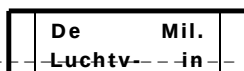


MAART 1948

HET NIEUWS

van de MAAND



VLEI GRAMP

in de late namiddag van Dinsdag 10 Februari j.1. werd de M.L. opgeschrikt door het bericht dat de Dakota no. 947 van het 20ste Squadron nabij Padalarang was verongelukt, waarbij de bemanning, bestaande uit le Lt.

A. van der Veen, eerste bestuurder, Sergeant Th. H. M. Duffels, tweede bestuurder, Sergeant-Majoor P.F. Breekveld, radiotelegrafist, en Sergeant-Majoor B. H. Gerdes, monteur, alsmede vijftien passagiers om het leven kwamen.

Tot de passagiers behoorden:

Lt. Kol. Vlg. Wnr. C. Terluin, Commandant van het Regionaal Luchtvaart-Commando Java, Majoor J.P. Alberding, Chef Vliegtechnische Dienst M.L. en Dr. P. van Deuren, Res. Off. v. Gezondheid 2e Klasse, ingedeeld bij het Spitfire Squadron der L.S.K.

Op pagina 3 treft men verdere bijzonderheden over deze tragische gebeurtenis aan.

HET 18de SQUADRON

Het 18de Squadron zond op 23 Februari een patrouille van Tjililitan naar Borneo en de Grote Oost. De patrouille staat onder commando van le Lt. W. van der Plaats. De bedoeling van deze tocht is de bemanningen te oefenen in zelfstandig optreden. Men zal op verschillende velden enige dagen vertoeven, en dan geheel op eigen krachten en voorraden aangewezen zijn. Hulp van buiten (m. uitzondering van brandstof voor de vliegtuigen) mag niet geaccepteerd worden. De tocht zal ongeveer twee weken duren.

ONDERSCHIEDINGEN

Bij Koninklijk Btsluit ddo. 9 Januari 1948, Nr. 63, zijn onderscheiden met;

Officier Orde Oranje Nassau met de Zwaarden: L. C. A. van Dam, Lt. Kol. Wnr. M. L.

Bronzen Leeuw: (Posthuum) C. Visser, Sergt. Vlg. Wnr. Nr. 94952.

Bronzen Leeuw: F. Lettinga, le Lt. der Inf. (Vlg. Wnr.); H. E. Pilgram, le Lt. K.v. Vlg. Wnr. M. L.; C. J. H. Samson, le Lt. K.v. Vlg. Wnr. M. L.; P. C. Timmer, Kapt. der Genie bij de M. L.

Vliegerkruis 2e maal: B. Wetters, Kapt. Vlg. Wnr. M. L.

Vliegerkruis Posthuum: A. Beckering, Vdg. Vlg.; L. J. Gerards, Mil. Brig. Nr. 261A; H. J. de Hoog, Mil. Sgt. le kli Vlg. Wnr. 82623/4; R. Hoogtij, Sgt. Monteur, Nr. 96166/5; J. J. Stuurhaan, le Lt. K.v. Vlg. Wnr. M. L.; P. L. Zeydel, Res. 2e Lt. Wnr. M. L.

Vliegerkruis: R. A. D. Anemaet, Kapt. Vlg. Wnr. M. L.; J. Bakker, Sgt. Vlg. Nr. 95400; B. P. Bosman, le Lt. K.v. Vlg. Wnr. M. L.; H. Buys, Sgt. Is. Nr. 93993; G. J. de Haas, Res. Kapt. Vlg. Wnr.; P. C. 't Hart, Sgt. K.v. Vlg. -Isr. 31923; H. A. Maurenbrecher, Majoor Vlg. Wnr. M. L.; C. H. Nivo, le Lt. K.v. Vlg. Wnr. M. L.; H. H. J. Simons, Res. Kapt'. Vlg. Wnr.; P. G. Tideman, Kapt. K. v. Vlg. Wnr. M. L.

Bronzen Kruis: H. F. A. de Koning, Sgt. Vlg. Mont. Nr. 94334; J. van Os, Sgt. Vlg. Mont. Nr. 95700; W. A. M. van Trier, Sgt. Vlg. Mont. Nr. 94728.

