksonderneming „Helvetia”. De infanterie heeft dekking gezocht, boven de vijand cirkelt een Piper Cub.

Links: „Hallo red flight”; de 2e lt. Duivendijk, een van de negen cursisten, in gesprek met een Mustang.



Een volk in oorlog in onze tijd

Punten uit een op 15 Juli 1949

door Veldmaarschalk Viscount Montgomery of Alamein te Den Haag

voor de Koninklijke Nederlandse Vereniging „Ons Leger”

gehouden toespraak.

♦ Wij in de Westerse Unie behoren tot die groep van naties die hun democratische levensstijl wensen te bewaren. Ik moge de grondslagen van onze levensstijl als volgt formuleren:

Op de allereerste plaats: Het Christendom.

Ten tweede: De hoogste waarde van het individu tegenover de opvatting dat hij niets meer is dan een pion van de staat.

Ten derde: Vrijheid en recht.

Ten vierde: Een diep geworteld verlangen naar vrede.

♦ De levensstijl die wij democratie noemen is gegrondvest op het Christendom en wij danken het beste in ons Westelijk erfdeel aan het Christendom. Indien dit waar is, en ik beweer dat dit zo is, dan moet dit het thema zijn van het thuis en het gezinsleven indien wij nog naar grootheid streven. Ik beschouw deze functie van het gezinsleven als van het allerhoogste belang, boven alle andere uit. Het is de rots waarop onze levensopvatting gebouwd is met de idealen van plicht, verantwoordelijkheid en hulpvaardigheid voor anderen.

♦ De vijand die de Westerse beschaving uitdaagt en onze levensstijl bedreigt is het Communisme, dat een religie is en anti-Christelijk. Als een Christen soldaat die trouw is aan de Christelijke idealen die ik U zoeven heb beschreven, verklaar ik een vijand van het communisme te zijn en van alles 'wat het belijdt. Het is mijn overtuiging dat de volkeren van vandaag in oorlog zijn met het Communisme. Men noemt het vaak de „koude” oorlog, maar het is niettemin een oorlog.

♦ Er zijn vijf fundamentele principes die de basis moeten vormen van alle voorbereiding, wil een natie in staat zijn om met succes het hoofd te bieden aan agressie.

1e. De lichteningen die in vredestijd onder de wapenen worden gehouden moeten in een zodanige staat van paraatheid verkeren dat ze onmiddellijk in actie kunnen komen.

2e. Er moet een plan zijn voor een snelle en effectieve mobilisatie, gebaseerd op een bestaande organisatie, waarin getrainde reservisten ogenblikkelijk hun plaats kunnen innemen.

3e. In vredestijd moet er een behoorlijk werkend apparaat zijn om snel een civiele verdediging in het leven te kunnen roepen.

4e. Er moet een plan bestaan voor snelle uitbreiding, zowel op militair als op industrieel gebied.

5e. Er moet een voortdurend en gecoördineerd wetenschappelijk onderzoek plaats vinden en dit moet gekoppeld worden aan de productie.

Het eerste wat de weermacht van elke natie nodig heeft is een voldoende aantal getrainde gedisciplineerde mannen met goede soldatenkwaliteiten. Op dit punt kan ik niet voldoende de nadruk leggen.

Wat is discipline?

Discipline is georganiseerde zelfbeheersing en de beste vorm van discipline is het ondergeschikt maken van eigen belangen aan die van de gemeenschap.

Wat moeten de elementaire soldateneigenschappen zijn?

Het zijn: moed, uithoudingsvermogen, kameraadschap en zelfopoffering, gecombineerd met een sterk gevoel van plicht en vaderlandsliefde. De vooruitgang op het gebied van de wetenschap heeft op geen enkele manier de behoefte aan goede en gedisciplineerde mannen doen verminderen. Wetenschappelijke onderzoeken zijn er alle op gericht om er voor te zorgen dat „de mens” zijn werk gemakkelijker, meer economisch en met minder menselijke offers kan verrichten.

Tenzij het „man-power” probleem in de weermacht op bevredigende wijze wordt opgelost, kunnen geen goede resultaten verwacht worden. Goede uitrusting is ook noodzakelijk en heeft beslist ook morele waarde. Maar laten we niet vergeten dat een moderne uitrusting van nul en gener waarde is als er geen goed getrainde mensen zijn om er mee om te gaan.

Als het er om gaat een keuze te maken tussen geoeffende „man-power” en uitrusting, omdat er geen geld genoeg is voor beide, dan ben ik van mening dat „man-power” de voorkeur verdient.

De krijgswetenschap heeft voornamelijk te maken met het bestuderen van de menselijke natuur. Als men bv. de veldtocht van Napoleon in Italië in 1796 bestudeert, is de tactiek niet het belangrijkste. Ik zou de student willen aanraden te trachten te ontdekken hoe Napoleon een haveloos, half verhongerd en ontevreden leger veranderde in een prachtig vechtaparaat. Dat is wat hem de overwinning heeft gebracht.

In de mens sluimeren sterke emotionele krachten. Deze moeten zich kunnen uiten op een positieve en constructieve manier, die het hart verwarmt en de verbeelding prikkelt. Als men in staat is om eenmaal het vertrouwen van mensen te winnen, zullen zij U overal volgen en voor U willen werken.

Daarom geloof ik dat de werkelijke kracht van een natie ligt in het karakter van de bewoners, in hun manmoedigheid, in hun zedelijk bewustzijn, in hun geestelijke kwaliteiten, in hun arbeidscapaciteit. De mensen moeten de moeilijkheden begrijpen en moeten weten wat er van hen verlangd wordt, dan zullen zij gezamenlijk de taak op zich nemen. Vooral aan jonge mensen moet het bewustzijn van hun verantwoordelijkheid worden bijgebracht en zij moeten worden getraind in dienstbaarheid aan de natie en aan elkaar.

Wil een natie voortbestaan dan zijn twee dingen van het allerhoogste belang: een sterk nationaal karakter en een krachtige leiding.

♦ Laat onze strijdkreet zijn: „Eendracht maakt macht”. Wij kunnen geen betere hebben.

De Britse Burgerluchtvaart komt er bovenop

„Great expectations” voor de Vickers Viscount

Vlak na de oorlog was er in Engeland op het gebied van verkeersvliegtuigen een enorme achterstand te bespeuren in vergelijking met de Verenigde Staten. Oorzaak hiervan was o.m., dat in Amerika tijdens de oorlog het ontwerpen van en experimenteren met nieuwe verkeersmachines (al of niet in militaire uitvoeringen) normaal kon doorgaan, terwijl Engeland al haar aandacht nodig had voor haar gevechtsvliegtuigen. De Constellation, de Stratoscruiser, de Skymaster, de Dakota, het zijn allemaal machines die ver uitstaken boven de Britse verkeersmachines, reden waarom al deze toestellen door de Britse luchtvaartmaatschappijen werden besteld en in gebruik genomen. Toch zette de Britse vliegtuig-industrie al haar krachten in om deze achterstand zo spoedig mogelijk in te halen; een inspanning welke succes heeft gehad en thans resultaten begint af te werpen. Al spoedig

na de oorlog verscheen de Vickers Viking, een pracht machine; comfortabel, economisch en bovenal: uiterst snel! Een groot aantal Dakota's werd op de Europese lijnen van de British European Airways dan ook door deze Vikings vervangen. Intussen is het einde van de Viking-periode ook alweer in zicht, daar deze

machines binnenkort weer vervangen zullen worden door de fraaie Airspeed Ambassadors, waarop de Britse luchtvaartmaatschappijen grote bestellingen hebben geplaatst. Een Brits verkeerstoeel in de kleine klasse dat het wel bijzonder goed „doet” is de bekende De Havilland Dove. Deze is overal ter wereld in gebruik en is een van de meest geëxporteerde Britse vliegtuigen. Een merkwaardig vliegtuig dat eveneens een succes bleek, speciaal voor vrachtvervoer, is de robuuste Bristol Freighter, die eveneens in honderdtallen werd gebouwd.

