

APRIL 1948

HET NIEUWS van de MAAND

De Mil. Lucht v.
in Maart

C. M. L.

Op 1 Maart legde Kol. wnr. M.L. P.J. de Broekert zijn functie als C.M.L. neer. Hij verlaat de dienst met pensioen.

Het Commando over de Militaire Luchtvaart zal worden overgenomen door Kol. wnr. M.L. C.W. van der Eem, die eind Maart uit Nederland in Batavia arriveerde. De functie van C.M.L. werd gedurende de afgelopen maand waargenomen door de Staf Officier Technische Zaken. Lt. Kol. R.E. Jessurun.

Op de Commando-overdracht komen we in de volgende „Stuurkolom” terug.

S. O. A.

In verband met het vertrek naar Nederland van Lt. Kol. G. R. Wartena, zal Lt. Kol. Jessurun als oudste Stafofficier bij afwezigheid van de C.M.L. optreden als Wnd. C.M.L.

Eveneens in verband met zijn vertrek naar Nederland werd Lt. Kol. Wartena eervol ontheven van de functie van Staf Officier Administratieve Zaken.

Tijdelijk belast met de waarneming van deze functie werd de Maj. vlg. (K.L.) R. Hofstede.

MET DE „WILLEM RUYSS” VERTROKKEN.

Op 13 Maart vertrokken Lt. Kol. Wartena, Kap. Corsmit, Elt. Frouws en Elt. Moorrees op de „Willem Ruys” met recuperatieverlof naar Nederland.

COMMANDO 2 V.B. ANDIR EN LUCOJA.

De tijd. Lt. Kol. wnr. M. L. W. M. Leyder werd met ingang van 1 Maart 1948 eervol ontheven van de functie van Commandant Nr. 2 V.B. Andir.

Op dato werd als zodanig aangewezen de tijd. res. Ritmeester der Cavallerie (wnr) O. H. Theunissen, die was belast met de functie van Ondercommandant Nr. 2 V.B.

Tot Commandant Regionaal Luchtvaart Commando Java werd benoemd de tijd. Lt. Kol. Wnr. M. L. W. M. Leyder.

P-40 VERONGELUKT

Op 17 Maart, 's ochtends omstreeks 10 uur, verongelukte op Tjililitan een P-40 „Kittyhawk” van het O. O. C.

Bestuurder was de 1ste Lt. vlg. wnr. M. L. A. M. Valkenburg.

(Zie verder pag. 7).

UITREIKING ONDERSCHIEDINGEN

Op Woensdag 24 Maart werden op 'het Burgemeester Bisschopplein te Batavia' door de Chef van de Generale Staf, Wild. Leger 'Coromandiant, 'Generaal Maj'oor D.C. Buurman van Vreeden Koninklijke Onderscheidingen uitgereikt, o.a. aan personeel van de Militaire Luchtvaart.

De Bronzen Leeuw werd uitgereikt aan: 1e Lt. kv. vlg. wnr. iM.'L. H.E. 'Pilgram, 1e Lt. kv. vlg. wnr. iM.L. C. J. H. Sani'son en iKap. der Genie P. C. Timmer. Vliegerkruis 2de maal: iKap. vlg. wnr. iM.'L. 6. Wetters Vliegerkruis Poschuum: Vdg. vlg. A. Beckering en Res. 2de Lt. wnr. M.L. P.iL. Zeydel.

Vliegerkruis: Sgt. vlg. J. Ba'kker, 1e Lt. kv. vlg. wnr. M.L. B.P. Bosman, (Sgt. Is. <H. Buys, 1e Lt. kv. vlg. wnr. M.L. CjH. Nivo, en Kap. kv. vlg. wnr. M.L. P.G. Tideman.

Bronzen Kruis: S. M. vlg. mont. H. F. A. de Koning, S. M. vlg. mont. W. Ai M. van Trier.

De Wnd. Leger Commandant

herdac'ht

in een korte toespraak de achter ons liggende oorlogsjaren, waarin de gedeceerde door hun daden van persoonlijke moed getuigden van de onbrekbare geestkracht, die ons volk bezielt

Nadat de onderscheidingen waren uitgereikt, vond een parade plaats, waaraan o.a. werd deelgenomen door troepen van de Militaire Luchtvaart. Tijdens het défilé vlogen drie Mitchells laag over het paraderrein.

Er waren veel belangstellenden. Lt. Kol. Daetns, vertegenwoordiger van de Lt. Gouv. Generaal; Gen. Maj. Mojot, Kwartiermeester Generaal; Gen. Maj. de Quant, Chef der Genie; Gen. Maj. Wilkes, Hoofd Militair Geneeskundige Dienst; Gen. Maj. Engles, de D. O. C.: Kol. Buma, Plaatsvervangend Adjutant Generaal; Lt. Kol. Jessurun, Wnd. Commandant der Militaire Luchtvaart, en als vertegenwoordiger Commandant Zee-macht de Kap. ter Zee d'Engelbronner.



Dakota's van het 20ste op Tjililitan

DE RIJKSLUCHTMACHT

m

In het vorig artikel van deze serie werd reeds de quaestie van de luchtheerschappij ter sprake gebracht, als een der factoren, welke een argument opleveren, ten voordele van een onafhankelijke luchtmacht, naast leger en vloot.

Hieromtrent kan verder aangevoerd worden, dat de ervaringen van de jongste oorlog ons in dit opzicht enige belangrijke lessen hebben geleerd. Uit deze ervaringen is gebleken, dat geen actie ter zee of te land kan worden ondernomen, met kans op succes, indien men niet: 1e. beschikt over de luchtheerschappij in het algemeen,

2e. het plaatselijk luchtverricht heeft, bevochten, dan wel tijdens de actie kan afdwingen.

De strijd om de luchtheerschappij en het luchtverricht behoort tot de taak van de Luchtmacht. In de oorlog in de Pacific heeft de strijd om de luchtheerschappij dikwijls andere vormen aangenomen dan boven Europa het geval was, en daar weer anders dan boven Noord-Afrika. Doch op de een of andere wijze moest hij toch eerst gevoerd worden, voordat andere acties, op de grond of op het water, resultaat konden opleveren.

Moge het duidelijk zijn, dat voor het bevechten van de luchtheerschappij een zelfstandige luchtmacht het aangewezen middel is, zodra men zich gaat bezighouden met andere opdrachten, welke voor de luchtstrijdkrachten zijn weggelegd, doen velen het voorkomen, alsof zij de noodzakelijkheid van een zelfstandige luchtmacht niet kunnen inzien. Zij geven dan blijk de gedachte te huldigen dat men als van ouds beter kan vasthouden aan afzonderlijke luchtstrijdkrachten voor het leger en voor de vloot. Zij staren zich daarbij blind op het feit, dat de luchtstrijdkrachten veelvuldig met het leger of de vloot moeten samenwerken.

Dat de noodzaak tot samenwerking bestaat, zal niemand ontkennen. De achter ons liggende oorlog heeft dit ook in Indië duidelijk gemaakt, sterker nog, het is gebleken, dat juist in een gebied als het Indische eilandenrijk, een dergelijke samenwerking onontbeerlijk is. In bepaalde stadia van de strijd kan het zelfs noodzakelijk blijken, het gros van de luchtmacht langdurig ter beschikking te stellen van de strijdkrachten te land of ter zee. Eengoed georganiseerde en opgebouwde luchtmacht moet dan ook in staat zijn, een dergelijke bijdrage te leveren.

Maar zelfs een belangrijke en langdurige episode van strijd op een bepaald oorlogstoneel is niet meer dan een incident in het geheel van een oorlog. Wanneer als gevolg van een dergelijk incident een hoofdgroep van de totale strijdmacht geheel of gedeeltelijk ter beschikking moet worden gesteld van een der andere hoofdgroepen, houdt dit geenszins in, dat deze hoofdgroep daarmede haar reden van zelfstandig bestaan verliest.

Men kan dit illustreren met een voorbeeld op ander gebied: Stel dat tijdens een burgeroorlog de noodzaak aan de dag treedt om het leger gedurende een zekere periode politie-diensten te laten doen, en dat het gewenst blijkt om het leger in die periode zelfs ondergeschikt te maken aan de bevelvoering der politie-macht, dan vloeit hieruit niet voort, dat men het leger dus maar moet opheffen, en het potentieel bij de politie-macht moet inlijven!

I m e r s : Het leger heeft in algemene zin een eigen taak en karakter, welke niet samenvallen met die der politie-macht. Het kan zich op zijn taak uitsluitend voorbereiden, indien het zich als een zelfstandige organisatie vrijelijk kan ontwikkelen.

Zo is het ook met de luchtmacht. De luchtmacht moet zo nodig kunnen samenwerken met de andere delen der strijdmacht, doch zij moet ook vele andere opdrachten kunnen uitvoeren. Maakt men de luchtmacht als organisatie ondergeschikt aan een der andere delen der strijdmacht (op grond van deze incidentele samenwerking) dan beperkt men de luchtmacht in andere opzichten, en maakt het haar onmogelijk zich op haar opdrachten toe te leggen.

In die kringen der Marine, waarin men tegen de luchtmachtidee stelling neemt, wordt vaak gewezen op het bestaan van het „Coastal Command” in Engeland gedurende de oorlog, om hiervolgens een argument uit te putten tegen de zelfstandige luchtmacht.

Uit het voorgaande moge blijken, hoe weinig steekhoudend dit argument is. Ter toelichting zij gezegd, dat het „Coastal Command”, dat een Command van de R.A.F. was, tot taak had de verbindingen over zee te beveligen, de z.g. levenslijnen van het Verenigd Koninkrijk. Daartoe was dit onderdeel der R.A.F. ter operationele beschikking van de „Royal Navy” gesteld, voor de duur van de oorlog.

Zulk een „Coastal Command” nu zou ook in de Indische Archipel met zijn vele waterwegen een nuttige rol kunnen spelen bij de bescherming van de zeevaart.

In Engeland heeft men onlangs opgericht: het „Air/Sea Warfare Committee”, dat tot taak heeft de gecombineerde commando-voering over Vloot en Luchtmacht te regelen, voor zover delen van Vloot en Luchtmacht worden bestemd voor de bescherming der zeewegen. Volgens deze regeling blijft „Coastal Command” geheel onder de R.A.F., doch operationeel komt het onder dit „Air/Sea Warfare Committee” waarin coördinerend optreden de „Admiralty” en het „Air Ministry”.

Uit het voorgaande blijkt duidelijk dat men er in Engeland na een zes jaar lange oorlogservaring van overtuigd is, dat ook de vliegtuigen bestemd voor de verbindingen ter zee, deel van de R.A.F. moeten uitmaken.

Het ware in lijnrechte strijd met het beginsel van concentratie van krachten, indien men een onderdeel van de luchtmacht als het Coastal Command a priori van de luchtmacht zou afscheiden en indelen bij de marine.

In gezaghebbende kringen van het Leger hier te lande heerst de mening dat, in onze verhoudingen, een gecombineerde staf in Nederland zowel als in Indië de in beide gebiedsdelen aanwezige gedeelten van de drie weermachtsdelen onder zijn commando dient te hebben.

Deze staf coördineert waar nodig, de operaties van Vloot, Leger en Luchtmacht, en bepaalt welke delen van de Luchtmacht voor de duur van een bepaalde operatie ter operationele beschikking van Vloot of Leger moeten worden gesteld.

BELANGRIJKE DAG OP KALI DJATI

12 Maart was voor Kali Djati een belangrijke dag. Er werden 5 Officiëren beëdigd, de 5de Cie Luchtvaartgroepen¹ KNIL werd opgericht, 18 leerlingen van de E.O.S. en 11 Artillerie Officiëren ontvingen het Klein Militair Brevet en ten slotte werd het zwembad van de basis officieel geopend.

Beëdiging. Oprichting Cie Luchtvaarttroepen.

Nadat de Wnd. C. M. L., Lt. Kol. R. E. Jessurun, de opgestelde troepen (Luchtvaarttroepen en personeel van de Luchtvaartartillerie) had geïnspecteerd, werden door hem 5 Officiëren beëdigd. Het waren 'Artillerie Officiëren, die zoals zo vele van hun collega's bij de M. L. zijn gedetacheerd; ze legden de eed af met de linker hand op de loop van een 40 mm Bofors vuurmond. Hun namen zijn:

2de Lt. J. Veenkamp, 2de Lt. F. J. Plesman, 2de Lt. J. A. M. Th. M. C. Vollaers, 2de Lt. H. J. del Lange en 2de Lt. J. A. Grummels.

In zijn toespraak, die hij na de plechtigheid 'hield, drukte de Wnd. C. M. L. hen op het hart, dat een Officier vóór alles een goed mens moet zijn.