Op Tjililitan werd op Woensdag 18 Februari door de C. M. L. het Bronzen Kruis uitgereikt aan de Sergeant-Majoor der M. L.; H. j. Burgers.

(Bij de foto)

HET LAATSTE

SALUUT

Op het Ereveld van Tjililitan werd de bemanning van het verongelukte Dakota-vliegtuig Nr. 947 met militaire eer ten grave gedragen. De foto hiernaast werd genomen even voordat het laatste saluut gebracht werd. De indruk die het ongeluk gemaakt heeft werd weerspiegeld in de grote belangstelling aan de groeven en de diepe aandacht voor de woorden van hen, die de algemene verslagenheid onder woorden brachten.



DE RIJKSLUCHTMACHT

II

** In het eerste artikel van deze serie, waarin het belang van een onafhankelijke Luchtmacht naast Leger en vloot voor ons Koninkrijk bepleit wordt, betoogden wij de voordelen van concentratie der luchtstrijdkrachten, tegenover de versnippering, welke tot dusverre beslaan heeft.*

In dit verband mag gewezen worden op het voorbeeld ons door de Britse Regering gegeven, die reeds in 1917 besloot tot samenvoegen van alle luchtstrijdkrachten in één organisatie, de R.A.F. Weliswaar moest zij later weer zwichten voor de aandrang uitgeoefend door de Royal Navy, die een eigen luchtwapen wilde behouden, zodat in 1935 de Fleet Air Arm wederom aan de Royal Navy teruggegeven werd, doch voor het overige was de R.A.F. in staat haar organisatie onafhankelijk van de andere onderdelen der strijdmacht te ontplooiën.

De F.A.A. omvat al le een "ship-based a/c" (vliegtuigen aan boord van aircraft-carriers, en andere oorlogsschepen).

Deze ontwikkeling heeft ten gevolge gehad, dat de R. A. F. in 1940 in staat was om het Duitse lufftoffensief tot stilstand te brengen, hetgeen de kiemen plantte voor de latere overwinning. Zoals, volgens vele schrijvers, de eerste Wereldoorlog reeds door de Duitsers verloren was na de slag aan de Marne in 1914, zijn velen geneigd om in het voor de Duitsers ongunstig verloop van de "Battle of Britain" in 1940 het begin van Hitlers nederlaag te zien.

De bevelhebbers van de R. A. F. hadden goed gezien wat Engeland in de strijd met de Nazi's het eerst zou nodig hebben. Zij hadden zich daarom geconcentreerd op de jachtvliegdiens en deze ontwikkeld tot een gevechts-instrument van de eerste orde, georganiseerd in het "Fighter Command". Dit ging inderdaad ten koste van dat deel der luchtstrijdkrachten, bestemd om met de grondstrijdkrachten samen te werken ("Army Cooperation Command") doch de gebeurtenissen hebben bewezen, dat dit offer ten rechte gebracht werd.

Verder had de R.A.F. de bommenwerpers ontwikkeld, welke nodig zouden zijn voor het tegenoffensief, dat zou moeten komen, zodra de gelegenheid hiertoe ontstond. Te juister tijd werden deze bommenwerpers in voldoende aantal gebouwd en ondergebracht in het "Bomber Command".

Het succes van "Fighter Command" in de verdediging, en later van "Bomber-Command" in de aanval heeft duidelijk getoond, hoeveel het waard is, dat de luchtmacht zich vrijelijk kan ontwikkelen, zonder belemmerd te worden door de knellende banden, welke ontstaan, wanneer zij geketend is aan de inzichten van de bevelhebbers van Leger en Vloot.

De jongste oorlog gaf ons een ander leerzaam voorbeeld op dit gebied, zij het dan van negatieve waarde, omdat het ons deed zien hoe het niet moet: de "Luftwaffe".

Hoewel de "Luftwaffe" bedoeld was als een derde weermachtsdeel op gelijke voet gesteld te worden met de beide andere, heeft zij zich in de praktijk nooit aan de voogdij van de hoogste Legerleiding ("Heeres-Leitung") kunnen onttrekken.