Het is vooral op het gebied van de viermotorigen dat Engeland de grootste moeilijkheden heeft ondervonden. Eerst waren het de Lancastrian, York en Halton die op de na-oorlogse verkeersroutes werden ingezet, maar deze machines waren lijnrecht ontwikkeld uit de Lancaster- en Halifaxbommenwerpers en, met uitzondering van de York mis schien, geen succes. Een geheel nieuw ontwerp verkeersvliegtuig, ontwikkeld uit de Lancaster: de Avro Tudor, bleek evenmin een succes en de korte levensloop van de Tudor is eigenlijk een zeer tragische, vooral door de grote onenigheid tussen de Avro-vliegtuigfabriek en de luchtvaartmaatschappij BOAC welke er het gevolg van was. Meer succes had de geheel als verkeersvliegtuig ontworpen Hermes, ontwikkeld uit de Halifax, en dit toestel zal binnenkort wel op diverse Britse luchtlijnen verschijnen. Tot op heden echter gebruiken de Britten op hun intercontinentale routes vliegtuigen van Amerikaans fabrikaat, zoals Constellations, Stratocruisers (die binnenkort worden afgeleverd) en Canadese DC-4's.

Een nieuw viermotorig Brits verkeersvliegtuig waarvan men grote verwachtingen koestert, is de Vickers Viscount. Inderdaad een machine, die zelfs de Amerikaanse industrie ver vooruit is en wel daarom, omdat deze machine niet met normale zuigermotoren, maar met schroefturbines is uitgerust. In Amerika bestaat tot heden nog geen verkeersvliegtuig met dit soort motoren. Amerika heeft altijd gedacht de grote stap van vliegtuig met zuiger-motor tot vliegtuig met straalmotor wel ineens, zonder tussenkomst van turbo-propmotor te kunnen maken. Nu ziet het wel in dat dit verkeerd geweest is en de Amerikanen erkennen dan ook zelf hun achterstand op dit gebied. Algemeen wordt aangenomen dat voor een kruissnelheid beneden 800 km/h de schroefturbine economischer is dan de straalmotor, terwijl boven die snelheid de straalmotor in het voordeel komt. Bij een schroef-

turbine wordt ook lucht aangezogen, doch deze verlaat niet zoals bij de straalmotor de motor via een straalspijp, maar brengt een turbine in draaiing, welke op haar beurt een schroef aandrijft.

De Viscount is het eerste verkeersvliegtuig ter wereld dat van huis uit werd ontworpen voor schroefturbines. Er worden

thans diverse proto-types gebouwd, die allen met verschillende motoren worden uitgerust en ook op ander gebied zoals afmetingen ed. een weinig van elkaar verschillen. Het eerste proto-type, dat reeds met succes heeft gevlogen, is uitgerust met vier schroefturbines van het type Rolls-Royce Dart die totaal 4560 pk vermogen leveren en de Viscount een snelheid geven van 520 km/h.

Dit type kan 32 personen vervoeren en heeft vier man bemanning. Een drukkajuit maakt het mogelijk te vliegen op een hoogte van 30.000 voet. Zoals we op bijgaande foto zien, is dit vliegtuig met een dubbel neuswiel uitgerust. Andere kenmerken voor de Viscount zijn de lange motorgondels met zeer gering front-opervlak (een kenmerk en een voordeel van alle schroefturbine-motoren!) de ronde patrijspoorten en de ronde deuren voor en achter in de romp.

Een tweede proto-type, aangeduid als de Viscount-700, krijgt krachtiger Dart-motoren van totaal 6100 pk. Deze Viscount is groter, zwaarder en iets langzamer dan zijn voorganger (nl. 500 km/h kruissnelheid).

Zowel een versie voor 53 als een voor 40 passagiers zal verschijnen. Het jongste bericht betreffende de Viscount meldt, dat nog dit jaar een versie zal vliegen, uitgerust met twee Rolls-Royce Nene straalmotoren. Dit belooft wel een zeer belangwekkend toestel te worden!

Intussen kwam in Engeland ook het proto-type van een tweede turbine-verkeersvliegtuig gereed: de viermotorige Armstrong-Whitworth Appollo, uitgerust met Armstrong-



De Vickers Viscount, met schroefturbines uitgerust.

Siddeley Mamba's. Wie van beide, Viscount of Appollo, uiteindelijk het meest geslaagd zal blijken en het meest gebouwd zal worden, zullen we moeten afwachten. De kruissnelheid van de Appollo ligt iets lager, nl. 490 km/h, terwijl ook haar capaciteit kleiner is daar zij normaal slechts 24 passagiers vervoert. Een grotere versie voor 54 passagiers heeft de fabriek in studie. Een andere viermotorige waarop BOAC reeds een bestelling plaatste is de Bristol-175, die 60 passagiers zal kunnen vervoeren. Tot slot zijn er de zeer grote machines, die binnenkort het luchtruim voor het eerst zullen bestormen en eveneens met schroef-turbines worden uitgerust. Dit zijn de zesmotorige Britol Brabazon, de zesmotorige Saunders-Roe Princess vliegboot en de viermotorige Handley-Page Hermes-V. De grootste verwachtingen koestert men wel van de De Havilland Comet, die met vier zuivere straal motoren is uitgerust en dezer dagen zijn eerste proefvlucht zal maken. Met 36 passagiers moet deze machine een snelheid van 800 km/h kunnen behalen!



Een „Dove” van De Havilland boven het Engelse landschap.

Engeland heeft haar achterstand op het gebied van verkeersvliegtuigen practisch ingehaald en op het gebied van snelle verkeersvliegtuigen, uitgerust met schroef-turbines en zuivere straalmotoren, zal zij zelfs Amerika ver vooruit blijken te zijn!

MAJOOR JAN FLINTERMAN'S GESLAAGDE HOOGTEVLUCHT

De L.M.N. zoekt het hogerop

„Ik kon vrijwel heel Nederland onder mij zien liggen”, vertelde majoor vlieger Jan Flinterman na het volbrengen van een geslaagde poging het Nederlands hoogterecord te verbeteren. Hoewel de juiste hoogte wetenschappelijk moet worden vastgesteld aan de hand van de in de Meteor meegenomen meet-instrumenten bewijst de hoogtemeter-aanwijzing van ruim 50.000 voet dat het oude Nederlandse hoogterecord, dat sinds 3 September 1938 op naam stond van T.H. Leegstra ruimschoots werd verbroken. Maar het was niet het welslagen van de onderneming, dat de grootste indruk op de majoor had gemaakt, doch het prachtig uitzicht en de tevredenheid met het vliegtuig, dat zonder enige technische wijziging had aangetoond het hoogst vliegende bom-toestel te kunnen onderscheppen.

Reeds voor de aanvang van de recordpoging heeft majoor Flinterman alle sensationele bedoelingen, die aan deze onderneming ten grondslag konden liggen gedoodverfd door eenvoudigweg te verklaren, dat het hier een dienstvlucht betrof, waarop moest worden aangetoond tot welke hoogte de dienst-Meteor gebruikt kon worden. De ervaringen, die op deze vlucht werden opgedaan waren bestemd om te worden doorgegeven aan de leerling-Meteor-vliegers, die de Nederlandse squadrons bevolken. Uit de verklaringen, die majoor Flinterman na zijn recordvlucht aflegde valt al dadelijk op te maken, dat het hier geen kwestie betreft van aftrimmen van het vliegtuig op de stijgvucht en dan maar afwachten hoe veel de hoogtemeter aanwijst, maar dat de laatste duizend meter een hoop werk in de stuurhut verschaffen om nog maar steeds hoger te komen. Enkele malen zette de Gloster Meteor op grote hoogte een duikvlucht in, teneinde met de verkregen snelheid opnieuw enkele meters hoogte te winnen.

In weerwil van de bescheiden opzet van deze onderneming heeft de luchtmacht in Nederland door dit feit de laatste weken in het middelpunt van de Nederlandse belangstelling gestaan, waarvan de majoor uiteraard het middelpunt vormde. Hieruit zijn we ondermeer te weten gekomen, dat Jan Flinterman de nu 29-jarige zoon is van

Maarten Flinterman, de enige Nederlander, die ooit een wereldrecord motorrennen op zijn naam heeft gehad, zodat zo'n lief de aantrekkingskracht tot de technische sport van niemand vreemd heeft. Jan Flinterman diende voor de oorlog als motorordonnans in het leger en wist na de Nederlandse capitulatie naar Engeland te ontkomen, waar hij bij de R.A.F. terecht kwam en in jagers de vijand te lijf ging. Hij is gedurende die tijd getrouwd met een Schotse en heeft een zoonje.