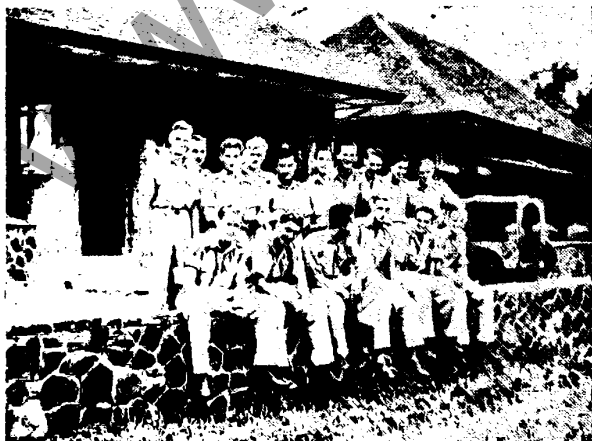
Nadat er gelegenheid was gegeven de pas beëdigde Officiëren geluk te wensen, werd er door de Luchtvaarttroepen voor hen gedefileerd.

Daarna richtte Overste Jessurun zich tot deze troepen, en speciaal tot de Compagnie die pas door de Militaire Luchtvaart op Kali Djati is opgeleid. Dit zijn de eerste Luchtvaarttroepen van 'het K. N. I. L. Het zijn grotendeels Ambonnezen en ze zullen zij aan zij met de 4 Compagnieën Nederlandse Luchtvaarttroepen de militaire vliegvelden hier in Indië bewaken. In zijn toespraak verklaarde de Overste dat deze Compagnie de naam „5de Compagnie Luchtvaarttroepen K. N. I. L.” zal dragen.

De Luchtvaarttroepen hebben in de afgelopen actieperiode een belangrijk aandeel gehad in de successen van de Militaire Luchtvaart.

Voor het eerst na de oorlog werden er op K. D. vliegbrevetten uitgereikt, 18 leerlingen van de vliegschool en 11 Artillerie Officiëren van het K. N. I. L. ontvingen het Klein Militair Brevet.

De leerlingen van de Elementaire Opleidings School hebben geen gemakkelijke tijd achter de rug, en hebben het aan hun doorzettingsvermogen te danken dat ze deze eerste periode van hun vliegopleiding, tot een goed einde hebben gebracht. Deze opleiding begon op 4 Piper Cubs, die door de B. P. M. in bruikleen werden afgestaan. Toen kwamen uit Australië de Commonwealth Wackets.. Op dit toestel hebben ze hun brevet gehaald.



Titanen der lucht! Gebrevetteerden van de E. O. S.

Nu is het wachten op de Harvard, waarvan er binnenkort 15 op Kali Djati worden verwacht en waarop deze leerlingen hun gevorderde opleiding zullen ontvangen. Ook zullen er nog vliegers worden gemaakt op de tweemotorige Lockheed 12 A, van welk type 8 stuks op K. D. zullen arriveren. Daarna zullen de proeven voor het Groot Militair Brevet worden afgelegd.

Vóór de uitreiking werden ze toegesproken door de Wnd. C. M. L., die hen o.a. prees voor hun doorzettingsvermogen. Hij besloot met de hoop uit te spreken, het volgende jaar aanwezig te kunnen zijn bij de uitreiking van het Groot Militair Brevet.

De namen van de 18 gebrevetteerden zijn:

Lt. A. M. Weehuizen; de Vdgs. J. Geleynse, S. J. Zit-tema, C. P. R. Wesèman, W. F. J. M. Stoop, A. G. J. Sein, J. E. van Ettinger, C. A. van Essen, F. G. L. Muste, R. E. van Wijngaarden, L. van Rijswijk, P. J. van der Laan, K. J. H. Frenay, J/ Sprong, D- de Haan, E. H. Cohen, E. Reek en H. F. M. van Rossum.

De 11 Artillerie Officiëren van het K. N. I. L. die het K. M. B. ontvingen, zijn 10 weken op de Piper Cub gelest en zullen nu verder in Bandoeng worden opgeleid, in het samenwerken met artillerie.

Tot nog toe was de situatie zo, dat, wanneer bij acties de ligging van artillerievuur moest worden waargenomen, een Piper Cub of een Auster opsteeg, met aan boord een vlieger van M. I. L. of L. S. K. en een waarnemer; van de Artillerie als passagier. In de toekomst hoopt een deel van de Artillerie dit werk te kunnen doen zonder hulp van vliegend personeel van de Luchtmac'ht.

Overste Jessurun richtte ook tot hen het woord en zei o.a.: „!

„Gij hebt tijdens de acties in Piper Gubs meegevlagen; nu zijtge in staat zelf een Piper te besturen. In de korte opleidingstijd is gebleken, dat er krachten ter verkrijging van het Groot Militair Brevet onder U' aanwezig zijn.

Vlieg met verstand; het leven van Uw passagier is 'in Uw handen. Wees zuinig met het materieel. Wees niet overmoedig”.

De gebrevetteerde Artilleristen waren:

Kap. H. Treffers; en de Luitenants F. Penris, V. C. van Campen, H. Breeman, W. F. B. Proper, R. W. M. Palm, V. C. van Ardenne, W. P. Verspoor, H. F. Falckenberg, E. Feuilleateau de Bruin en F. L. Andela.

Na afloop van deze plechtigheden 'had Maj. Wolff nog een kort woord voor de familieleden en hij sprak de hoop uit dat ze van Kali Djati een goede indruk mee terug zouden nemen.

Demonstratie en Opening Zwembad

Sgt. vlg. M. L. Bruggink stapte toen in een Spitfire van het 322ste en gaf een demonstratie stuntvliegen ten beste.

Om half elf opende Maj. Wolff het zwembad van de basis. Hij sprak zijn waardering uit voor Kap. Outmaus, aan wiens initiatief het te danken is dat deze inrichting, die nu met goed water is gevuld, kan worden geopend.

Er werden enkele zweindemonstraties gegeven.

Een moeilijke beginperiode is op Kali Djati afgesloten. Mogen op deze basid in de toekomst, zoals dat ook in het verleden het geval was, nog vele brevetten worden uitgereikt.

HET 18de SQUADRON OP M.Ö.

Het 18de Squadron toog voor het eerst na de oorlog op meerdaagse oefening. 3 B-25's, met 36 man en een aanzienlijke hoeveelheid barang aan boord, startten op 23 Februari voor een tocht naar Borneo en de Grote Oost. Balik Papan, Makassar, Kendari en Bali werden met een bezoek vereerd. De oefening slaagde volkomen en op 5 Maart keerde de patrouille, die onder commando stond van 1ste Lt. W. van der Plaats, op Tjililitan terug.

Als passagiers vlogen mee een verslaggever van de Dienst voor Leger Contacten, Sgt. van der Kamp, en een fotograaf van de P.V.A., de Opperwvr. Oudt. Uit de copy en de opnamen die ze mee terug brachten, blijkt dat ze niet stil hebben gezeten. Uit hun werk volgt hier een greep.

ZES DAGEN KENDARI

Kendari — Celebes. In de oorlog een belangrijke basis van de Jappen. Daaraan herinneren de Japanse kampen en landingsstrips. De wrakstukken van Amerikaanse en Japanse vliegtuigen liggen in de alang-alang-velden als stomme getuigen van een felle strijd.

De vliegtuigen dalen op het asfalt van de strip, waarvan de warmte trillend opstijgt. Er is zowaar een commissie van ontvangst aanwezig, bestaande uit de Commandanten van hier gelegerde troepen. Terwijl er handjes worden gegeven, wordt er een begin gemaakt met het uitladen van de machines, want 'hier zal worden gekampeerd.

Aan alles is gedacht. Kookketels, sportartikelen, tenten, veldbedden, klamboes, en wat er *alzo* meer nodig is om een kampement uit de grond te kunnen stampen.

De kwartiermakers, die vanuit Makassar vooruit waren gezonden, hebben een geschikte plaats uitgezocht bij een smalle kali; helder en koel water stroomt over een met kiezelstenen bedekte bedding.

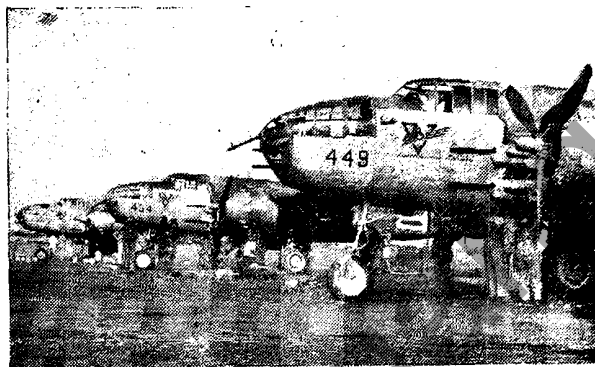
De alang-alang wordt zo veel mogelijk plat getrapt en met vereende krachten worden de 8-persoonstenten opgezet.

Salowono, de dikke gemoedelijke 'kok, die in de ologsdagen het meer opwindende beroep van luchtschutter uitoefende, is er met zijn kisten conserven, manden groente en arsenaal van keukengerei op uit getrokken om een geschikte plaats voor zijn keuken te vinden. Hij hoeft niet lang te zoeken, want over de kali is een degelijke houten brug getimmerd met brede leuningen en met spijkers in het hout, die uitnemend geschikt zijn om er pollepels en pannen aan op te hangen. Even een *tentzeil* gespannen en het dak is er ook. Alles wordt er onder gestouwd, en wat de kok betreft is alles voor elkaar. Hij wandelt in een zwembroekje rond, zijn onafscheidelijke pet op en overvloedig zweetend, want het is behoorlijk warm in Kendari. Iedereen scharrelt in zo weinig mogelijk kleding rond.

Het kampement zelf is al spoedig opgeslagen onder de beproefde leiding van Adj. Gerritsen, kortweg „de stip” genoemd, in de lucht waarnemer en op de grond eer. soort vader van de troep. Hij heeft een onverwoestbaai goed humeur en de gewoonte om elk voorwerp een „apparaat” te noemen. Sgt. Maj. de Wilde, eerste piloot van een van de machines, en Sgt. Koenen, waarnemer staan bij de keuleen met patjols in de grond te hakken om die gelijk te krijgen. Daar is namelijk een bordje geplaatst waarop „Eetzaal — Cantine” staat, dus zwoe

gen ze hard om deze veelbelovende aanduiding tot eer. feit te maken.

Verderop, bij een bocht in de lcali, staat een bordje „Wasplaats”; men heeft werkelijk overal aan gedacht. Er worden een paar wasplankjes getimmerd (wan) iedereen moet zijn eigen was doen) en ook dit woord is in een feit veranderd.



Het uitladen op Kendari.

Over de kali ligt een enorme met mos begroeide boom. Er worden spijkers in geslagen, waaraan scheerspiegels kunnen worden opgehangen. Badkamer gereed. Ook is het onvermijdelijke publicatiebord meegenomen. Er hangen al orders aan ook, met aanwijzingen van hygienische aard, iets wat bij dergelijke tochten zeer noodzakelijk is.

De tenten worden betrokken door de bemanningen van de toestellen, officieren, onderofficieren en soldaten broederlijk naast elkaar. Zij die niet tot de bemanningen behoren, krijgen een eigen

tent en dan begint een algemeen zoeken naar geschikte punten om de touwtjes van de klamboes aan vast te maken.

Tegen de avond heeft iedereen zich geïnstalleerd en gaat men verhit liggen uitblazen. Later wordt een kampvuur ontstoken en al gauw komen de sterke verhalen los. Wanneer eenavond gezellig is, wordt het altijd laat, en het is nacht als iedereen onder de wol kruipt, een beetje rillerig, want de avonden zijn koel.

Nu volgen' dagen van weinig doen. Een beetje aardappelschillen, een beetje wassen, een beetje zonnebaden, een beetje in de kali liggen. Dagelijks trekken er groepjes Zondagsjagers op uit, want van Kendari gaat het enigszins overdreven verhaal dat je met een paar honderd man hand in hand de herten van het landingsterrein moei houden als er een vliegtuig komt dalen.

Na enkele dagen landt een vierde vliegtuig, met d(CML en enkele andere officieren aan boord. De Kolonel inspecteert het kampement en betuigt zijn tevredenheid.

Als het gezelschap weer is vertrokken, blijft de Cdt van het 18de, Kap. Winckel, achter. Hij blaakt van jachtlust en trekt er 's avonds met Lt. van der Plaats op uit. Een paar uur later komen ze met twee grote herten terug. Algemene vreugde!

Nu en dan worden er vluchten gemaakt. Enkele zelfbestuurders uit de omgeving maken een vlucht boven hun bestuursgebieden. De streek is heuvelachtig en dicht begroeid. Hier en daar zijn prachtige binnenmeertjes.