Het gevolg was dat de Luftwaffe zich ontwikkelde tot een instrument dat geheel dienstbaar was gemaakt aan de wensen van het Leger. De samenwerking met de grondtroepen was dan ook tot een hoge perfectie opgevoerd, doch zij was niet geschikt voor het voeren van de zelfstandige lucht-oorlog. Het was in grote mate hieraan te wijten, dat de "Luftwaffe" terstond faalde toen zij haar eerste onafhankelijke actie moest gaan voeren, nl. de "blitz" tegen Engeland.

In Marine-kringen wordt de vrees geuit, dat een zelfstandige Luchtmacht niet dezelfde krachtige en deskundige steun aan de Vloot zal kunnen verlenen als verwacht mag worden van een hulpluchtwapen, dat een onderdeel is van de zee-strijdkrachten.

Wederom kan verwezen worden naar de feiten, welke de jongste oorlog ons heeft getoond. De R. A. F. is in staat gebleken alle taken, welke haar in deze oorlog werden opgedragen, ten uitvoer te brengen en wel op zulk een voortreffelijke wijze, dat zij de lof van Leger en Vloot verworven heeft.

Nu kan men natuurlijk aanvoeren dat de R. A. F. over een aanzienlijke macht beschikte en dat dus het kleine Nederland zich hiermede niet kan meten, doch dit berwaar is naar onze mening niet van gelding. Wat onze kleine luchtstrijdkrachten, zowel in Europa als in de Pacific gepresteerd hebben, maakt het duidelijk dat wij met enige concentratie in staat zijn een luchtmacht op de been te brengen, die een factor van belang kan zijn in het totaal der operaties. De ingeboren eigenschappen van ons volk, dat in de lucht eenzelfde rol is gaan spelen als van oudsher ter zee, staan er borg voor dat, mits wij het materieel hebben, dit materieel op doeltreffende wijze gebruikt zal worden.

Voor Indië geldt in het bijzonder dat de Luchtmacht grondig geoefend moet zijn in de samenwerking met de vloot. Het zal noodzakelijk blijken, dat een gecombineerde staf reeds in vreedstijd de operationele oefening en de operatiën van de drie onderdelen der weermacht leidt. Slechts op deze wijze kan men de beste samenwerking der drie onderdelen verkrijgen, terwijl toch ieder onderdeel in staat is zich vrijelijk te ontwikkelen naar de inzichten van hun specifieke deskundigen.

De moderne oorlog heeft ons een nieuw begrip geleerd: dat der luchtmacht. Dit isgeen bedenksel van de gevormd moest worden. De operaties van de luchtstrijdkrachten, zelfs wanneer zij gebruikt worden voor een coöperatieve taak «iet de andere strijdkrachten, spelen zich af in een eigen gebied, dat aan eigen grenzen gebonden is, maar tegelijkertijd de grenzen der andere onderdelen van de weermacht loslaat. Om effectief te kunnen zijn, dienen de luchtstrijdkrachten zich naar eigen believen in haar gebied te kunnen bewegen. Zij dienen de heerschappij daarover te bezitten. De Geallieerden hebben deze heerschappij in de jongste oorlog na harde strijd weten te veroveren en dientengevolge konden zij niet toenemende kracht het onafhankelijke lufftoffensief voeren, maar ook: zij konden de Luchtmacht met toenemend resultaat inzetten voor de coöperatieve opdrachten, welke Leger en Vloot uitgevoerd wensten te zien. Dat deze harde strijd met succes be kroond werd, is te danken geweest aan het feit, dat de Geallieerde luchtmacht haar taak naar eigen inzicht heeft kunnen uitvoeren.

Het tegen-argument, dat de Amerikaanse luchtmacht in Europa een onderdeel van het Leger vormde en dat dus onzelfstandigheid geen bezwaar voor succes behoeft te zijn, gaat niet op, want de Amerikaanse Luchtmacht opereerde in de praktijk geheel zelfstandig, was in feite reeds lang in actie voordat het leger aan de operaties op het Europese oorlogstoneel deelnam. De benaming U.S. Army Air Force was slechts een overblijfsel van een vroeger geschapen, doch reeds lang door de feiten achterhaalde situatie, en zodra men daartoe na de oorlog de handen vrij had, heeft men in Amerika dit anachronisme dan ook uit de wereld geholpen en de Luchtmacht, die reeds inderdaad zelfstandig was, ook administratief haar vrijheid gegeven, hetgeen de geboorte was van de U. S. Air Force.