De recordpogingen zijn voorbereid in samenwerking met de 1e luitenant Wansink van de L.M.N., die bij onvoorziene omstandigheden de recordvlucht van majoor Flinterman zou hebben overgenomen. Bijzondere voorzieningen aan het vliegtuig zijn niet getroffen, omdat moest worden aangetoond, welke prestaties een dienst-Meteor in staat is te leveren. Slechts de vlieger was uitgerust met een druk-vest, hetgeen bescherming zou bieden tegen de plotseling optredende onderdruk wanneer tijdens de vlucht de druk-cabine van het vliegtuig zich zou begeven. Met koortsachtige haast heeft de Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart — de organisatie, die toezicht houdt op alle Nederlandse vliegrecords — gewerkt aan de totstandkoming van de voor een dergelijke vlucht benodigde instrumenten, die nauwkeuring de hoogte aangeven, welke door het toestel werd bereikt. Zoals bekend staat een snelheidsvlucht nog op het programma, waarmee majoor Flinterman voor de eerste maal een Nederlands record zal vestigen. Er bestaat grote onzekerheid over de plaats, waar deze vlucht zal worden ondernomen. Het strand van Scheveningen en Katwijk wordt volgens de laatste berichten het meest aantrekkelijk genoemd, omdat de Afsluitdijk, die het voordeel heeft het dichtst bij de Meteor basis Leeuwarden te liggen als grote nadelen heeft de onberekenbare winden en de vele vogels, die een gevaar vormen voor ieder laag vliegend vliegtuig. En laagvliegen is een vereiste voor deze recordpoging, die op 75 meter vervolgen moet worden over een drie maal af te leggen traject van 3 kilometer. Voor de bochten wordt de vlieger een aan- en uitloop lengte van 1 kilometer toegestaan en een minimum hoogte van 50 meter.

LUCHTVAARTNIEUWS

uit Nederland

♦ Ter gelegenheid van het 30-jarig bestaan van de Fokkerfabriek ontving deze het praedicaat „Koninklijke”, zodat de naam thans luidt: „N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigfabriek Fokker”.

♦ Dertig jaar geleden bracht op de vliegheij Soesterberg de jonge luitenant-vlieger Albert Plesman het plan naar voren, een luchtvaarttentoonstelling te houden. In Augustus 1919 ontstond toen te Amsterdam de bekende ELTA, de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam, welke door een half miljoen bezoekers bezocht werd en tot direct gevolg had, dat op 7 October van hetzelfde jaar in Den Haag de KLM werd opgericht.

♦ Op Ypenburg werd de ILSY geopend, de Internationale Luchtvaart Show Ypenburg. Fokker toonde hier o.m. een model van haar S-14 straalvliegtuig, terwijl tal van andere Nederlandse luchtvaartinstanties op de show vertegenwoordigd waren. Er was een speciale dag voor de

parachutisten, een dag voor de zweefvliegers en een dag voor de modelvliegtuigbouwers, terwijl de escadrille-vlucht om de Ypenburg-beker eveneens wederom gevlogen werd. Ook ballonnen stegen op!

♦ Op de militaire vliegvelden Woensdrecht, Gilze-Rijen en Twenthe werden eveneens vliegfeesten gehouden, welke ten doel hadden de kas te spekken van het Van Weerden Poelman en het Karel Doorman fonds.

♦ De KLM zou thans binnen 5 uren evenveel passagiers vervoeren als in 1920 gedurende het gehele jaar, n.l. 345. Per dag reizen thans gemiddeld 1700 passagiers per KLM terwijl er in geheel 1921 totaal 1799 door de KLM werden vervoerd.

♦ Een Beechcraft van Aero Holland startte onlangs vanaf Ypenburg met twee waterdicht gesloten blikken aan boord, waarin zich o.a. penicilline bevond. De blikken werden boven de Scheveningse logger Sch-107, die ter hoogte van Doggersbank lag, uitgeworpen ten behoeve van een ernstige ziekte die zich aan boord bevond.

♦ Jongens van 15 jaar kunnen binnenkort gratis tijdens hun schoolvacantie en tijdens hun week-ends leren zweefvliegen op de door de regering gesubsidieerde zweefvliegschool Terlet bij

Arnhem, waaraan een internaat verbonden zal zijn. Een keuring gaat aan die cursus vooraf. Men hoopt op deze wijze de jeugd reeds vroeg „air-minded” te maken. Natuurlijk moet de vaardigheid in het zweefvliegen onderhouden en verbeterd worden. Hiertoe kunnen de jongens — ook tegen gereduceerd tarief — zich aansluiten bij een plaatselijke zweefvliegclub. Dit kost hun jaarlijks f 50.—.

♦ Ook de zweefsport eist, hoe mooi zij overigens ook is, af en toe slachtoffers. Zo is op 30 Juli omstreekt 4 uur in de middag de Amsterdamse zweefvlieger F.J. Albrecht met zijn Grönaubaby boven het Veluwe dorpje Otterlo neergestort. De bestuurder brak beide benen en kreeg ernstige hoofdwonden; het vliegtuig werd ernstig beschadigd. Waarschijnlijk viel het toestel door te weinig snelheid op lage hoogte in de vrille, toen de vlieger bezig was een geschikt landingsterrein te zoeken.

Boven: Superfortresses boven Harvards tijdens de vliegfeesten op de vliegbasis Twenthe.

Onder: Een KLM-Convair boven de herdenking van de eerste vlucht boven Nederland te Etten-Leur.





OPERATION FOIL

Succes
van de Jagers
twijfelachtig

„Operation Foil” (degen) was de naam van de gecombineerde luchtmacht-manoeuvres boven Engeland welke daar kort geleden werden gehouden en waaraan door Engeland, Amerika en Nederland daadwerkelijk met vliegtuigen werd deelgenomen, terwijl Frankrijk en België grondwaarnemers stuurden die de operaties vanuit de diverse stafkwartieren volgden.

Het was voor het eerst dat dergelijke geallieerde lucht-oefeningen op zulk een schaal plaatsvonden. Voor het eerst, maar zeker niet voor het laatst! Het ligt n.l. in de bedoeling voortaan elk half jaar dergelijk soort oefeningen te houden. Was het ditmaal Fighter Command dat de hoofdrol speelde en wier kunnen op alle mogelijke gebieden werd getest, een volgende maal zullen de rollen worden omgedraaid en zal het Bomber Command zijn dat zal moeten bewijzen tot wat zij in staat is. Het doel van „Operation Foil” was, de huidige stand van aanvals- en verdedigingsmogelijkheden te onderzoeken en de oefening diende als middel om zoveel mogelijk eenheden en individuen in hun diverse taken en functies te laten optreden en te zien, wat zij ervan terecht brachten.

De uitslag van Operation Foil is nog niet volledig bekend. Op het moment dat wij dit schrijven wordt hard gewerkt aan de bestudering van het verzamelde foto- en filmmateriaal en van de talloze uitvoerige vlucht- en gevechtsrapporten. Sir Basil Embry, opperbevelhebber van Fighter Command, heeft gezegd dat zeer veel belangrijke lessen uit de analyse van al deze gegevens te leren vallen. Toch zou over het algemeen genomen Fighter Command in zijn taak tekort geschoten zijn en grote hoeveelheden bommenwerpers hun weg naar het doel, ondanks hevige jager-aanvallen en ondanks inderdaad wel hoge verliezen, hebben kunnen voortzetten. Uit de oefening is gebleken, dat de „meeste” bommenwerpers onderschept kunnen worden.

De „meeste” is echter nog niet „allemaal” en in de huidige of komende atoom-eeuw is het zeker noodzakelijk dat *alle* bommenwerpers zonder uitzondering onderschept kunnen worden en de vijandelijke aanval vol-

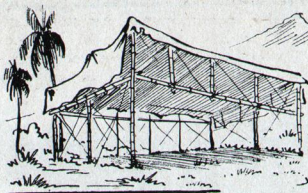
ledig wordt afgeslagen. Toch zou het aantal succesvolle intercepties van Fighter Command groter geweest zijn dan verwacht en men spreekt zelfs van „een zichzelf overtreffen van Fighter Command”. Ook is wel gebleken, dat de rol van radar steeds belangrijker wordt, zowel in aanval als verdediging.

De bommenwerpers van Bomber Command, aangevuld met enkele groepen Super-Fortresses van de Amerikaanse Luchtmacht, vielen bij tijd en ontij aan, zowel overdag als 's nachts en zowel van geringe als van grote hoogte. Hoewel Bomber Command erin slaagde de aandacht van Fighter Command enkele malen van het eigenlijke doel af te leiden, slaagde zij er tijdens de oefening, welke 10 dagen duurde, niet in een zodanige verwarring bij Fighter Command te scheppen, dat de luchtverdediging als organisatie ophield te functionneren. Merkwaardig is het bericht, dat ook verouderde Ansons en Wellingtons aan de oefening deelnamen.