De zes dagen verstrijken veel te vlug. De praktijk heeft uitgewezen dat de uitrusting uitstekend in orde was en dat er niets is vergeten. Bij die voortreffelijke organisatie kwam nog de prettige geest van kameraadschap!



HOGE ONDERSCHIEDING.

Bij Koninklijk Besluit dd. 26 November 1947 Nr 26 werd benoemd tot RIDDER der 4de Klasse der MILITAIRE WILLEMSORDE:

Majoor Vlieger J. N. MULDER, wegens:

„Het zich in de strijd onderscheiden, door het bedrijven van uitstekende daden van moed, beleid en trouw, door in het tijdvak van October 1942 tot Mei 1945, toen hij was ingedeeld bij het 320ste Squadron van de Britse Royal Air Force, als vliegtuigcommandant, als formatie-leider en als „Flight Commander” deel te nemen aan ruim tachtig oorlogsvluchten, waaronder ongeveer twintig toegen het „Coastal Command” en ruim zestig bij de „2nd Tactical Air Force” op diverse oorlogsdoelen ter zee, in Noord-Frankrijk en in Nederland, welke vluchten tot de meest gevaarvolle van deze oorlog kunnen worden gerekend.,

Bij deze operaties, waarbij zijn vliegtuig zes malen werd getroffen door vijandelijk afweervuur en door het personeel zeer zware verliezen werden geleden, heeft hij, vooral in Noord-Frankrijk en in Zuid-Nederland, door geslaagde luchtbombardementen krachtig bijgedragen tot het breken van de vijandelijke weerstand”.

MENSEN EN FUNCTIES.

Naast zijn huidige functie van Commandant 1 V.R.A. werd de res. Kap. M. L. vsd L. A. Noorrdhoorn tevens belast met het Commando over de Reparatie Basis te Andir.

De Ingenieur der M.L. Ir. P. van Zwieten werd belast met de functie van Hoofd Kantoor Bedrijven van de Vliegtechnische Dienst bij het Det. Hoofdkwartier M.L. te Andir.

De Kap. M. L. vsd E. J. van Kappen wordt m.i.v. 15 April 1948 eervol ontslagen als Cdt. over No. 3 V.B. Biak. Hij zal t.z.t. met ziekteverlof naar Nederland vertrekken.

Op dato wordt als zodanig aangewezen de Kap. vlg. wnr. M. L. W. A. Bedet, die m.i.v. 1 April 1948 eervol werd ontheven van de functie van Chef Verplegingsdienst.

Als C. Verpl. D. werd aangewezen de Kap. der Inf. (M. L.-A. D.) M. A. E. Kalker.

M.i.v. 1 April 1948 werd de Kap. der Art. K. L. (M. L.-A. D.) P. G. Jager, naast zijn huidige functie van C. B. V., tijdelijk belast met de waarneming van de functie van Chef Welfare.

De Kap. der Inf. (M. L.-A. D.) C. A. Robertus gaat met recuperatieverlof naar Nederland.

De tijd. Maj. vlg. wnr. K. L. P. J. E. Janssens wordt m.i.v. 1 Mei 1948 eervol ontheven van het Commando over Detachement Nr. 21 V. B. Morotai, en overgeplaatst naar IVB-BOING voor overname functie Inspecteur Vliegbases Bonioe, Oost-Indonesië en Nw.-Guinea.

De res. le Lt. wnr. M. L. O. van Ernden, wordt op 1 Mei overgeplaatst van Nr. 3 V. B. naar Det. Nr. 21 V. B. voor overname Commando laatstgenoemd onderdeel.

BIJ DE FOTO'S:

1. De patrouille boven Ccelebs.
2. De keuken van Salowono (Kendari).
3. Dokter Grinim houdt ziekenrapport (Kendari).
4. Bali!

DIENSTEN DER M.L.

XI

bewakingsdienst vliegbases

In overleg met de Chef Bewakingsdienst Vliegbases, de Kap. der Art. P. G. Jager, publiceren we in dit nummer een artikel van de hand van de Kap. der Art J. Straus, „Luchtvaarttroepen”, dat hij in zijn functie als Chef Veiligheidsdienst M. L. naar aanleiding van over dit onderwerp brj hem binnengekomen rapporten schreef.

LUCHTVAARTTROEPE N Inleiding

De wenselijkheid, om vliegvelden van een permanente bezetting met infanterie te voorzien ' is, sinds het gebruik van het parachutisten-wapen en van luchtlandingstroepen is ingevoerd, uitgegroeid tot een noodzakelijkheid.

In een moderne oorlog is het niet langer mogelijk om vliegvelden, die binnen bereik van 's vijands luchtlan- dingsmogelijkheden liggen, onverdedigd te laten.

In Nederland kwam men, na de overval op Polen en meer speciaal na het gebruik van parachutisten in Noorwegen tot volledige erkenning van deze noodzakelijkheid en zodoende werden in het voorjaar 1940 de compagnieën, belast met de bewaking van diverse vliegvelden, zoveel mogelijk op bataljonssterkte gebracht. En zelfs dat bleek niet afdoende te zijn. Moest niet Ypenburg heroverd worden door troepen van buit'en af en bleef Waalhaven niet geheel in 's vijands handen? En welke invloed vooral dit laatste op de oorlogvoering in Nederland heeft gehad, behoeft hier nauwelijks nader om- sdireven te worden.

Deze infanterie-eenheden, wier taak dus was uitgegroeid van bewaking tot verdediging tegen strategische overvallings, werden oorspronkelijk uit het Veldleger en de reservetroepen gelicht. Dit bracht uiteraard bezwaren mee, vooral ook van de zijde, van 'het Leger, dat: een belangrijk aantal troepen operationeel niet meer ter beschikking had, en met lede oogen moest' aanzien, hoe die troepen op enkele vliegvelden rustig zaten te zitten en wachtten op de dingen, die komen zouden. Uit overwegingen van technische en tactische aard kwam men dan ook gedurende deze oorlog bij vele partijen er toe, de troepen, nodig voor deze verdediging, apart te formeren en ze onder te brengen ,bij het Luchtwapen. Hiermede is o.a. het grote voordeel bereikt, dat dezē troepen geheel in handen van de Commandant der LuchtmacTit zijn, die deze op die plaatsen kan inzetten, waar volgens zijn oordeel een luchtoverval het eerst te verwachten is.

De uitbreiding van de taak van de oorspronkelijke bewakingscompagnie bracht' ook mede een uitbreiding van zijn wapen en sterkte. Thans wordt als norm aangenomen, dat de verdediging van een vliegveld zo sterk moet zijn, dat zij in staat is *zelfstandig* een gelande vijandelijke groep, die het vliegveld bedreigt, onschadelijk te maken. Hiertoe moet deze verdediging dus beschikken over alle wapens, die nodig¹ zijn om da'tgene te onderdrukken, wat redelijkerwijs bij een luchtlanding aan vijands zijde aan wapeniging aanwezig kan zijn. Verder is een grote mobiliteit en voortdurende paraatheid een onafwijsbare eis.

De situatie bij de M- L.

Na in het kort een soort historische inleiding gegeven te hebben, willen we nu eens beschouwen, hoe deze tak van de Luchtvaartdiensten zich bij de M. L. ontwikkeld heeft en zich nog steeds blijft ontwikkelen.

Toen in de loop van 1946 de vliegvelden op Java en Sumatra in handen van de M. L. overgingen, lagen deze in de toen nog zeer kleine bruggehoofden en kon de bewaking en verdediging worden uitgevoerd door troepen, daartoe door de Terr. Cden aangewezen. Dit gaf een voortdurend veranderen van troepenonderdelen op de vliegvelden, met alle moeilijkheden en ibezwaren verbonden aan het telkens weer moeten instrueren van deze troepen in alle bijzondere eisen en regels, welke het betreden en gebruiken van een vliegveld nu eenmaal

vragen, 't Kost altijd enige weken voordat een nieuwe troep er voldoende van is doordrongen dat een strip geen race-baan is voor brencarriers of jeeps, en dat bijv. "het opstellen op de rand van de strip van voertuigen of personen niet gewenst is tijdens landing en start. Deze en meer van dergelijke begrippen zijn een kwestie van ervaring en kennis van zaken, die iedere soldaat eerst bijgebracht moeten worden.

Toen in Oct.-Nov.. 1946 de 7 Dec.-Divisie uitkwam was hierbij het le Reg. Lichte Luchtdeelartillerie. Daar van een vijandelijke luchtmacht niet zoveel te vrezen was, werden deze troepen (3 afdelingen plus een Regiment- staf) ter beschikking van C. M. L. gesteld en belast met de bewaking van de toen in West-Java in ons bezit zijnde grote vliegvelden, t.w. Kemajoran, Tjililitan en Andir. Dit was eigenlijk de eerste maal, dat troepen speciaal voor dit doel waren beschikbaar gesteld en kan dus als een eerste stap in de richting van luditvaart- troepen bij de M. L. worden gezien. Het waren wel geen' speciaal hiervoor opgeleide troepen, bovendien zonder enige tropenervaring, maar aangezien zich in die dagen hun taak tot¹ bewaking beperkte, konden zij zich langzamerhand aan hun nieuwe omgeving aanpassen; beperkte patrouille- gebieden werden toegewezen en zodoende de veiligstelling der Vliegbases tegen sabotage en diefstal verzekerd.

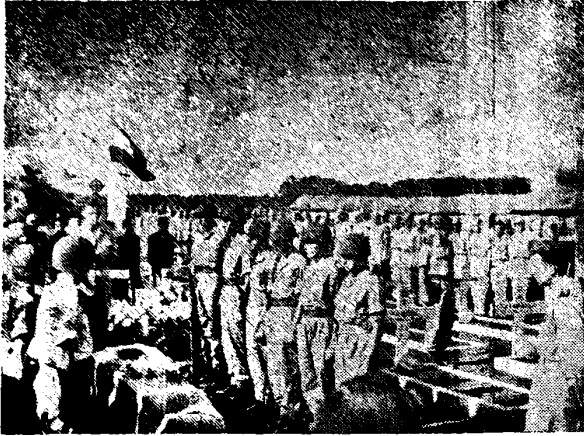
Mijn eigen ervaring uit 'die tijd is op Kemajoran 'pp- gedaan en ik meen met leen genist hart te mogen zeggen, dat deze troepen toen aan de hun gestelde' eisen ten volle voldeden. Speciaal hier, met zijn, toen zwaar met malaria besmette omgeving, op een ,van de warmste plaatsen in Batavia, vrijwel,nog zonder enige ,accommodatie, werd wel zeer veel geëist van dit, amper een ,week uit Holland gearriveerd personeel. Waren de omstandigheden op TjiUlitan 'en Andir iets gunstiger, i'ok hier vergden lange en elkaar snel opvolgende wachtdiensten zeer veel van deze mensen. Toch heeft zich gedurende deze, overigens nog zo onrustige periode geen geval van sabotage of belangrijke diefstal op één der Bases voorgedaan.

Deze luxe van eigen troepen was echter maar van vrij korte duur. De legerleiding acrltte 'het gebruik van deze troepen elders van meer belang en zodoende werd de bewaking overgenomen door diverse, elkaar soms al te snel opvolgende onderdelen, zoals bewakingsbataljons uit Nederland, artillerie onderdelen en bij een bijzondere gelegenheid zelfs parachutisten. De bezwaren d'e hierbij telkens weer naar voren traden waren dezelfde als eerder reeds vermeld.

De eis, om hiervoor eigen troepen te hebben, werd steeds dringender, zodat inmiddels de eerste stap voor „eigen M. L.- troepen” gemaakt werd in de vorm van een Ambonese Compagnie. De korte opleidingstijd, gebrek aan kader en materieel, deden hier de nodige afbreuk aan het geheel. Maar alle begin is nu eenmaal moeilijk.

Inmiddels was het nog gelukt om een klein deel van de Luchtdeelartillerie voor de M. L. te behouden, die nu echter in haar oorspronkelijke taak, n.I. als luchtverde- digingstroepen, werden ingezet. Toch bleven zij, door inpassing van hun opstellingen in vuurplannen der verdedigende infanterie en hun voortdurende paraatheid van zonsopgang tot-zonsondergang een werkzaam aandeel in de beveiliging dragen.

Toen kwam de politionele actie en dank zij de voortdurende paraatheid en liet goede voorbereidende werk was de tegenstander al zodanig afgeschrikt, dat hij geen enkele poging deed om onze vliegvelden aan te vallen, hoewel deze toch objecten van grote waarde vormden. Moeilijkheden van die aard deden zich niet voor, maar



Aan de groeve.

er kwam* uitbreiding van de werkzaamheden, o.a. door de verovering van Kalidjati. Daar van M. L.-zijde veel prijs op een in zo goed mogelijke staat zijnde K. D. werd gesteld, was een afdoende beveiliging met spoed nodig geworden.

De Ambonezen (proefcompagnie luchtvaarttroepen), hoewel nog niet ten volle opgeleid, trokken er heen. En aangezien de vijand in de eerste dagen bijna al zijn vliegtuigen had verspeeld, konden een drietal LuA batterijen in hun toenmalige vorm gemist worden en werden deze twee dagen later als een detachement, ongeveer ter sterkte van een Compagnie, derwaarts gedirigeerd.

Wat deze troepen, in samenwerking met Vlieg-Basis- Politie en Veiligheids (Inlichtingen) Dienst gepresteerd hebben, wil men maar al te gauw bagatelliseren en vergeten. Toen na enige rustige weken de activiteit van de tegenstander, vooral ondergronds, weer toenam, hebben zij er voor gezorgd, dat het bij de oude M. L. zo geliefde K. D. ongehinderd door sabotage-pogingen en overvallen, kon worden opgebouwd. Dit kostte een voortdurende patrouillegang, zware wachtdiensten en tevens werkzaamheden, die wets met het vorenstaande te maken hadden. Motortransport en garage, ziekenzaal en alle mogelijke andere accommodatie werden met hun hulp ingericht en opgebouwd.

Het mag als een groot compliment voor deze troepen worden beschouwd dat, terwijl overal in de naaste omgeving, in Tjikampek, in Poerwakarta en zelfs in Soe-bang aanvallen en beschietingen van kampementen plaats vonden, Kalidjati ongestoord heeft kunnen voortbouwen.

In November, dus ruim, een jaar na de eerste stap, kregen we „echte” luchtvaarttroepen, nl. de 4 Indië Compagnieën der L. S. K. Hoewel deze troepen nog niet geheel voldeden aan de eisen, welke wij in het begin aan deze formaties meenden te moeten stellen, speciaal wat betreft mobiliteit, was toch hun opzet al een stuk beter dan die van de geïmproviseerde luchtvaarttroepen. Na hun aankomst kon de M. L. over voldoende troepen beschikken om al zijn vliegvelden in West-Java met eigen middelen te verdedigen, zodoende de Terr. Cdt. van een vervelende taak bevrijdend.

Zo langzamerhand zijn deze troepen, de nu reeds als een oude getrouwe te beschouwen LuA en de jongmaatjes der L. S. K.-troepen, toch een bekend beeld op vele VFegbases geworden. Wordt er van de zijde van de „echte” M. L.-ers wel eens smalend op hun werk neergekeken en dit zelfs wel in woorden gebracht, dan dienen deze lieden vooral te bedenken, dat dank zij deze kerels, die „stomme wachtdiensten” doen en patrouilleren, zowel bij dag als bij nacht, een werk wordt geleverd, dat mee heeft geholpen om de acties van de M. L. ongestoord te kunnen uitvoeren en dat sabotage tot praktisch een onmogelijkheid heeft gemaakt, waardoor ieder vlieger zijn toestel met een gerust hart op door luchtvaarttroepen bewaakte velden kon achterlaten.

P-40 VERONGELUKT

Op 17 Maart, 's ochtends omstreeks 10 uur, verongelukte op Tjililitan een P-40 „Kittyhawk” van het O. O. C.

Bestuurder was de 1ste Lt. vlgj wnr. M. L. A. M, Valkenburg.

Het toestel startte in een formatie. Aan het einde van de baan is het rechterwiel, dat nog niet geheel was ingetrokken, in botsing gekomen met een tractor, die daar werd gebruikt voor werkzaamheden op het veld.

Na deze botsing zwaaide de P-40 weg, sloeg tegen een Bulldozer en vloog direct in brand. Lt. Valkenburg slaagde er met tvehulp van de 'bestuurder van de Bulldozer, Sgt. H. Laurens, in, uit de vlammenzee te komen. Zowel Sgt. Laurens als de Soldaten Plat, Peeters en van de Heuvel, allen van de Leger Genie Troepen, hebben direct na het ongeluk prachtig werk verricht.

In de middag is Lt. Valkenburg overleden. Een bekwaam vlieger; een sympathieke, stille figuur.

Op 18 Maart had op liet Ereveld van Tjililitan in. de namiddag de ter aarde bestelling plaats. De Legercommandant werd 'hierbij vertegenwoordigd door de Souchef van de Generale Staf de Kolonel A. L. A. Coppens.

Aan de groeve werd het woord gevoerd door de Waarnemend C. M. L., Lt. Kol. R. E. Jessurun, die liet uitkomen hoe Valkenburg, na aanvankelijke tegenslagen, door zijn volharding zijn ideaal, vlieger te worden had kunnen verwezenlijken. Ook sprak Lt. Kol. Jessurun in het Engels enige woorden tot mevr. Valkenburg. Voorts voerde het woord de Kapitein F. Broers, Commandant van het Squadron waartoe Valkenburg heeft behoord.

De Aalmoezenier Kapt. J. Loeff droeg voor de ter aarde bestelling een plechtige Requiem-mis op, en verrichtte de absoute.

Commandant der begrafenis was de iLt. W. J. van der Plaats.

Lt. Valkenburg werd op 14 December 1922 te Delft geboren en kwam op 6 Juni 1941 in militaire dienst.

Gedurende de oorlog volgde hij in Amerika een opleiding tot luchtsdhubter en bewapeningsofficier, en daarna in Australië een vliegopleiding bij No. 11 E. F. T. S. te Benalla en bij No. 5 S. F. T. S. te Urquinty.

15 Augustus 1945 ontving hij het Groot Militair Brevet en werd bevorderd tot Res. 1ste Lt. vlg. wnr. M. L. Vloog bij het 19de en 17de Sqn., ging over naar 'het 121ste Sqn. en volgde in 1947 een conversie cursus voor jachtvlieger. In Februari 1947 werd hij Lt. Adj. 'bij het 121ste, was tijdelijk gedetacheerd bij LuCoJa als V. C. P.-leider en ging in December 1947 over naar het 120ste Sqn.

L. S. K.

De „Nieuw Holland” arriveerde op 2 Maart in Priok, met aan boord een detachement L.S.K., bestemd voor 322 Sqn, ARVA Sqn en 20 Sqn.

REDACTIONEEL.

De dpi. Sgt. L.S.K. H. Hooftman kwam uit Nederland aan, en werd ter beschikking gesteld van Hoofd Voorlichtingsdienst M.L.

VAK-LITTERATUUR

VLEEGMEDISCHE PROBLEMEN

(Van een speciale correspondent)

De invloed van de centrifugale kracht op het menselijk organisme

Tengevolge van de regelmatige en snelle vorderingen in de vliegtuigtechniek, worden aan het menselijk organisme steeds hogere eisen gesteld. In bijzondere mate deed zich dit gelden gedurende de afgelopen oorlogsjaren, waarin de vliegerartsen, physiologen en vele andere geneeskundige specialisten, samenwerkten, om zoveel mogelijk de vele medico-aviatische nadelige invloeden hieraan verbonden, geheel of ten dele te ondervangen.

Gedurende mijn recente studiereis op dit gebied in Canada en Amerika, had ik de gelegenheid kennis te nemen van de hulpmiddelen, welke door de geallieerde vliegerartsen werden uitgedacht, teneinde de vliegtuig-bemanningen zoveel mogelijk te beschermen tegen deze invloeden, waardoor zij dan tevens beter berekend zijn voor hun taak.

Uit de vele interessante gegevens, welke mij thans ter beschikking staan, zal ik enkele grepen doen en deze nader toelichten.

Aan het toenemen der vliegsnelheid is onafscheidelijk verbonden een toename van de versnelling, welke laatste onder meer optreedt bij verandering van vliegrichting, bijvoorbeeld bij het maken van een bocht, of het optrekken uit een duikvlucht en toij toe- of afname van de snelheid zoals bijvoorbeeld bij start en landing.

Het is in de eerste instantie de versnelling, als gevolg van een verandering van vliegrichting, ook genaamd de centrifugale kracht, welke, zodra zij een zekere waarde bereikt, haar merkbare invloed doet gelden op ons organisme en wel in de eerste plaats op de bloedsomloop.

Tengevolge van deze optredende kracht namelijk, welke gedurende de normale vliegfiguren werkt in de richting van het hoofd naar de voeten, wordt het oppompen van bloed van het hart naar de hersembloedvaten bemoeilijkt en kan bij hogere versnellingswaarden zelfs onmogelijk worden en heeft dan tenslotte bewusteloosheid en de dood tengevolge.

Als eerste verschijnsel van de verminderde bloedtoevoer — dus verminderde zuurstoftoevoer — naar de hersenen treedt op het zogenaamde „blacking-out”, het „zwart worden voor de ogen”, tengevolge waarvan de vlieger dus niets meer ziet. Zodra nu deze versnellingskracht weer afneemt, keert het gezichtsvermogen weer terug.

De vragen, die wij ons nu kunnen stellen, zijn onder meer de volgende:

1. Hoe groot is de centrifugale kracht welke ons organisme riep zonder bezwaren kan verdragen?
2. Welke hulpmiddelen kunnen worden toegepast om optredende bezwaren, geheel of ten dele, te voorkomen.

Beide vragen worden beantwoord door het experiment waartoe men in Amerika en Canada gebruik maakt van een grote, daartoe speciaal geconstrueerde centrifuge.

Dit apparaat bestaat uit een staande, draaibare metalen zuil, ± 2 m hoog, waarop bevestigd is een horizontale arm ± 4 m lang. Aan het uiteinde van deze arm hangt, scharnierend bevestigd, een gesloten gondel, welke veel overeenkomst vertoont met een vergrote vliegercockpit.

Door een speciale motorische installatie, wordt de staande zuil aan het draaien gebracht, tengevolge waarvan de gondel wordt rondgeslingerd.

De snelheid, en derhalve de centrifugale kracht, welke op de gondel inwerkt is nauwkeurig te regelen.

In de gondel bevindt zich ondermeer een vliegerstoel met riemen, een seinsleutel met lampje, een ingebouwd

filmapparaat om de gedragingen van de kandidaat gedurende de gehele proef op een film vast te leggen en tenslotte heeft hij met koptelefoon en met microfoon verbinding met de waarnemers buiten de gondel.

De kandidaat heeft de opdracht om gedurende de proef, zodra het lampje gaat branden de seinsleutel neer te drukken. Dit wordt op de bedieningspost automatisch geregistreerd. De rota'tiesnelheid en dus ook de centrifugale kracht wordt nu geleidelijk opgevoerd, totdat de kandidaat niet meer reageert op het lampje en dus zijn „Blacking-out” heeft.

Op deze wijze kan dus nauwkeurig worden bepaald, hoeveel centrifugale kracht iemand kan verdragen. Voor een gezond, zittend individu is dit gemiddeld 3% tot 4 maal de versnelling van de zwaartekracht.

Laat men 5 maal de versnelling van de zwaartekracht inwerken gedurende 3 seconden, dan treedt praktisch altijd „blacking-out” op.

Om beter bestand te zijn tegen de invloed van de centrifugale kracht, worden verschillende hulpmiddelen toegepast en wel allereerst door verandering van de lichaamshouding.

Door het voorover brengen van het hoofd wordt de centrifugale afstand van het hart tot de hersenen verkleind en derhalve de remmende invloed op de bloedtoevoer verminderd.

Vervolgens wordt door het optrekken der benen, door de voeten te plaatsen op een verhoogd voetenstuur, het terugstromen van het bloed in de onderste ledematen tegengegaan.

Tenslotte hebben de Amerikanen en Canadezen een drukpak ontwikkeld, hetwelk de buik en benen omsluit.

Door een vernuftig mechanisme wordt automatisch de luchtdruk in dit pak verhoogd naarmate de centrifugale kracht toeneemt en omgekeerd.

Op deze wijze is een terugstromen van het bloed van de bovenste lichaamshelft naar de onderste helft tot een maximum beperkt, hetgeen de circulatie in de bovenste helft ten goede komt.

Door gebruik te maken van deze genoemde hulpmiddelen kan ons organisme zonder nadelige gevolgen worden blootgesteld aan versnellingen tot ongeveer 7 maal de zwaartekracht.

Aanbevolen Artikelen

Gen. George C. Kenney: Strategie Air Command. Mil. Review 27-5; 1947. 08} pag. 3; 5 pag.

Beschrijft de taak van de Amerikaanse Strategische Luchtmacht in de na-oorlogse periode.

Maj. I. Fenekov en Maj. N. Denisov: Frontal Attack in Air Combat. The Cavalry Journal 52-1; 1943. 01. 02; p46, 2p.

Beschrijft het rammen van Duitse bommenwerpers door Russische jagers bij Stalingrad en Moskou.