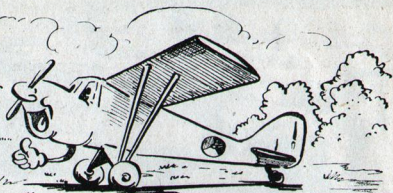
Het doel hiervan was het onervaren personeel te oefenen, vooral de mannen en vrouwen van het Royal Observer Corps, hetwelk voor een groot deel uit vrijwilligers bestaat en het nooit had kunnen bijhouden als Bomber Command uitsluitend met haar Lincolns en Lancasters had gewerkt.

De Nederlandse deelname bestond uit een squadron Meteor-straal-jagers onder commando van majoor-vlieger Flinterman, terwijl diverse Hollandse grondwaarnemers op alle belangrijke staven en waarnemingsposten zaten. Ons Meteor-squadron werd zelfs no 2 op de lijst van boven af wat neergeschoten vijandelijke bommenwerpers betreft en dit is zeer zeker een resultaat dat tot tevredenheid stemt. In de Engelse pers wordt het Nederlandse Meteor-squadron dan ook allerwegen geroemd; een mooie aansporing voor ons om op de ingeslagen weg voort te gaan met het opbouwen van onze luchtmacht.

Voor West-Europa is Operation Foil van zeer groot belang geweest en ook onze Nederlandse luchtmacht zal er haar lessen uit putten die zij nodig heeft bij samenstelling en inrichting van haar toekomstige squadrons.



SALATIGA leert Arva's



„U kunt veel meer plezier van ons hebben”

Eigenlijk vond iedereen het toch wel een redeloos plan van deze verslaggever om naar Salatiga te willen. De basiscommandant van Semarang haalde zijn schouders op en sprak: „Er zit daar niks. Twee man en een Auster. Blijf liever hier, waar enkele honderden mensen zitten”.

Inderdaad, slechts twee man en een Auster, verloren in een overmaat van landmachtsmensen in een klein plaatsje tegen de hellingen van de Merbaboe. Maar zo minuscuul kan een onderdeel niet zijn of het brengt zijn eigenaardigheden met zich mee. Het Arvadetachment Salatiga bleek bovendien een nieuw licht te werpen op het luchtmachtwerk, dat begrepen wordt in het woord artillerieverkenning.

Er heeft zich in Indonesië in de loop der na-oorlogse jaren een wijze van luchtoorlogvoering aangediend, die waarschijnlijk nergens aan de fronten van de Tweede Wereldoorlog dermate is geïntensiveerd als door de Militaire Luchtvaart na 1945. Deze kunst, die zich op Java en Sumatra heeft geperfectioneerd tot een onmisbaar element van het militair optreden van Nederland in Indonesië is de artillerieverkenning, uitgevoerd door Arva en Varwa. Wie zich van deze stelling het bewijs geleverd wil zien kan in Medan en Semplak de bazen vinden van deze sportvliegtuig-squadrons en zij zullen hem ongetwijfeld haarfijn de verdiensten van hun „happen” weten uit te leggen. Persoonlijk preferer ik evenwel zo'n bezoek als aan Salatiga, waar men midden in de praktijk vertoef en de verhalen uit de eerste hand krijgt. Want al spreken we tot nu over het Arva-detachment Salatiga, men kan voor hetzelfde geld spreken over het Varwa-detachment in Lahat of de mannen van Banjoemas of de pruttelende Piper van Meerburg op Gadoet voor dit bewijs. Het is allemaal artillerieverkenning en het komt er allemaal op neer, dat men een minimum aantal luchtvaartmannen vindt, losgescheurd uit het ML-verband, die te midden van een critische landmacht een nummertje good-will weggeven, waar we trots op mogen zijn.

Neem Salatiga. Er loopt een dikke zwarte schorpioen over de straat. Een griezellig fabrikaat van Moeder Natuur met scharen zo rond om er een stevige pols mee door te knippen en een giftige staart, waarmee het beest zwaait als een tamboer-maitre. Zwart als de nacht. „Een linkdier”, zegt sergeant-vlieger Henk Versteeg,

„maar aardig voor mijn verzameling”. Na enig angstig gescharrel met lange stokken komt het monstertje ten slotte in de prullemand terecht waar het weekblad Panorama aan de bovenzijde iedere uitweg afrendelt.

Nu naar de ziekenzaal van de T-brigade, om de medische hulp in te roepen bij het onbeschaaidg ombrengen en balsemen van de schorpioen. Daar, bij de ziekenverplegers, zie je duidelijk de genegenheid, die men de Arva toedraagt. Iedereen behulpzaam. De ziekenverpleger wil inspuiten. Een chauffeur preferert benzine. Vriendelijk tabeh zeggen als we weggaan. Waaraan dankt dit kleine detachment luchtschrijfkraften de vriendschap van al die jongens, die hier in de omgeving bezig zijn met het bedrijven van landmacht? Waarom groeten de AAT-chauffeurs in het voorbijronken, waarom krijgen ze hier goed eten uit de keuken van de nabijgelegen compagnie, waarom lachen de dochters van de grootmajoor zo vriendelijk bij de ontmoeting in Salatiga's koele straten?

Het is de onuitgesproken dank van de mannen van de T-brigade voor de Auster, die in alle moeilijke ogenblikken die de brigade in de afgelopen maanden heeft gekend steeds in de buurt te vinden was, afstekend tegen de blauwe tropenhemel, ronkend tussen de bergwanden, strietsend over het geheimzinnig kreupelhout. Want wat denk je, als soldaat op een heuvelrug, zonder contact met de wereld en zonder de kans iets anders te bewonderen dan een snelvlietende kali en een begroeide rotswand, wat denk je als zo'n klein ploffend Austertje daar uit het niets komt zeilen en netjes op dat grasveldje in de buurt een pak brieven gooit? Je denkt dat die vlieger zelf bij je moeder die brief weggehaald heeft, met de belofte hem persoonlijk te zullen overhandigen.

Een ander geval. Je hoort de verbindingsman voortdurend met de „lucht” praten, zolang je al op dagmars bent en op een bepaald moment staat de hele hap stil, want dat vliegtuig heeft onraad ontdekt.

En je hoort de mannen van de artillerie zeggen „als we die Auster niet hadden”... Als je dan maanden achtereen in de rommel zit en je ziet dat toestel de ene dag post uitgooien en de volgende dag landen op een klein veld om die Klaas, gewonde van het 2e peleton even weg te brengen naar het hospitaal in Se-



marang en een volgende keer vallen de sloffen Kansas zo maar voor je voeten, zodat je alleen om die piloot niet teleur te stellen besluit ze toch maar weer te roken; als na een tijdje patrouilleren en schieten en uitkijken de zaak opgebroken wordt en je wandelt terug naar het Noorden en ziet opnieuw de schaduw van dat kleine ding over het zijterrein schieten om je voor het laatst in dit gevaarlijke land nog even in de gaten te houden, na al die dingen krijg je als soldaat het gevoel, dat die Auster daar voor jou vliegt, dat ie speciaal op jou let en daarom kan hij tien of twintig keer over je heen knorren maar altijd steek je toch maar weer die arm op, al was het alleen maar om te laten zien dat je er nog bent.

Het gaat niet om vlieger Henk Versteeg of monteur Klaas Kingma. Zij zitten daar goed in Salatiga, in de kou. Zij hebben zin in het werk, zij eten behoorlijk, zijn gezond en wonen gezellig, samen met artillerie-waarnemer elt. Klein-Bog.

Maar het gaat om alle kerels van de „kleine” squadrons. De monteurs van Malang en de vlieger van Lahat. De chauffeur van de Arva in Semarang en de helper in Medan. De technici van Semplang en de commandant in Medan. Zij hebben met kleine lichte kisten en een massa fantasie een luchtmachtaak geschapen, waartegen iedere jongen in het veld huizenhoog opziet. Loop binnen bij de divisie- en brigade-hoofdkwartieren en men zal er U vertellen van een jong tweede luitenantje van de L.M.N. of de artillerie, die zich bij de commandant meldde en

zei: „U kunt veel meer plezier van ons hebben. U kunt die Auster ook gebruiken voor droppings. Als jullie een gewonde hebben, breng hem naar de strip en wij brengen hem wel even naar de staf. Als U naar het voorterrein moet nemen wij U wel even mee. 't Is veel veiliger dan over de weg”.