Lt. Col. T. H. Magness, Jr.: Planning Incendiary Bomb Attack. Mil. Review. 27-4; 1947. 07; p53, 5p.

Behandelt het maken van plannen voor een brandbom-aanval door luchtmachtkrachten.

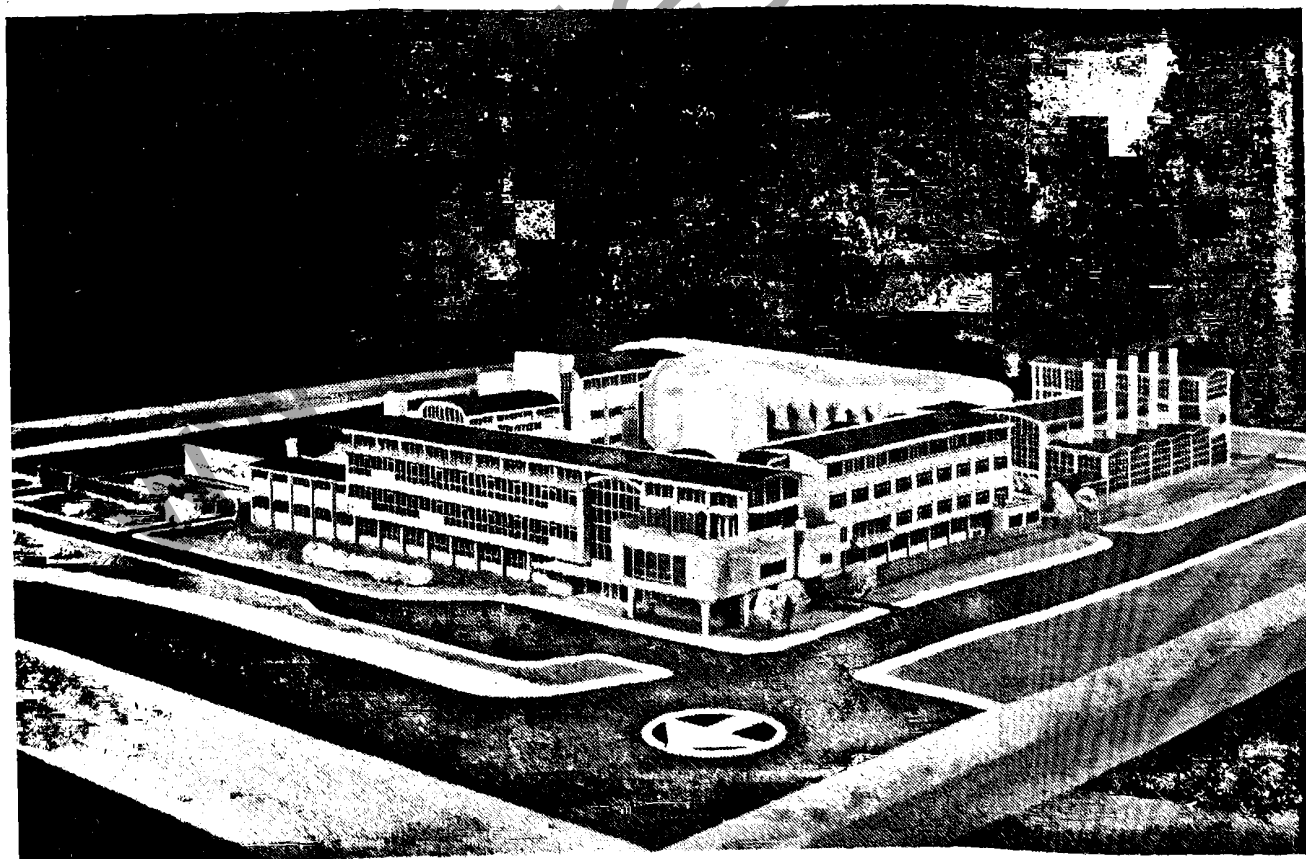
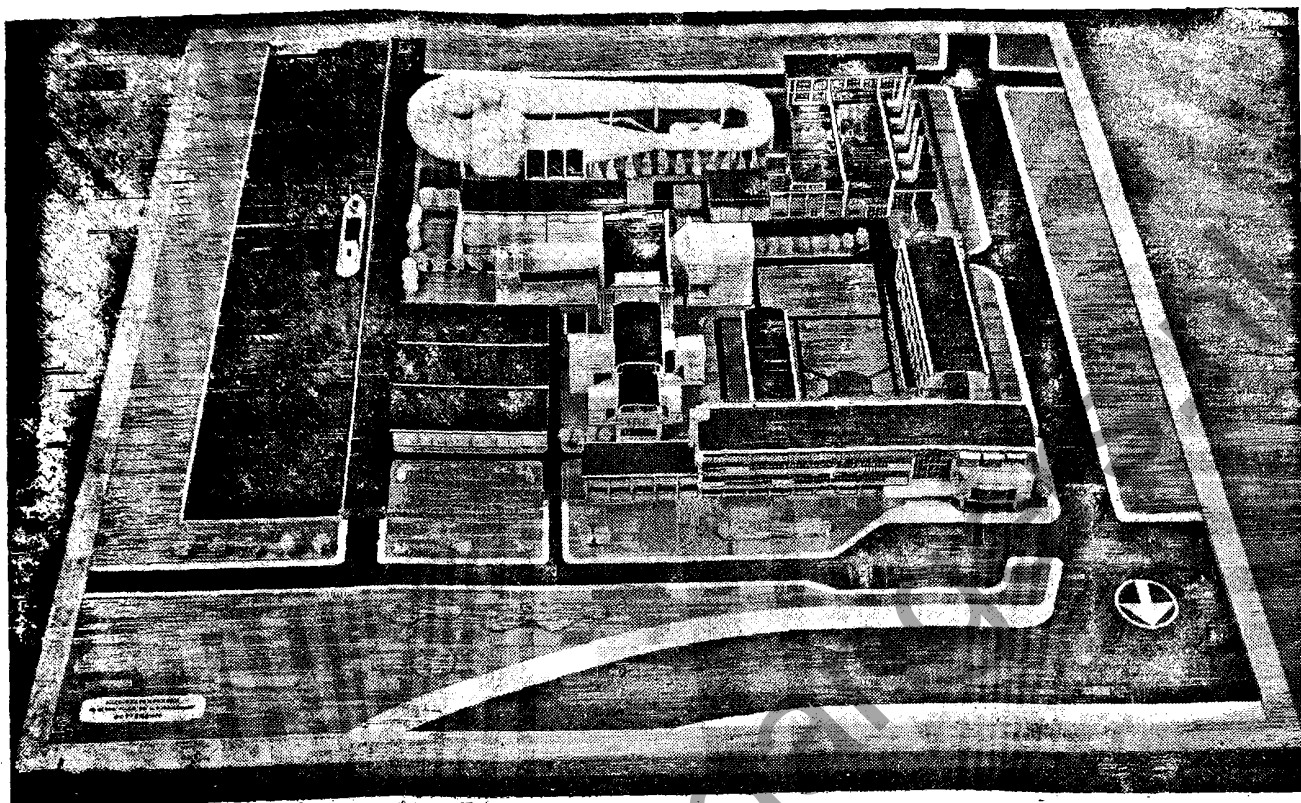
J. Jefferson Reid: Heeft de Luchtoorlog aan de gestelde verwachtingen voldaan? Ons Leger 31-1; 1947. 01; p25; 4p.

Behandelt het vraagstuk van de resultaten van de Geallieerde luchtaanvallen op Duitsland, in de tweede Wereldoorlog.

Med. Grandpierre: Le Problème Physiologique posé par le Vol sans Visibilité. La Revue de l'Aviation 1-3; 1946. 03; p54, 3p.

Besprekt de physiologische aspecten van het blindvliegen, o.a. de zintuiglijke verbeeldingen, evenwichtsorgaan en gehoororgaan.

NATIONAAL LUCHTVAART-LABORATORIUM



Aan de uitbreiding van het Nat. Luchtvaart Laboratorium te Amsterdam wordt hard gewerkt. Hierboven 2 foto's: maquette die n.a.v. deze uitbreiding werd gemaakt Thans zijn reeds aanwezig de N.-vleugel met de daar achter li -tunnels. Het eerste deel der W.-vleugel is in aanbouw. De ontworpen Subsonic-tunnel is de belangrijkste uitbreiding in (In De StuurkolonV' van October 1947 is over dit laboratorium een uitgebreid artikel opgenomen).

20ste SPITFIRE GEREED

Vrijdag 19 Maart was een belangrijke dag voor toet 322ste Spitfire Squadron, meer speciaal voor de opbouw-ploeg te Kali Djati, die na hard zwoegen en zweten de 20ste, tevens laatste, Spitfire kon afleveren.

De jongens hebben hard gewerkt, al hebben ze steeds met moeilijkheden te kampen gehad.

Het was precies acht uur, toen 's morgens de Lockheed 12 met de Wnd. C. M. L. Lt. Kol. R. E. Jessurun aan boord op Kali Djati landde. De mannen van het 322ste stonden aangetreden voor de feestelijk versierde hangar, waai in de 20ste Spitfire stond opgesteld, en waaruit vrolijke gramfoonplaten via de prachtige, door Philips geschonken pick-up-installatie, over het veld schalden. Boven de hangaropening hing het- nieuw ontworpen embleem van 'het Squadron, met aan weerszijden ervan de Squadronleuze „Niet praten, maar doen!”

Overste Jessurun hield een toespraak. „Een maand of vijf geleden zijn jullie met de opbouw van deze Spits begonnen. Er waren veel moeilijkheden, zoals de aanvoer van de toestellen, het afladen van de kratten en. het niet aanwezig zijn van de benodigde gereedschappen.

Met doortastendheid en volharding zijn deze problemen opgelost. Het eigen vernuft heeft daarbij een grote rol gespeeld. Ik heb niets dan lof voor deze opbouw-ploeg van het 322ste. Jullie hebben de traditie van het Squadron, die in de oorlog werd gevestigd, voortgezet. Mijn verwachtingen zijn overtroffen, doordat jullie binnen de gestelde tijd met de montage gereed zijn gekomen. Er is een Engels gezegde, waarin gezegd wordt: „The gun is as good as the man behind it”. Achter elk Squadron staat als ruggegraat de technische dienst. Ik moge Maj. van den Bosch gelukwensen met de technische dienst van zijn Squadron.

Er is niet veel gepraat, niet veel gekankerd, maar alleen gedaan”.

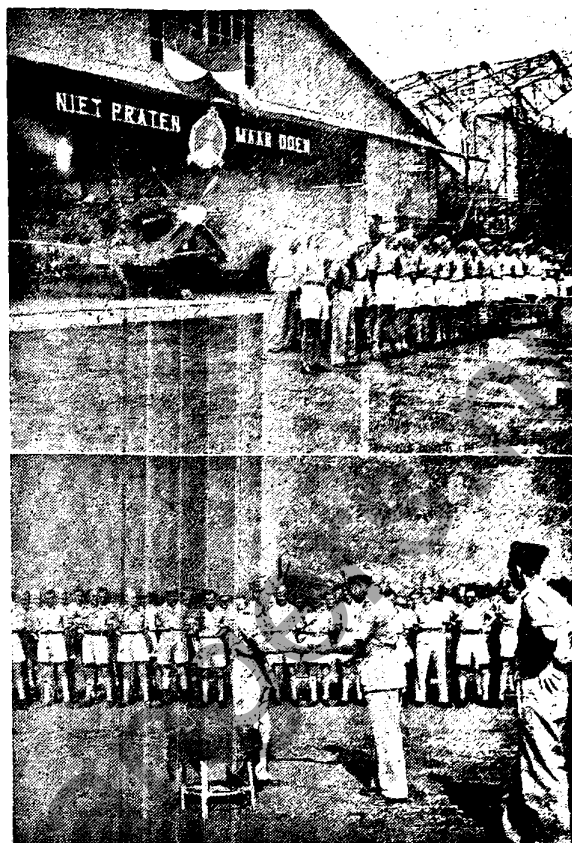
Hierop wenste Overste Jessurun zowel Maj. van den Bosch als de Chef van de Technische Dienst, Adjutant Bakker, geluk.

Onder het spelen van marsmuziek, rumba's en „Louise, zit niet op je nagels te bijten”, werd de 20ste Spitfire naar buiten gerold, waarna vóór het toestel een groepsfoto werd gemaakt. Toen stapte Sgt vlg. Bruggink in het toestel om een nummertje stuntvliegen ten beste te geven.

Zijn demonstratie was „af” en na de landing werd hij persoonlijk door Overste Jessurun gecompimenteerd. Daarna werden aan Maj. van den Bosch, Adj. Bakker en Sgt. Bruggink drie asbakjes aangeboden: een doorgesneden motorcilinder waarop een model van een Spitfire. Theo Rijswijk had ze uit liefhebberij gemaakt en S. M. van der Lugt reikte ze uit. Hij sprak Maj. van den Bosch toe: „Voor U is dit een zeer belangrijke dag, en we hebben gemeend U iets te moeten aanbieden als herinnering.

Het is in eigen atelier vervaardigd. We hopen dat U het een plaatsje op Uw bureau w'lt geven”. Maj. van den Bosch bedankte: „Ik weet eigenlijk niet waarvoor ik dit gekregen heb, want ik heb niets aan de k'sten gedaan, maar we zullen maar zeggen dat "het er bij hoort. Het is een prettige herinnering aan de tijd op K. D. en aan het goede werk wat jullie hier hebben gepresteerd”. Ook Adj. Bakker en Sgt. Bruggink werden toegesproken.

's Avonds werd voor de grondploeg een feest georganiseerd. Eerst werd geborreld, toen een diner verorberd, waarna een gezellig samenzijn volgde, waarbij als gast ook de basiscdt, Kap Outmans, aanwezig was.



Boven: Commentaar overbodig.,

Onder: S. M. van der Lugt reikte asbakjes uit. De eerste was voor Maj. van den Bosch.

U. S. A. F.

De Amerikaanse Luchtvaartmacht heeft bij Fairchild 37 Fairchild C-119 vrachtl'egtuigen besteld. De C-119 is volgens dezelfde formule gebouwd als de Fairchild C-82 „Packet”, maar kan meer vracht vervoeren, heeft krachtiger motoren en is in staat tot betere prestaties.

Motoren zijn Pratt and Whitney Wasp Majors van 3300 PK startvermogen.

Het totaalgewicht is 33570 kg, het laadvermogen 8 ton. Vliegbereik 3200 km, kruissnelheid 370. km/u.

Boeing Aircraft Co gaat nóg 82 viermotorige bommenwerpers van het type Boeing B-50. bouwen. In totaal zijn nu 215 machines van dit type besteld.

De Amerikaanse Luchtvaartmacht maakt bekend, dat haar 94ste „Hoed in de Ring” jachtswadron, dat met Lockheed P-80 B „Shooting Star” jet-jagers is uitgerust, is aangekomen op Ladd Field te Fairbanks (Alaska) voor een operationele training, die zes maanden zal duren.

'Dit is de eerste keer dat op grote schaal met jetvliegtuigen boven de Poolstreken zal worden gevlogen.

De machines werden door Lockheed Corp. van een speciale uitrusting voorzien.

R. A. A. F.

Luchtmaarschalk George -Jones, Stafchef van de R. A. A. F., heeft bekend gemaakt dat de R. A. A. F. in 1948 oefenvluchten zal maken naar Engeland en Amerika.

OPBIAK WERD FEEST GEVIERD

(Van een correspondent)

3 V.B. Biak. 18 Februari 1948. 19,30 uur

De anders dun bevolkte korporaals- en manschappenkantine was omgetoverd in een stampvolle zaal met muziek en veel licht. Het was duidelijk dat er iets bijzonders plaats zou vinden.

Het was een afscheidsavond De afscheidsavond voor 1 M. R. A., die binnenkort naar Andir zal worden overgebracht.

Het is ongeveer twee jaar geleden, dat dit reparatie- atelier voor vliegtuigmotoren onder zeer moeilijke omstandigheden door Kap. Ir. Van der Sluis en plusminus 100 L. S. K.-ers te Biak werd opgericht.

Er behoeft niet over te worden uitgeweid, dat de Welfare het aanvoelde als een plicht, de vertrekkenden een feestavond aan te bieden. Het was de bedoeling, de medewerkers voor een groot deel te laten bestaan uit M. R. A.-ers, wat uit de D. O. hieronder vermeld kan worden opgemaakt.

D. O. Nr. 18. 23 Januari 1948.

WELFARE MEDEDELING.

Het ligt in de bedoeling van Welfare, om bij het vertrek van 1 M. R. A. een afscheidsavond te organiseren. Daar het tijdsbestek kort is, wordt de medewerking van alle militairen ingeroepen, in het bijzonder van hen, die tot I M. R. A. behoren.

Heeft U een plan? Of kunt U iets ten tonele brengen?

Meldt U met zeer veel spoed bij Welfare

En het komt als altijd voor elkaar!

Het zijn tot nog toe steeds dezelfde personen die verschijnen,

Laat het voetlicht ook eens op andere gezichten schijnen!

Om 20 uur precies nam het feest een aanvang.

Na het korte openingswoord van de Basiscommandant, Kap. van Kappen, volgde een toneelschets van Nico Haeselaar, „De Tafelrede”, genaamd.

Het perfecte, natuurlijke en komische spel van Jan Termes, bracht het publiek reeds enkele minuten na opening van het doek in een prettige stemming.

De volgende schets, een declamatie getiteld „De deugdame Alida”, die zich afspeelde vóór het doek, werd door Wim de Nie buitengewoon 'humoristisch voorgedragen.

Na de deugdame Alida vonden we ons plotselings verplaatst op de „Parel van het Oosten”. Niet Biak, maar „Het Paradijs-eiland”, waarin Henk van 't Hof zich van zijn beste kant liet zien (letterlijk en figuurlijk).

In de pauze werd men in de gelegenheid gesteld een koele, door Welfare verstrekte Coca-Cola-drink te nemen. De corpulente bakker „Straatman” bakte in het zweet zijns aanschijns in de bloedhete bakkerij met vakmans- talent voor dit feest niet minder dan 1500 vruchtenbroodjes, welke delxatesse bij de Biakenezen in minimum van tijd achter de knopen was gewerkt.

Als klap op de vuurpijl „De Oom uit Amerika” (die de hond in de pot vond), een blijspel, in één bedrijf. Mevr. van Kappen speelde de rol van dikdoende huisvrouw uitmuntend. Haar spel en rolkennis waren in één woord perfect. Mevr. Tichelhoven en Piet van Leeuwen, die kennelijk niet voor de eerste keer op de planken waren, gaveri blij hun prettige en dankbare rol goed te begrijpen. Het publiek werd aangenaam verrast, toen inliet programma Marina van Goudswaard van de NIWA, die in Biak optrad voor de schoolkinderen, haar repertoire als buikspreekster nog ten beste gaf. Marina en haar pop Jonas gaven een zeer geestige voorstelling.

Na het sluitingswoord van Kap. van der Sluis, wachtten uiterst tevreden mensen op het „bal”, dat met medewerking van „De Hollandia Munters” een even groot succes is geworden. Tenslotte een woord van dank aan

DE FOKKER S 11

„Instructor”



Het was op 18 December 1947 dat het tweede naoorlogse product van onze vliegtuigindustrie, de Fokker S 11 Instructor, met Kap. Sonderman aan de stuurknuppel startte vanaf 'het vliegveld Schiphol voor zijn eerste proefvlucht, welke 30 minuten duurde en zo succesvol was, dat nog dezelfde dag meerdere vluchten konden worden gemaakt.

De S 11 is een twee/drie persoonslesvliegtuig, gebouwd volgens de moderne formule, volgens welke een tweede leerling achter de naast elkaar zittende instructeur en de eerste leerling kan zitten, die slechts tot taak heeft toe te zien, wat instructeur en leerling vóór hem uitvoeren. In Engeland is het de Percival Prentice, die volgens deze formule is gebouwd, een toestel dat in de praktijk zeer blijkt te voldoen.

De Instructor is van gemengde constructie en voorzien van een vast landingsgestel met staartwiel. Karakteristiek zijn de poten van het hoofdlandingsgestel, die naar voren toe zijn uitgeknipt. Deze constructie zou zeer sterk zijn en speciaal bij lesvliegtuigen een soepel starten en landen mogelijk maken. Bij wijze van experiment zal een

S 11 met een neuswiel worden uitgerust. Een groot druppelvormig glazen dak van plexiglas is over de zitplaatsen aangebracht en verschaft de inzittenden een ruim uitzicht.

De Frits Diepen Vliegtuigen N. V. heeft een bestelling op 100 Instructors geplaatst, die zij aan militaire en civiele vliegers zowel in binnen- als buitenland zal trachten te verkopen.

Oorspronkelijk zou de Instructor worden uitgerust met een De Havilland Gipsy Major lijnmotor van 145 pk, doch het prototype, dat de civiele registratie PH-NBE voert, is voorzien van een Lycoming 0-435A van 190 pk, waarmee waarschijnlijk ook de seriemachines zullen worden uitgerust.

De be'de in de vleugel-centersectie aangebrachte brandstoftanks hebben een totaal-inhoud van 140 Liter. Het toestel is geschikt voor het uitvoeren van kunst- vluchten. Ook het tweede prototype nadert nu zijn voltooiing; beide machines werden in een half jaar tijds gebouwd. Het ziet er naar uit dat nog dit jaar de S 11 haar intrede zal doen in de Nederlandse Luchtstrijdkrachten, waarmee tevens voor het eerst na de oorlog het Hollandse product wederom in de Nederlandse Luchtmacht zal zijn vertegenwoordigd.

Hier zijn nog enkele technische gegevens:

Vleugelspanwijdte 11 m, romplengte 8.10 m, hoogte 2.15 m, leeggewicht 775 kg, vlieggewicht 1075 kg, max. snelh. 215 km/u, kruissnelh. 170 km/u, actieradius 685 km, vliegduur 4.1 uur.

de technici, Sgt. Ronkes en Kpl. Schat, die hun welwillende medewerking verleenden bij 'het aanbrengen van de geluidsversterkerinstallat'es die de waarde van het gebodene in de accoustiekloze zaal aanzienlijk hebben verhoogd.

DE DUITSE ZEPPELINS VAN 1914 TOT 1918

door S. I. P.



De 20ste October 1917 maakte 'de L-49 een noodlanding in 'de omgeving van Bourbonne les Bains. Het „lichter dan lucht“ ging kennelijk niet meer op.

De zware dag- en nachtaanvalten die gedurende de laatste Wereldoorlog door zwermen bommenwerpers boven Europa, Azië en Afrika werden uitgevoerd, liggen ons nog vers in het geheugen. Wat er tijdens de eerste Wereldoorlog zowel door vliegtuigen als door luchtschepen werd „gepresteerd“, is hierbij vergeleken gering, maar de bombardementen uit die tijd lieten toch niet na indruk te maken en er werd wel degelijk schade aangericht.

Hier is een kort overzicht van het wel en wee (vooral het laatste) van de Duitse Zeppelins, die van 1914 tot 1918 geregeld actief waren.

Al vóór het uitbreken van de eerste Wereldoorlog hadden de Duitse technici, vooral op aandringen van Graf Zeppelin, veel aandacht geschonken aan het „lichter dan lucht“. Speciaal aan luchtschepen.

De eerste opdrachten die deze na het uitbreken van de oorlog ten uitvoer moesten brengen, waren strategische dagverkenningen. In de maand Augustus van het eerste oorlogsjaar werden boven België en de Elzas drie luchtschepen buiten dienst gesteld of vernield, door vuur van de infanterie. Hoewel er duidelijke herkenningssignalen werden gegeven, deden de Duitse infanteristen ijverig mee! Deze minder gunstige ervaringen brachten de vijand er toe, alleen 's nachts van Zeppelins gebruik te maken. Vanaf Belgische vliegvelden bombardeerden ze in September en October Antwerpen en Ostende. Ook werden nog enige nuttige verkenningsvluchten gemaakt. De Engelsen aarzelden niet, ze in hun „nest“ aan te vallen.

Friedrichs'hafen en Dusseldorf werden uit de lucht aangevallen. Men had succes, want op 8 October werd de Z-9 totaal vernield.

In de lente van 1915 werden Londen en Parijs aan de commandanten der luchtschepen als doelen aangewezen. In de nacht van 17 Maart zou een aanval op Londen worden gedaan, maar een zware mist was er de oorzaak van dat niet Londen, doch Calais met drie ton bommen werd verrast.

Drie nachten later vielen de Z-10 en de L-Z-35 Parijs aan. Ondanks zwaar vuur van het luchtafweergeschut vlogen ze bijna een uur lang boven de stad.

De jachtvliegtuigen, die opstegen van vliegvelden in de buurt van de stad slaagden er niet in profijt te trekken van de vluchtige ogenblikken dat de luchtschepen gevangen waren in de lichtbundels van de schijnwerpers.

Toch moest de Z-10, die door rondspattende scherven van gesprongen lucht doelgranaten was geraakt, dalen in de buurt van St. Quentin en ter plaatse worden gedemonteerd.

Enige dagen later werd het de Zeppelincommandanten verboden Londen te bombarderen.