Zo hebben patrouillecommandanten hun Auster „verkocht”, aangeprezen als waren zij vertegenwoordigers van de „Auster Aircraft Company”.

Op kleine vliegveldjes waren zij gestationneerd, strips liever gezegd, met de blote handen van infanteristen tevoorschijn getrokken uit de rimboe van dit land. Daar landen ze op, kiele kiele over de bomen en dan maar hard remmen, daar stappen ze er uit en geven het toestel aan Klaas of Theo of Dorus en die gaat zijn handen vuil maken tot het toestel als nieuw is. Wie lacht daar? De lach schuilt in dat „als nieuw”, want zwaarder nog dan het olieversen of het repareren van de magneet weegt de verantwoordelijkheid van de monteur, die aan de toestand wel ziet dat er gevolgen moet worden, maar aan het toestel merkt dat er vele jaren zijn verstreken, sedert de eerste proefvlucht van het kistje. Vliegen of niet vliegen? In Semarang is dat prettig opgelost. Een goede verhouding tot de T-brigade en een stevig vriendschappelijk contact met de moeder-patrouille te Semarang. Is er wat dan springt Semarang bij. Maar meestal is er niets, want ze kunnen het daar wel aan.

ICAO-NIEUWS

Meer uniformiteit en minder formaliteiten in het luchtvervoer

De derde Algemene Vergadering van de ICAO (International Civil Aviation Organisation), waaraan 33 staten deelnemen, werd 7 Juni in Montreal geopend. Zij zal zich dit jaar in hoofdzaak bezig houden met administratieve en financiële aangelegenheden, de luchtvaart betreffend.

In zijn openingswoord constateerde Dr. Edward Warner, de voorzitter van de ICAO-Council een toenemend vertrouwen en een groeiende bereidheid van de 54-statenleden om de internationale Standarden en Aanbevelingen in de praktijk toe te passen. Het belangrijkste werk, dat door de ICAO gedaan was, was naar inzicht van Dr. Warner het samenstellen en goedkeuren van de Annexen bij het Verdrag van Chicago. Deze Annexen beschrijven internationale standaarden op technisch en economisch luchtvaartgebied en zijn bedoeld ter verhoging van de veiligheid en uniformiteit in het luchtvervoer. Vijf van de aangenomen Annexen, die bestemd zijn om in de nationale wetgevingen van de aangesloten staten opgenomen te worden, zijn reeds van kracht (hier te lande zijn zij echter nog niet in de luchtvaartwetgeving opgenomen) en de anderen zullen binnen acht maanden van kracht worden.

Het stremt tot buitengewone tevredenheid, vervolgde Dr. Warner, dat zoveel Staten zich de moeite hebben willen getroosten om zich aan te passen aan uniformiteit in de dimensionale systemen. Zij hebben zich op lucht-

vaartgebied geheel om moeten schakelen van het stelsel, dat traditioneel was in hun gehele nationale leven en dat hun volledig vreemd was. Hun actie is een buitengewone demonstratie geweest van hun bereidheid om tijdelijke moeite en last ondergeschikt te maken aan internationale overeenstemming.

Tenslotte wees Dr. Warner op de aanzienlijke vermindering in formaliteiten en tijd, die benodigd waren voor het verwerken van passagiers en vracht op douaneluchtvaartterreinen. Vier jaar geleden had hij zelf voorspellingen gedaan, die anderen iets te hoopvol leken en hemzelf ook ietwat optimistisch waren voorgekomen. Maar nu schijnt alles erop te wijzen dat hij toch gelijk gaat krijgen: er is inderdaad de laatste maanden een grote vooruitgang op dit gebied te bespeuren. Een vooruitgang, die niet alleen toegeschreven moet worden aan het feit dat, nu de oorlog steeds langer verleden tijd is, veel van de extra formaliteiten en controles uit die tijd langzamerhand zal verdwijnen, maar dat er zeker veel van mag toegeschreven worden aan de bemoeiingen van de ICAO, die er steeds voor geijverd heeft de faciliteiten op het gebied van luchtvervoer zo groot mogelijk te maken. Vele landen hebben zich door deze bemoeiingen laten inspireren en zijn langzaam-aan begonnen een aantal barricades, die het internationaal vervoer belemmeren, af te breken.

(K. L. M.-persdienst).

Manus Mulder

Sergeant majoor vlieger-waarnemer M.L.

De kleren maken de man. Ook de man Manus Mulder. Omdat we bij het doorbladeren van de standaardwerken. „De klederdracht in de Loop der Tijden” en „Van Feuille Figue tot New Look” geen enkele klederdracht konden ontdekken, die ook maar in de verste verte aan de vliegtuig van Manus Mulder herinnert, zien we ons gedwongen hieraan enkele regelen te wijden, waarbij we diegenen die niet over een verdragende fantasie beschikken mogen verwijzen naar de op deze pagina gereproduceerde statiefoto, die door de vlieger Scherf speciaal voor De Stuurkolom werd genomen.

Wanneer de sergeant majoor Mulder zijn Mustang bestijgt, ziet men hem getooid met een hoofddeksel, dat het eiland Biak in de herinnering roept; het zeer geweldige klep-oppervlak stelt niet alleen het (van een minimale snor voorziene) gezicht van Manus, doch tevens alles op Biakpetengebied in de schaduw en we mogen zelfs aannemen hier te doen te hebben met de stamvader der overalls. De ééns blauwe overall, die de niet al te grote en evenmin al te kaarsrechte gestalte van Manus Mulder omhult, is ook beslist wel zoiets als de stamvader der overalls. Twee lange, gitzwarte sokken, strak om de pijpen getrokken, voltooien het beeld van de Bloemendaalse vlieger, wanneer deze ergens in het blauw van de Sumatraanse luchten de zweep over zijn 1650 paarden legt.

Niemand is geneigd achter deze, aan alles behalve aan een vlieger herinnerende gestalte één van de beste jachtvliegers te zoeken, waarover de Militaire Luchtvaart momenteel beschikt.

Manus kwam in 1939 bij de M.L. Na een opleiding op de FK-51 te Kali Djati werd hij boven Andin op bommenwerpers en jagers geleest, waarbij hij z'n hart uiteindelijk aan de jachtvliegerij verloor. Zelfs na hachelijke belevenissen als op het Engelse vliegveld Ipoh in de eerste dagen van de strijd tegen Japan (zie „Curtiss Hawks tegen Sengora” in het jubileum-nummer van De Stuurkolom) was de heer Mulder zo enthousiast voor zijn vak, dat hij, ternauwernood van zijn Ipoh-verwondingen genezen, op een ochtend met behulp van een kruik naar een jager strompelde, het toestel moeizaam beklom en even ging bewijzen dat een Mulder zich niet zonder meer uit het luchtruim laat slaan.

De vlucht verliep gunstig. De inheemse helper, die na de landing met de kruik aan kwam dragen ten einde ook de laatste loodjes van deze excursie veilig te stellen, aanschouwde een Manus, die weer voor 100% klaar was voor het werk dat hem wachtte. Moeilijk werk. Oorlogsvluchten boven Malakka en Sumatra. Later boven Java, waar het noodlot nog een poging waagde hem er onder te krijgen door op nog steeds onopgehelderde wijze een cylinder uit de motor van z'n jager te blazen, juist in de omgeving van het vliegveld Maospati, dat onder een geconcentreerd vuur van Japanse jagers lag, dié Manus in de gaten kregen toen de wielen van zijn toestel de startbaan naderden. Volgens Manus zelf is het „een kwestie van sloffen” geweest, dat hij levend aan dit feest ont kwam. Zodra de wielen de grond raakten, sprong hij uit z'n machine, die enkele seconden later door de Japanse jagers in brand werd geschooten.

Weer werd de strijd voortgezet totdat er niet meer te strijden viel. Ook Manus Mulder verdween in de kam-



De pet van Manus Mulder als onderwerp van een vergelijkende studie. Verder op de foto van links naar rechts 1ste lt. vlg. wnr. Verspoor, s.m. vlg. wnr. Van Beers, 2de lt. vlg. Receveur (met Limburgs accent) en vdg. Parlevliet (beneden), allen van het 122ste squadron.

pen, om precies te zijn in een Japanse mijn bij Fukuoka, 800 meter onder de grond, waar hij in duisternis en kolengruis werkzaamheden van enigszins andere aard en strekking te verrichten had als in zijn vorige werkkring, 800 meter boven de grond.