Van 14 April tot 26 Mei werden er slechts aanvallen gedaan op Norfolk, Suffolk, Essex en Kent.

Hoewel er een verbod was uitgevaardigd om de Engelse hoofdstad te bombarderen, deed toch op 31 Mei de nieuwe LZ-38, die een inhoud had van 32000 m³, een aanval op Londen. Er werden 7 personen gedood, 35 gewond, en er ontstonden grote branden.

Op 7 Juni werd de LZ-37 na Calais gebombardeerd te hebben neergeschoten door de Onderluitenant-vlieger Warneford. De gehele bemanning kwam op één na om. Een paar minuten later vernielde een Engelse vlieger nog een groot luchtschip in zijn hangar, in de buurt van Brussel. In de nacht van 8 op 9 Augustus werd de L-12 beschoten door de kanonnen van Dover en verloor na een treffer zoveel gas, dat hij genoodzaakt was op zee te dalen.

De Duitsers slaagden er in, deze L-12, die bij de „landing“ in tweeën was gebroken, ondanks aanvallen van Engelse watervliegtuigen, naar Ostende te slepen!

Eind 1915 was Groot-Brittannië 20 maal door Zeppelins aangevallen.

197 personen waren gedood. In een tijd waarin op de slagvelden de soldaten bij 100.000-en sneuvelen, hadden deze resultaten geen grote indruk behoeven te maken.

Maar de burgerbevolking voelde zich toch verre van prettig, omdat ze voelde dat het met de verdediging niet bijzonder goed gesteld was en de toekomst wel eens zwaarder aanvallen zou kunnen brengen. Deze ontevreden stemming gaf, vooral in Huil o.p. de 6de Juni, aanleiding tot ernstige moeilijkheden. De Duitse autoriteiten van hun kant vonden in deze vluchten, die werden uitge-

(Vervolg pg. 14)

TYPEN IN DE M. L XI

GERARD HERMAN THEUNISSEN,
COMMANDANT 2 VB ANDIR

Er is vermoedelijk enig verband tussen het feit dat de tegenwoordige Ritmeester G. H. Theunissen zijn opleiding tot officier kreeg in Amersfoort, dicht bij het vliegveld Soesterberg, en het feit dat hij pas laat bij de „vliegerij” geraakte.

In het voorjaar van 1931 kwam hij met een klasje jeugdige aspirant-huzaren-luitenants een bezoekje brengen aan dit beroemde vliegveld en hoorde daar in de cantine (het woord mess kende men in het Nederlandse leger nog niet) de meest sterke verhalen aan, welke' daar voor ieder die het horen wilde ten beste werden gegeven door enige befaamde en een groot aantal niet befaamde vliegeniers en andere luchtmannen, waaronder een aantal jeugdige aspirant-officieren-waarnemer, die met onverschillige stappen rondliepen in wijde leren vliegbroeken en zo nonchalant mogelijk spraken over de gevaren welke zij die dag weer doorstaan hadden.

Sommigen waren, navigerend van Soesterberg naar Zeist, door onberekembare winden naast hun doel terecht gekomen en bijna in het noodweer ten onder gegaan, anderen waren tijdens noodzakelijke verkenningen langs de kust op de wonderlijkste objecten gestuit, en ettelijke malen bijna het slachtoffer van hun plicht geworden.

De jeugdige huzaar-in-wording hoorde dit alles zorgvuldig aan, en deze dag had een beslissende invloed op de jaren welke daarop volgden. Hij ging namelijk *niet* naar de vliegerij, maar werd t'hee-planter, maakte van tijd tot tijd een cavalerie-paard gelukkig door er op te klimmen gedurende herhalings-oefeningen, en wilde van de luchtvaart niets weten.

Eert en ander was zeer ongelukkig voor de luchtvaart, doch een groot voordeel voor de thee-cultuur, welke zienderogen vooruitging. Het was dan ook in die dagen dat de slagzin in zwang geraakte: drinkt meer thee. Meniggeen heeft zonder het te weten, menig kopje thee gedronken hetwelk door de thee-planter Theunissen — althans onder diens toezicht — aan de bodem der P. en T.-landen ontworsteld was.

Het ging echter niet goed met de cavalerie. Naarmate de tijd verstreek en de wereld evolueerde, werd het Paard steeds minder geschikt voor het krijgsbedrijf. Men zag huzaren op fietsen, huzaren in pantserauto's en in „blitz-buggies” die met razende vaart rondreden, men zag ze overal behalve op de paarden. De cavalerie werd gemechaniseerd, en de huzaren-luitenant Theunissen vond er geen aardigheid meer aan.

Als hij toch aan de „machine-age” moest meedoen, dan wist hij nog wel een andere weg. Een oude herinnering schoot hem door 'het hoofd. Hij zag weer die branie-jongetjes in de cantine van Soesterberg, en hij hoorde weer die opschepperige verhalen. Goed beschouwd zat daar toch wel iets aardigs in. De luchtvaart begon door het hoofd van de huzaren-luitenant'te malen.

En in Augustus 1941 deed hij de sporen af, en zette een vliegbril op, en 'hij werd waarnemer bij de 2de Verkenningssafdeling van de Vierde Vliegtu'ggroep, in Djokja, een plaatsje in Midden-Java, beroemd om het zilverwerk hetwelk daar vervaardigd wordt.

Dat was een grote dag, zowel voor de huzaren-luitenant, als voor de Militaire Luchtvaart. Weinigen beseften toen nog welk een aanwinst deze mutatie voor de M. L. betekende. Tijdens de oorlog werd dit aan steeds meer mensen duidelijk. Het is nu eenmaal zo, dat er meestal tragische omstandigheden voor nodig zijn om iemand goed te leren kennen. De tragische omstandigheden waren in dit geval de krijgsgevangenschap bij de Japanners. En wie de luitenant Theunissen in die moeilijke dagen mee maakte, begreep dat hij te doen had met iemand die,



door zijn karakter en zijn stijl, niet slechts diende, doch ook schraagde. Hij dwong respect af, ook bij de vijand, bij zijn bewakers.

Een Grand Seigneur!

Na dé oorlog werd hij Ritmeester en was hij een tijd adjudant van de C. M. 'L., een functie waarop hij het goudmerk van zijn onkreukbaarheid heeft gedrukt.

Zo juist is hij benoemd tot commandant van 2 V. B. Een basis met zo'n commandant mag zich gelukkig prijzen. En 2 V. B. zal zich deze Grand Seigneur waardig moeten tonen.

KANTOOR STATISTIEK

M.i.v. 15 Maart is opgericht het „Kantoor Statistiek”, voorshands rechtstreeks ressorterende onder de S. O. A. Als Hoofd werd aangewezen de Maj. kv. vlg. wnr. M. L. S. de Mul.

VAN DE REDACTIE

Langs deze weg neem ik afscheid van diegenen onder het M. L.-personeel, die ik voor mijn vertrek niet persoonlijk de hand heb kunnen drukken.

Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om allen te danken, die op enigerlei wijze aan „De Stuurkolom” hebben meegewerkt, dan wel de redactie de uitvoering van haar taak hebban vergemakkelijkt.

Mog'è dezelfde medewerking en hulp gegeven worden aan Lt. Sipnia, die voortaan dit blad onder zijn hoede zal nemeij

Het blad „De Stuurkolom” ligt me zeer na aan het hart, en ik spreek hierbij de hoop uit, dat 'het nog lang zal blijven bestaan. Als ik dan hier of daar stof heb opgedaan voor een opbouwend artikelje over het vliegen, weet ik tenminste waar ik het spuien kan.

Onze wegen zullen elkaar hier en daar nog wel eens kruisen. Bij zulke ontmoetingen kunnen we dan onder het genot van een glas Ovomaltine nog eens een paar herinneringen aan roemruchte dagen optalen.

iK, Akkerman. Res. Kapt.

SPORT

OLYMPIADE-VOORBEREIDINGEN BIJ HET 322ste ?

(Van een correspondent)

Gezien liet feit dat de ARVA zich nogal op de borst staat te rammen over 'haar sportprestaties, willen wij ook eens een mondje open doen over de sportactiviteit bij onze hap. Ons eerste optreden was aan boord van de „Sloterdijk“, waar wij ter elfder ure inschreven op het nummer „touwtrekken“ en daarvoor de bloem van het 322ste lieten aantreden. Deze 10 PK trokken spelenderwijs alle onderdelen over het fatale lijntje. Daarna was er enige tijd rust, of je moet de prestaties van onze dammers, schakers, bridgers en langslapers als sport willen aanmerken; het kostte in ieder geval zweet. Ook de prestaties van degenen die in het zweet huns aan- schijns de pingpong- bat hanteerden op Tjililitan 2 kunnen geen hoogtepunt worden genoemd.

Op Kali Djati werd direct enthousiast gevoetbald en er werden met succes wedstrijden gespeeld tegen andere onderdelen. Door dat succes werden we brutaal en gingen uitdagen. Sindsdien is 'het uitdagen verdaagd; ik bedoel we verloren „wel eens“.

Een hoogtepunt was de wedstrijd tussen Korp. en Mansch. van het 322ste.

Na een uur werd besloten doos te spelen tot de eerste combinatie een tegenpunt had gescoord. Tegen het donker worden, we hadden toen twee uur gespeeld, was de stand 0-8. Tijdens deze wedstrijd bleek dat de onderofficieren wel eens van voetballen „gehoord“ hadden.

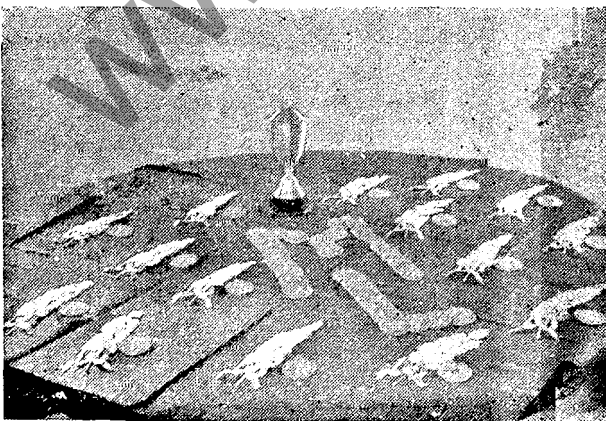
Op 2de Kerstdag werden er schietwedstrijden gehouden, waarbij onze Commandant bewees 'baas te zijn van een schiettent, want hij won de eerste prijs. Een hevige strijd werd gestreden om de eerste prijs voor de meeste poedels. Iedereen kiest toch zijn sterkste zijde.

10 Jan. werden onderlinge atletiekwedstrijden gehouden, waaraan door bijna allen werd deelgenomen. Onze administrateur, die waarschijnlijk nog nooit een kogel of discus had gezien, werd even duidelijk gemaakt hoe je zo'n ding moet gooien. Het gevolg was dat hij twee eerste prijzen in de wacht sleepte. Voor iemand die zijn postuur kent, niet te verwonderen. Bij de 100 m leek het of de kleine S. M. op 100 octaan liep.

Hij klopte de bekende draver „Ginger“ met vechtpet- lengte. Bij de estafette reddden de Off. en Onderoff. hun figuur door „per ongeluk“ het stokje te laten vallen. Enfin, vblgende keer voorgift en stroop aan de stokjes Ook werd gr nog een wedloop gehouden.

Na afloop werden de prijzen in een gezellig samenzijn uitgereikt, waarbij bleek dat de M. T. de meeste prijzen in de wacht had gesleept.

Ze waren van alle markten thuis, maar daarvoor zitten ze ook als chauffeurs langs de weg!



Prijzen M. L.-Paassporttoernooi.

LUCHTVAARTHISTORIE (Vervolg)

voerd boven tot dusver onbevlogen gebieden, voedsel voor hun propaganda, en zweepten er de Duitse bevolking mee op. Het begin van de jongste wereldoorlog gaf precies hetzelfde verschijnsel te zien.

Vooraf in 1916 werden de Zeppelins speciaal in de richting Engeland gezonden. Naarmate de Engelse verdediging (en speciaal die van Londen) sterker werd, werden de verliezen die de Duitsers bij deze ondernemingen leden, zwaarder. Het is aan geen twijfel onderhevig dat ze deze aanvallen doorzetten, om op het moreel van de Engelse bevolking te werken, en zodoende de Engelse legerleiding er toe te brengen een belangrijk deel van hun luchtstrijdkrachten „thuis“ te houden. De Engelse oorlogsproductie werd door deze aanvallen trouwens ook wel degelijk gehinderd.

Uit historisch oogpunt bekeken, is 'het interessant na te gaan, hoe én luchtschepen én luchtverdediging zich verder ontwikkelden.

In 1914 bouwde men Zeppelins met een inhoud van 20.000 m³, in 1917 bedroeg die 65.000 m³ en in het laatst van de oorlog was men bezig een monster te ontwerpen met een inhoud van 105.000 m³.