Na de capitulatie volgde een periode waarin Mulder boven Australië als 2de bestuurd door Mitchells en Dakota's vloog. In December 1946 volgde zijn overplaatsing naar Batavia waar hij zich in de Mustangs van het 121ste squadron beter op zijn plaats voelde. Toen in December 1947 het 121ste squadron pro memorie werd gevoerd, werd hij bij het te Medan gestationeerde 122ste squadron geplaatst. Tot op de dag van vandaag bleef Medan z'n standplaats en het staat te bezien of er op Sumatra (dat altijd nog 13 keer de oppervlakte van Nederland beslaat) een stad of kampong te vinden is waarover de schaduw van Manus Mulder's Mustang niet heeft geflits, wanneer hij met de anderen heren van het 122ste grondtroepen steunde of patrouilles vloog. Als invlieger van het squadron test hij de motor van iedere gereviseerde machine, daarbij profiterend van een grote technische kennis en ervaring.

Dit over Manus als vlieger. En Manus als mens?

We vroegen het aan enkele 122ers. De uitslag van de enquête zou als volgt kunnen worden samengevat. „We hebben hem nog nooit kwaad gezien. Hij is bijzonder trots op zijn vrouw en de kleine Manus, waar je hem iedere avond mee ziet wandelen. Is altijd voor gekheid te vinden, maar doet jammer genoeg niet aan sport”.

„Veilig Verkeer” en de Nederlandse Luchtmacht

In een aantal plaatsen in Nederland organiseerde de „Vereniging voor Veilig Verkeer” dezer dagen een actie om de jeugd te doordringen van het grote belang de openbare weg volgens de regelen der kunst te gebruiken. Om de aandacht van de schoolkinderen te trekken, werd „Bob” geschapen, trainer Bob, of ook wel Bob de jeugdleider genoemd. Deze jongeman zou feestelijk in bedoelde plaatsen worden ingehaald en vervolgens door de burgemeester in quastie ontvangen worden. De wijze waarop Bob arriveerde, was niet, overal gelijk. Zo kwam hij te Amsterdam met een kanonneerboot aan, te Rotterdam per mijnenveger, terwijl Den Haag de jeugdleider d.m.v. een heliportère binnenhaalde. Drie andere plaatsen hadden echter de hulp ingeroepen van de Luchtmacht. Er zouden poppen uit een vliegtuig worden geworpen, die dan beneden op handige wijze door een levende Bob zouden worden vervangen. Zo stonden wij dan Donderdagmiddag een enigszins eigenaardig tafereel te aanschouwen op het vliegveld Valkenburg. Een Dakota, glanzend in de zon, met daarnaast drie levensgrote poppen, Bob van Veilig Verkeer in triplo, czelemt met parachutes, vanwege de zwaartekracht.

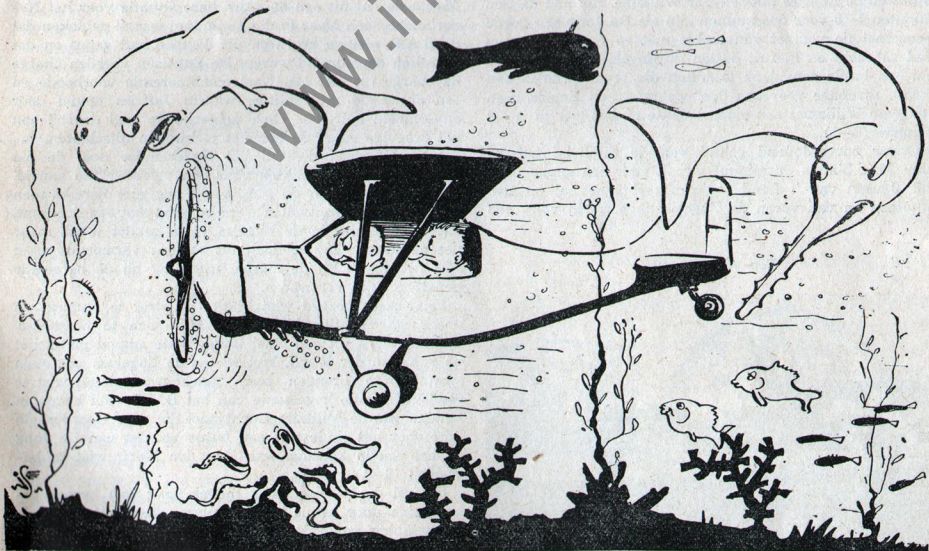
Het inladen van de, uit zand en steen bestaande jeugdleiders kostte uiteraard de nodige moeite, doch eindelijk lag het drielal in de „kist”. Voor niet ingewijden moet het een ietwat griezelige aanblik opgeleverd hebben. Een vent zat met z’n buik in een stoel en keek met glazige blik, zieltogend over de rand van genoemd instrument naar de instijgende passagiers. Dit, terwijl nummer twee, als k.o. geslagen tegen het deurtje van niet nader te noemen appartement hing. In weerwil van deze lugubere lading stapte kapitein De Jong lachend in z’n stuurstoel en zette na de start koers naar Sliedrecht, waar de eerste dropping zou geschieden. Drie maal cirkelde de Dakota rond de afwerpplaats, een zoemertje klonk, een duw — Bobby I exit, flap, de chute open. Even later bevond de verkeersprofessor zich temidden van een juichende kinderschaar. We wuifden maar eens wat naar beneden, „namen” nog een keer de stad en toen.....

Op naar Ede. Het committe van ontvangst had zich hier midden op de hei opgesteld. De dalende parachute trok hier echter niet alleen de aandacht van de wachtenden, maar ook van de automobilisten op de verkeersweg, die, denkend aan

een ongeval, zich over de hobbelijke hei naar de vermoedelijke plaats van landing spoedden.

Zwolle. Bobby III zat klaar voor de deuropening, zwaaide lustig met z’n armen en ondernam de sprong in het niet, flap..... nee, verdraaid de chute weigerde. Pijlsnel tolde de pop naar de aarde, die plotsklaps een grote witte vlek rijker was. Arme Zwollenaren. Niemand daar, enkele insiders uitgezonderd, wisten, dat de vallende Bob niet dezelfde was, die de zegetocht naar het raadhuis zou maken. Het verwonderde ons dan ook in het geheel niet, gedurende ons extra rondje een aantal Rode Kruiswagens en een drom mensen naar de plaats des onheils te zien ijlen. Hoe de Zwollenaren het verder opgeknapt hebben, dat weten we niet. Het is o.i. namelijk een lastige opgave, om een verpletterde jeugdleider een triomftocht naar de burgervader te laten maken. Als de Overijsselse hoofdstedelingen het toch klaar gespeeld hebben, houden wij ons hart vast voor de jeugdige inwoners. Die springen natuurlijk morgen van de daken. Wat weer niet de bedoeling van de luchtmacht is geweest, hoe komen wij anders over een paar jaar nog aan onze „jonge enthousiaste kerels”.

W. H.



„Weet je wel zeker dat je hoogtemeter in orde is?”

Militaire Luchtvaart bedwingt R A F - Singapore

Matita stopt penalty

Matita pukt zenuwachtig aan z'n broekje zodat het meisje naast mij uitroept „zielepoot“. Matita kijkt gefascineerd naar dat ene punt, elf meter voor hem, waar een veterloze NIWIN-bal ligt te wachten op de brute kracht van corporal Cerril Sharp, die de penalty zal benutten om de stand in de wedstrijd M.L. — R.A.F. op 2-2 te brengen. Matita duikt! Matita redt! En met de wegspringende bal keert de M.L.-keeper het Engelse gevaar dat ons in de tweede helft besloep in een eindeloze stormloop van R.A.F.-aanvallen en brengt door zijn safe nieuw leven in 't spel van de Nederlanders, die weer bezit nemen van de meerderheid waarmee zij in de eerste helft vriend en vijand verraste.



De winnende M.L.-ploeg:

Knielend van links naar rechts:

J. A. Besseling, C. R. P. v.d. Werf, R. Jansen van 't Land, A. Köhler en A. de Jong.

Staande van links naar rechts:

H. Th. Reichhardt, D. Beets, L. W. Matita, H. Stuut, L. Frederiks en L. H. van Kreevelen.

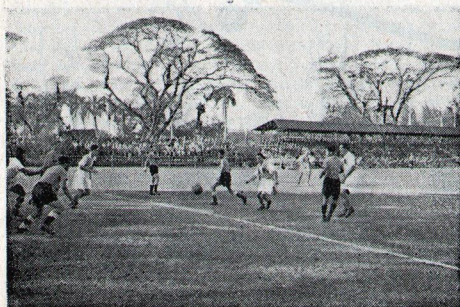
(Cliché „Het Dagblad“).

Zo werd een gestopte strafschop het keerpunt in de meest aantrekkelijke wedstrijd, die het bezoek van de R.A.F.-mannen uit Singapore het duizendkoppig publiek heeft te zien gegeven. Een wedstrijd voorafgegaan door het spelen van de volksliederen door het stafmuziekkorps van het K.N.I.L., zodat het B.V.C.-terrein even sterke herinneringen opriep aan Olympisch- en Feyenoordstadion in Nederland met hun typische sfeer van internationale ontmoetingen.

Als om kwart over vijf de bal aan 't rollen wordt gebracht opent de M.L. met een serie fraai opgezette aanvallen met als resultaat een strafschop op 't R.A.F.-doel, die maar net naast gaat, een voorzet van Besseling, waardoor de bal in de handen van keeper Hawes belandt en later nog een hard schot van Besseling dat over de goal vliegt. Intussen zijn de Engelsen wat los gekomen, en beproeven Matita met een schot van 19 meter afstand. De Engelse aanval wordt door de M.L.-verdediging goed bedwongen en interessant zijn de duels tussen onze spil Stuut en de Engelse middenvoor Williams. Het had na tien minuten 1-0 voor ons kunnen zijn als De Jong een goede kans met de voorzet van rechts niet zo wreed om zeep had gebracht en hieruit putten de Engelsen de inspiratie om een brede aanval op te zetten die resulteerde in een dwaze scrimmage voor ons doel waaraan een Engels been (dat van Williams) een einde maakte en het leer in 't net plaatste (0-1).

Onder ooverdovend gehuil van de publieke tribune nam M.L. binnen de minuut wraak door een snelle aanval. Jansen van 't Land zag van rechts de bal op zich afkomen en van voren de Engelse keeper. Hij vond een

Een spelmoment.



bevreemdende oplossing door de bal over de uitlopende Hawes in 't net te koppen en werd beloond door toemerkend geloei (1-1). Verwoede Engelse pogingen om de leiding te heroveren werden bedwongen door de stevige Hollandse achterhoede en na 31 minuten kreeg Besseling een verre scoringskans, die hij voor alle zekerheid overliet aan Jansen van 't Land, die langs de vallende pilot-officer Hawes 2-1 scoorde.

Vier minuten na het begin van de tweede helft plukte Matita de bal uit een onontwarbare situatie voor het Nederlandse doel. Maar in die 4 minuten was al gebleken dat de R.A.F. nieuwe krachten uit de thee had geput en dat de rollen omgedraaid waren. De Engelsen voerden charge na charge uit met een fraai combinerende voorhoede en een stuwende middenlinie, waarin Jeffries opviel door onvermoeid optreden. Onze achterhoede leed daarbij aan het droevige euvel de bal niet te kunnen uitschieten, zodat de Engelsen dichtbij het Nederlandse doel de bal opwachten en gebruikten voor een verraderlijke aanval. Het dieptepunt van de M.L. werd nog niet bereikt toen een der schaarse uitvallen werd beloond met een doelpunt, dat door Köhler in de Engelse veste gekopt werd, maar het afkeuren van dit doelpunt wegens vermeend woest spel droeg wel bij de morele inzinking bij de beroemde penalty nog te verzwaren.

Maar zoals gezegd wist Matita de straf te ontgaan en onder stormachtige bijval wist M.L. zich te herstellen, hetgeen bleek uit een fraai uitgewerkte aanval met schot na van Van der Werff. Wel wisten de Engelsen nog even spanning te brengen toen Reichhardt vallend wist te redden maar de hegemonie van het B.V.C.-veld kwam in handen van de Militaire Luchtvaart die deze meerderheid kort voor het einde met een fraaie voorzet van De Jong en een snelle kopstoot van Van der Werff wist te bezegelen (3-1).

Hoewel de Engelse ploeg tijdens haar kort bezoek te leurstelde door gemis aan technische kwaliteiten gaf de overwinning van ons team toch zeker een prettige smaak, gezien de uitnemende kwaliteiten van vele luchtvaartmannen en het gezonde team-werk. Na het succes van het vertegenwoordigend elftal om de vaandel-beker

heeft opnieuw een M.L.-elftal boven z'n krachten gespeeld, alleen al omdat de eer zo zwaar woog. Vandaar dat wij geen uitzonderlijke individuele prestaties te berde willen brengen, maar de M.L.-ploeg in z'n geheel complimenteren met dit succes en tevens ten voorbeeld stellen aan alle voetbalclubs in de luchtmacht, die strijden tegen vreemde clubs. De opstelling van de elftallen was:

		Matita			
		2 VB			
	Beets		Frederiks		
	HKML		Lua 2 VB		
	Reichhardt	Stuut	Van Krevelen		
	2 VB	1 LVT	2 VB		
Besseling	v.d. Werff	Jansen v. 't Land	Köhler	De Jong	
2 LVT	322	Lua 2 VB	2 VB	2 LVT	
		O			
Scully	Pierson	Williams	Thomms	Ballenger	
	Delleporte	Bainbridge	Jeffries		
	Riley		Sharp		
		Hawes			

Sport in Zuid-Sumatra

Dank zij het „Sportblad voor Zuid-Sumatra" werden wij in kennis gesteld van de sportieve verrichtingen van de Militaire Luchtvaart in dat gebied, tijdens de deelneming aan een Garnizoenssporttoernooi in Palembang. Sergeant Souhoka van de M.L. liet alle beroepsschutters van de landmacht achter zich door een overwinning met 56 punten op het geweer. Hapkin werd derde op de sten, terwijl kapitein Van Weerden zorgde voor een tweede M.L.-overwinning bij het schieten door 54 treffers met het pistool.

In het zwembad arriveerde luitenant Been als eerste aan de finish van de 80 meter rugslag en werd een M.L.-ploeg nummer 1 op de 4 x 40 meter vrije slag estafette. Op het atletiekveld konden de luchtvaartmannen, minder goed meekomen en boeken geen enkele overwinning. Hieraan is het waarschijnlijk te wijten, dat niet de M.L. met de eerste prijs ging strijken in het totaal-klassement, doch met 28 punten een eervolle tweede, plaats bezette achter het Militair Hospitaal, dat door die ene punt voorsprong (haar totaal was 29) uit handen van majoor Scharenberg een Wisselbeker in ontvangst te nemen kreeg.

Sporttoernooi IN SEMARANG

De staart van de jubileumviering van de M.L. kwispelde in Semarang, waar men eerst op 26 Juli overging tot het houden van het sporttoernooi, dat als bijdrage tot de feestelijkheden was aanbevolen. Mogelijk is het de organisatie geweest, die zoveel tijd in beslag had genomen, want die klopte precies en men was aan het eind van de ontmoetingen zelfs op het tijdschema vooruit. De waardige omgeving van het Legerstadion van Semarang, (spiegelglad voetbalveld, wielersbaan, lichtmasten, overdekte tribunes) riep sluimerende talenten wakker, waardoor de geleverde sportieve prestaties alleszins bevredigend werden.

Na een kort openingswoord van basiscommandant, kapitein Van Kappen, die de nadruk legde op de morele betekenis van de sport als zijnde een proбаat middel tegen verveling en geestelijke vermoeidheid eisten de deelnemers de aandacht op voor hun atletieke verrichtingen. Kort na de aanvang arriveerde op het terrein van de strijd de Commandant van de Militaire Luchtvaart, generaal-majoor C. W. van der Eem, tezamen met de stafofficier Luchtvaartzaken, de luitenant-kolonel G. R. Wartena en majoor Maurenbrecher. Belangstelling uit

Semarang werd betoond door de territoriaal tevens troepencommandant Midden-Java, generaal-majoor Meijer. Terwijl op het middenveld de Luchtvaarttroepen hun hegemonie op het gebied van volleybal aantoonde vestigde op de sintels Van der Werff een M.L.-record met zijn overwinning in 58.9 sec. op de 400 meter. Ook hier bleek de 1500 meter opnieuw een van de meest sensationele onderdelen van de atletiek te zijn, want het luidst waren de toeuvingen van de luchtvaartmannen op de tribune toen tijdens de laatste 400 meter van deze loop Groos een poging ondernam de leiding te ontnemen aan Kroon, die gedurende de gehele race de kop had behouden. Kroon leverde echter een prachtig staaltje uithoudingsvermogen door de aanval of te slaan en met overtuigende meerderheid de finish als eerst achter zich te laten. De wedstrijden werden besloten met een nek aan nek estafette



fette 4 x 100 meter, waarin de Luchtvaarttroepen eerst op de laatste meters in het Spitfire-squadron hun meerderen wilden erkennen.