Vooraf doordat ze onophoudelijk moesten proberen te ontkomen aan hun vreselijke vijanden (kanonnen en schijnwerpers) werden de bemanningen specialisten in het navigeren. Maar daarvoor werd duur betaald!

Van de 9 luchtschepen die de Duitse marine in de nacht van 31 Januari naar de industriesteden van de Midlands stuurde, keerden er de volgende ochtend slechts twee terug! Eén verdween voor altijd in de golven van de Noordzee, drie stortten neer boven Engeland, twee waren genoodzaakt er te dalen, terwijl de zevende boven Noorwegen terecht kwam en daar het contact met Moeder Aarde weer opnam.

Op de 2de September 1916 vlogen 16 Zeppelins in de richting van de Engelse kust (13 van de marine en 3 van het leger). Slechts twee ervan verschenen boven het centrum van 'Londen. Eén ervan werd door Lt. Robinson neergeschoten.

En zo ging het door. De ene kolos na de andere stortte in vlammenmassa's gehuld naar beneden.

Engeland, en speciaal Londen, werd zo langzamerhand te gevaarlijk, en liet Duitse Leger zette de gevaarten toen in aan het Oostfront, waar ze langen tijd met succes opereerden. Er vonden veel minder catastrophes plaats dan in het Westen, omdat er boven gebieden werd gevlogen waar de afweer zo intensief r.iet kon zijn.

Ze bestookten o.a. Saloniki en Boekarest herhaalde malen en zelfs gelukte het een keer Sebastopol te bereiken.

Bekend is de tocht van de L-59, die een lengte had van 226 m en een inhoud van 68.500 m³.

Hij verliet Jamboli, om hulp te brengen aan Duitse troepen in Oost-Afrika. Ten Zuiden van Kartoem werd via de radio bevel gegeven terug te keren. De Zeppelin k erde terug en landde veilig op zijn basis, na in totaal

7.0 km in 86 uur te hebben afgelegd. Hij had nog twee dagen kunnen vliegen en zou in dat geval 10.000 km hebben verslonden!

De Duitse marine bleef zich hardnekkig bezig houden met ingeland. In de loop van 1917 werden 6 aanvallen gelanceerd. Zoals altijd waren de verliezen zwaar.

De laatste vlucht vond plaats in de nacht van de 5de Augustus en kostte het leven van de grote Commandant van de Marineluchtschepen, Strasser.

Hij bevond zich aan boord van de L-70, die door de vliegers C dburg en Leckie in vlammen werd gezet.

OPZIENBARENDE ONTHULLINGEN!



DE MILITAIRE LUCHTVAART IN 1960

De verwezenlijking
PLANNEN is nabij!!

De Technische Dienst van de Militaire Luchtvaart kwam enige tijd geleden tot de schrikbarende ontdekking, dat binnen afzienbare tijd de Mitchells-en-Mustangs-van- heden, aangeknaagd door de Tand des Tijds, in dezelfde onverschillige houding als hun Japanse oud-collega's zullen liggen roesten en rotten aan de randen der vliegvelden.

Er is toen direct een Commissie naar Bombay vertrokken om Vliegende Tapijten aan te kopen. Er werden resultaten bereikt, en

EERGISTEREN ARRIVEERDEN DE EERSTE TOE- STELLEN VAN DIT TYPE OP ANDIR!

Gisternacht werd begonnen met het houden van proefvluchten, en dank zij de weergaloze activiteit van de P. V. A. zijn wij er in geslaagd reeds nu een foto te publiceren van het meer dan indrukwekkende schouwspel, dat zich omstreeks het middernachtelijk uur afspeelde boven de bergen en vulkanen van West-Java.

Op de achtergrond ziet U wolkenformaties, die, der traditie getrouw, spookachtig door de maan worden beschenen. Op de voorgrond twee „Kapal Kain Ter- bang”-bommcnwerpers, en tussen voor- en achtergrond drie jagers van het type „Sapoe”, die bestemd zijn om de Kains te begeleiden op hun vluchten naar de vijand.

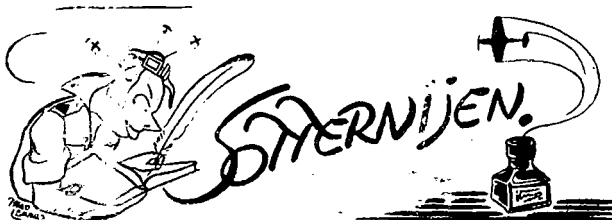
De bemanning van de Kain op de voorgrond bestaat uit 5 M. L.-borsten. We zien de waarnemer op de voorrand zitten, bewapend met een schaar, teneinde daarmee eventuele vijandelijke tapijten de genadeknip toe te kunnen brengen. De man volgde een langdurige knipcursus (lang en duur) bij de LeeuW van Race. De eerste bestuurder (links, met bril* en vliegpet) trekt ook hier aan de touwtjes, terwijl de tweede bestuurder zich nu eens tracht te oriënteren met behulp van een oude kaart, dan weer afgunstige blikken werpt op zijn linker buurman.

De radiotelegrafisten van de M. L. zullen in 1960 de dienst met pensioen verlaten, omdat hun werkzaamheden op deze toestellen niet worden vereist.

Daarachter krijgen we de bommenwerper. Zijn treurig gezicht doet denken aan dat van iemand, wiens recupe- ratieverlof op het laatste ogenblik niet doorging. En daarna ten slotte de mecanici, wiens taak tweeledig is: Hij 'houdt met zijn stofzuiger het tapijt schoon en zorgt- daardoor meteen voor de voortstuwing. (Een soort jet- systeem dus). De intelligente lezer zal zich afvragen hoe de stofzuiger op gang wordt gebracht. Het is „simple comme bonjour”; Door een systeem, waarbij profijt wordt getrokken van de electriciteit, die steeds in de atmosfeer aanwezig is.

Het 18de en 16de Squadron zullen met dit type worden uitgerust.

Het 20ste krijgt Vliegende Lopers, dit met hef- oog op de lange afstanden.



DAGRAPPO ET

Zoals bekend, is het thans de **gewco.1x** op het Hoofdkwartier M. L., dat Dienst- en Kantoor - ofden en andere kopsiukken tweemaal in de week een rapport indienen over hetgeen zij in de diensturen hebben gedaan, en uiteraard heeft dit aanleiding gegeven tot vele moeilijk- .. omdat velen niet direct begrepen hebben wat zij moeten invullen en hoe.

Wat, is eenvoudig genoeg. Wat heeft U gedaan? Als U niets heeft gedaan, stelt U een uitvoerige nihilop- gave samen.

Als U *iets* heeft gedaan, dan moet dat in de juiste vorm gegoten worden. Hierover kan men urenlang debatteren doch in verband met het invullen van het dagrapport hebben wij reeds alle andere werkzaamheden moeten stilleggen, laat staan dat er tijd over is om te debatteren.

Veel beter lijkt het ons, een voorbeeld te geven. Een voorbeeld werkt altijd veel verduidelijkender dan een hele dag gezwam en het blijft ook beter in het geheugen hangen. Hieronder laten wij dus zien in welke vorm zo'n dagrapport gegoten kan worden, dan wel gesmeed, of geklonken.

(Nog even een raadgeving vooraf; let vooral op Uw woorden, want als het er eenmaal staat, is er niets meer aan te doen).

Boven aan links zetten we:

LUCHTMACHT.

Datum Kantoor; (laat dat bv. Voorlichting zijn)

06.0 v.m. Uit bed gevallen door het gebrul van de radio (strijdkrachtenprogramma).

06.30. Na- het ochtendnieuws geluisterd. Nog steeds geen oorlog.

06.40. Doodziek geworden van het lijfdeuntje, van het strijdkrachtenprogramma, dat nu reeds sinds ^ tiendaagse veldtocht gespeeld wordt.

06.59. Wakker geworden achter het stuur van een jeep, welke op weg bleek te zijn naar het Hoofdkwartier M. L.

07.0%. Bij het Hoofdkwartier aangekomen, door het raam naar binnen geglipt. Betrapt door een superieur, die toevallig eerder binnen was (07.0%), door deze uitgeveegd; de pest ingekregen.

07.1. Personeel van Voorlichting bielkaar geroepen, gemoed gelucht, iedereen uitgescholden.

Daarna grote staf-bespreking bij Voorlichting. Oprachten bedacht en uitgegeven voor de dag; iedereen de straat op, op zoek naar nieuws.

07.10. Mchter bureau gaan zitten, begonnen met voorlichten.

07.30. Gestoord door gemiauw van poes, die om melk bleek te vragen. Telefonisch melk besteld; doorgegaan met, voorlichten.

•08.00 Melk gearriveerd; poes te drinken gegeven.

08.1. Poes dood.

08.30. Pu's ter aarde besteld, melk it'i. agezonden.

09.0. Onderliandelingen aangekn.oopi over nieuwe poes

09.27. Bezoek ontvangen van nieuwe :oes; van goede getuigen voorzien; goed ingevoerd bij de melkhandel.

09.30. i'oes aangenomen op gewijzigde B. B. L.-schaal, na psychotechnisch onderzoek.

09.35. Doorgegaan met voorlichten.

09.58. Telefoon van collega, oproep /oor bespreking. Onmid eiijk vertrokken naar het ver-i. jerlokaal Chez Maic .."waar reeds talloze collega's andere voorlichtingsdiensten aanwezig. Vruchtbiar overleg ge- *

DE STUURKOLOM

MAANDBLAD VOOR DE MILITAIRE LUCHTVAART

Derde Jaargang No. 4

April

Publicatie v/h Hoofdkwartier der Mil. Luchtvaart te Batavia

Algemene Directie:

HET COMMANDO DER MILITAIRE LUCHTVAART

Redacteur:

2de Lt. S.D. Si pm a Redactie-adres:

Koningsplein W. No. 8, Telef. 558 ACLE

AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN.

pleegd, waarvan de resultaten te zijner tijd wel zullen blijken.

12:25. Bespreking opgebroken op dringend verzoek eigenaar Chez Mario.

12.31. Terug in Kantoor Voorlichting, doorgegaan met voorlichten.

12.49. Telefonische oproep van het vliegveld om naar merkwaardig toestel te komen kijken.

12.50. Op het vliegveld.

12.51. Toestel bezichtigd, bleek selfsealing brandslang van de Brandweer M. L. te zijn.

12.53. Terug op Hoofdkwartier. Doorgegaan met voorlichten.

13.16. Oproep telefooncentrale om met voltallig personeel van voorlichting bij dokter te komen voor injectie tegen alle tropenziekten.

13.17. Als laatste nog bij kennis, ambulance aangevraagd om ' personeel voorlichting te laten weghalen. Dankbetuiging aan dokter gedictieerd aan typiste van veiligheidsdienst.

13.31. Ondanks ernstig personeelsverlies gewoon doorgegaan met voorliegen.

13.59%. Dringende telefoon van drukkerij om copy voor Stuurkolom, anders kan deze niet verschijnen.

13.59%. Copy bij elkaar gezocht, per expeditie naar drukkerij.

14.0. Naar huis. Voorbereidingen getroffen voor nachtdienst.

(Drie weken later: bericht van drukkerij dat copy aangekomen).

wg. Hoofd Voorlichting.

Opmerkingen:

1. Nieuwe poes bevat best.

2. Typiste verzoekt appart te mogen zitten.

Aldus naar waarheid opgemaakt,

KAAS.

Examen voor Vliegbewijs B. en Navigator der 2de Klasse.

Het Departement van Verkeer en Waterstaat stelt op een nader te bepalen datum in de maand Mei 1948 de gelegenheid open tot het afleggen van het examen voor Vliegbewijs B en het Bewijs van Geschiktheid als Navigator der 2de Klasse aan boord van verkeersvliegtuigen, conform het bepaalde in de Verordening Toezicht Luchtvaart (StbÖ'no. 426 dd 1936).

Voor de praktische en theoretische eisen voor b.g. bewijzen zij naar genoemde Verordening verwezen.

De aanvraag voor het verkrijgen van bedoelde bewijzen geschiedt door indienen bij het Dep. V. en W. van een ingevuld en ondertekend formulier onder gelijktijdige overmaking van de verschuldigde examengelden (voor

A. v. G. B. f 15.—, voor B. v. G. Nav. 2de kl. f 10.—).

Aanvraagformulieren zijn kosteloos verkrijgbaar bij Dep. V. en W. Afd. Burgerluchtvaart, Molenvliet Oost 2 Voor de in Mei 1948 te houden examens dienen de aanvragen aiterlijk 15 April 1948 te zijn ingediend, waarna berokkenen een persoonlijke oproep voor het examen ontvangen.