Alle sportieve rivaliteit werd 's avonds onmiddellijk vergeten bij de vele drankjes, sigaretten, taarten en klanken, die deelnemers, basisbezetting en reeds genoemde hoge gasten werden voorgezet op een jubileumfeest in de aula van de Christelijke H.B.S. Zo groot was de voorraad, dat we soldaat Groos achteloos een taart tussen de muziek zagen werpen, een taart, die aanvankelijk bestemd was voor het meest gracieuse danspaar. Een zeer geslaagde voordracht!!

Generaal Van der Eem reikte de moeizaam bijeen getranspireerde prijzen uit en feliciteerde jarige luchtvaartmannen. In een zeer gewaardeerde speech onderstreepte hij het grote belang van de aanwezigheid van zoveel Nederlandse jongens op een ver, warm en veeleisend vliegveld.

De gedetailleerde uitslagen luiden:

100 meter hardlopen: 1. Frik (C.M.V.) 12.5 sec., 2. Jonker (322) 12.5 sec.

400 meter hardlopen: 1. Van der Werff (322) 58.9 sec., 2. Alting Siberg (120) 68 sec.

1500 meter hardlopen: 1. Kroon (322) 5.19 min., 2. Groos (322) 5.22 min.

4 x 100 meter estafette: 1. 322 Squadron 51.1 sec., 2. L.V.T. 51.2 sec

Kogelstoten: 1. Dirkse (6 V.B.) 9.37 meter, 2. Dam (L.V.T.) 9.05 meter.

Verspringen: 1. Jonkers (322) 5.23 meter, 2. Krabben (L.V.T.) 4.99 meter.

Discuswerpen: 1. Linders (C.M.V.) 32.88 meter, 2. Dam (L.V.T.) 27.41 meter.

Speerwerpen: 1. Ermen (120) 44.15 meter, 2. Dam (L.V.T.) 40.03 meter.

Hoogspringen: 1. Glas (322) 1.55 meter, 2. Klaver (L.V.T.) 1.50.

Volleybal: 1. L.V.T., 2. 322 squadron.



♦ De Amerikaanse marine maakt nog altijd gebruik van kleine luchtschepen ten behoeve van anti-duikboot verkenningen. Deze zg. „blimps” worden tegenwoordig zelfs aan boord van vliegdekschepen meegevoerd, waardoor hun effectieve actieradius aanzienlijk wordt verhoogd.

♦ De Gloster Meteor kan thans worden uitgerust met acht rockets, vier onder elke vleugelheft, zodat dit toestel thans een geducht slagvliegtuig geworden is.

♦ Ook in Australië is de Convair-Liner, het nieuwe tweemotorige verkeerstoestel, thans in gebruik en wel bij Trans Australia Airlines, die vijf van deze machines heeft ontvangen.

♦ Londen Airport maakt thans reeds twee jaar lang gebruik van GCA ofwel Ground Control Approach, waarbij de vliegtuigen met behulp van radar worden binnengeloodst. In die twee jaar werden totaal 5161 landingen met behulp van GCA uitgevoerd, waarvan 3020 operationeel en 2141 bij wijze van oefening.

♦ De Amerikaanse marine vliegt momenteel met een Lockheed Constellation, welke er zeer merkwaardig uitziet. Deze machine nl., aangeduid als de Po-IW heeft twee grote radar-installaties boven en onder de romp, waardoor de fraaie stroomlijn van de Connie lelijk verbroken wordt. Ook de rompnous is anders van vorm, waarschijnlijk eveneens tengevolge van een daarin aangebrachte radar-installatie.

♦ De nieuwste Britse jagers krijgen welhaast allemaal vleugels met sterke pijl-vorm. Daar zijn bv. de Supermarine 510 Swift, ontwikkeld uit de bekende Attacker, en de Hawker P-1052, een verdere ontwikkeling van de P-1040. Een nieuwe versie van de Gloster Meteor krijgt mogelijk ook dit soort vleugels.

♦ De New Yorkse politie gaat met haar tijd mee en heeft een eigen luchtvaart-afdeling, welke 7 piloten en 10 monteurs omvat. Men maakt o.a. gebruik van Bell-helicopters en Grumman Goose amphibies.

♦ British Overseas Airways vliegt thans tweemaal per week de route Londen — Sydney v.v. via Batavia. Soms maakt zij daarbij gebruik van Constellations van de Australische Qantas Empire Airways, welke zij daarvoor chartert.

♦ Op het eiland Wight liep de romp van stapel van de geweldige zesmоторige Saro Princess vliegboot, welke 140 ton weegt en waarvan twee proto-types momenteel worden gebouwd.

♦ Een nieuwe Sikorsky-helicopter is de H-5H, uitgerust met een amphibisch onderstel: rubber-drijvers, voorzien van vier wieltes, zodat zowel vanaf land als vanaf water kan worden ge-operreed.

♦ Van de bekende Fairchild „Packet”, het grote tweemotorige dubbel-staart transportvliegtuig van de Amerikaanse luchtmacht, werden 220 stuks afgeleverd. Kortgeleden werd het eerste toestel van de nieuwe versie, de C-119 afgeleverd, waarvan tot heden 136 stuks besteld zijn. Het voornaamste verschil tussen C-82 en C-119 schuilt in de motoren, welke van eerstgenoemde 2100 pk en van laatstgenoemde 3250 pk elk leveren. De C-119 kan 9 ton vracht vervoeren ofwel 42 volledig bewapende parachutisten.

♦ Een boerin in Amerika kreeg plotseling hevige kiespijn. Het was door hevige regens onmogelijk naar de stad te gaan, daar de wegen onbegaanbaar waren. De boer telefoneerde een tandarts en vertelde hem, dat hij hem met zijn eigen vliegtuig zou komen halen. Zo gezegd zo gedaan. De boer haalde in de stad de tandarts op, vloog hem naar de boerderij waar de tandarts twee kiezen van de boerin trok, en toen weer terug naar de stad werd gevlogen....., alles binnen het uur.

♦ De zesmоторige Convair B-36 kan twee bommen van 42.000 pound elk in haar bommenschat meevoeren. In de achter ons liggende oorlog was een bom van 22.000 pound het maximum dat ooit (door de B-29's) kon worden meegevoerd. Inmiddels heeft men de zesmоторige B-36 voorzien van vier extra Allison straalmotoren onder de vleugeltippen en dit tienmotorige reuzenvliegtuig staat nu bekend onder de aanduiding B-36D, waarvan er 39 zijn besteld, terwijl waarschijnlijk vroegere B-36's tot B-36D's zullen worden omgebouwd!

♦ „Jet” is de naam van een hondje, dat waarschijnlijk het eerste hondje ter wereld is dat ooit in een straaltvliegtuig heeft gevlogen. Het heest is eigendom van Captain Sederberg, die „Jet” altijd meeneemt in de cockpit van zijn Shooting-Star straaljager. Jet vindt het zeer gunstig.

♦ In Amerika verscheen wederom een opzienbarend vliegtuig in de lichte klasse, de zg. Heliplane. Dit tweepersoons hoogdekertje moet kunnen vliegen met een snelheid van slechts 40 km/h en kunnen opstijgen en landen van een veldje niet groter dan een tennisbaan! De top-snelheid van het met een 85pk Continental-motor uitgeruste toestel ligt boven 160 km/h. Een verder kenmerk moet zijn, dat zij niet meer geluid maakt dan een 1949-automobil!

♦ De RAF maakt op Malakka momenteel gebruik van Mosquito's, Beaufighters, Brigands, Spitfires, Dakota's en Austers. Men verwacht dezer dagen een vliegdekschip, dat niet minder dan 70 Tempest-jagers zal brengen, die de verouderde Spitfires en Beaufighters zullen vervangen. Ook Harvards worden door de RAF op Malakka gebruikt, zelfs voor bombardementsopdrachten!

♦ Zowel het Australische departement van civiele luchtvaart als de luchtvaartmaatschappij Trans Australia Airlines hebben elk zes De Havilland Drovers besteld. De Drover is een driemotorig toestel, gebouwd in Australië en ontwikkeld uit de Britse De Havilland Dove.

♦ De Britse regering heeft Joegoslavië geweigerd, Britse straalmotoren in licentie te bouwen.

„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.