DE RAMP BIJ PADALARANG

* De Dakota 947 vertrok in de ochtend van 10 Februari van Tjililitan, voor een inspectie vlucht. In de namiddag landde het toestel op Andir voor het openen van passagiers, en keerde daarna naar Batavia terug. Enkele minuten na de start van Andir gaf het toestel normaal zijn positie door, daarna zweeg het.

Niet lang daarna kwamen meldingen over een ramp, die zich voltrokken moest hebben bij Padalarang. Nog iets later had men zekerheid. De machine was door een tot nu toe niet vastgestelde oorzaak, in een ravijn gestort, nagenoeg loodrecht, want de bommen vlak bij de plaats waar het neerkwam, waren onbeschadigd. Er waren geen overlevenden.

Het was een zwarte dag voor de M. L. Zij verloor een van haar beste bemanningen: de le Lt. Arnold van der Veen: een bekwaam en ervaren vlieger, een man die als mens en kameraad ieders hoogachting had; de Sergeant- Vlieger Theodorus Henricus Maria Duffels, de telegrafist Sergeant-Majoor Paul Fake Breckveld, de monteur Sergeant-Majoor Bernard Henri Gerdes. Het waren stuk voor stuk uitstekende mensen, bekwaam in hun vak, ervaren. Het ongeluk is niet aan hen te wijten; deze mannen konden niet zo maar verongelukken. Er heeft zich iets afgespeeld, waartegen de kennis en ervaring van een mens niet opgewassen kon zijn.

Tot de passagiers behoorden drie andere M. L.-ers: De Luitenant-Koionel Waarnemer Cornelis Terluin, meer dan 20 jaar vlieger, iemand zonder wie men zich nauwelijks een M. L. kan voorstellen. Het is niet mogelijk om in woorden, die altijd te beperkt zijn, duidelijk te maken wat de M. L. in hem verliest. Voor ons M. L.-ers is het ook niet nodig. Dan verder de Majoor, Chef van de Vliegtechnische Dienst, Jan Pieter Alberding, eveneens een der meest geachte onder de M. L.-figuren van betekenis; en de jeugdige Res. Off. v. Gezondheid Dr Pieter van Deursen, nog slechts kort in het M. L.- milieu, meegekomen met het Spitfire-squadron, wiens werk reeds op hoge prijs gesteld werd.

De M. L. denkt bij dit zware verlies niet in de eerste plaats aan zichzelf. Haar gedachten gaan uit naar de nabestaanden, in Indië en in Nederland, wier leed alles in de schaduw stelt wat de collega's kunnen voelen. En haar gedachten gaan uit naar de nabestaanden van de overige inzittenden van het toestel, militairen en burgers, die, hoewel niet tot de M. L. behorend, met en te midden van de M. L. xle laatste reis aanvaardden.

Wij laten hieronder enkele data uit het leven der omgekomen kameraden volgen:

Cornelis Terluin: Geboren op 19 Juli 1902 te Achlem in Friesland. Hij werd op 1 September 1919 op de toenmalige Cadettenschool te Alkmaar geplaatst en bezocht daarna de K. M. A. Op 14 Aug. 1924 werd hij aangesteld als 2de Lt. der Infanterie, waarna hij naar Indië vertrok. In Augustus 1926 kwam hij bij de opleiding voor vlieger. Hij behaalde in Juli 1927 het G. M. B. en in September 1930 het Waarnemersbrevet. Hij werd in 1931 instructeur, was later Commandant van de Jagers en Commandant van de Vlietschool.

In de oorlog trad hij op als Commandant van Sing- kawang II, C. L. van Palembang en C. L. van de Geallieerde Ltich (strijd krachten).

In Maart 1942 werd hij krijgsgevangen gemaakt.

Na de oorlog werkte hij bij de Rapwi en was hij Commandant van Biak.

In Juli 1946 trad hij op als Commandant van de Luchtsrijdkrachten van het Leger en als Waarnemend-Commandant van het 18de Squadron. In November van dat jaar werd hij Commandant van het Regionaal Luchtvaart Commando Java.

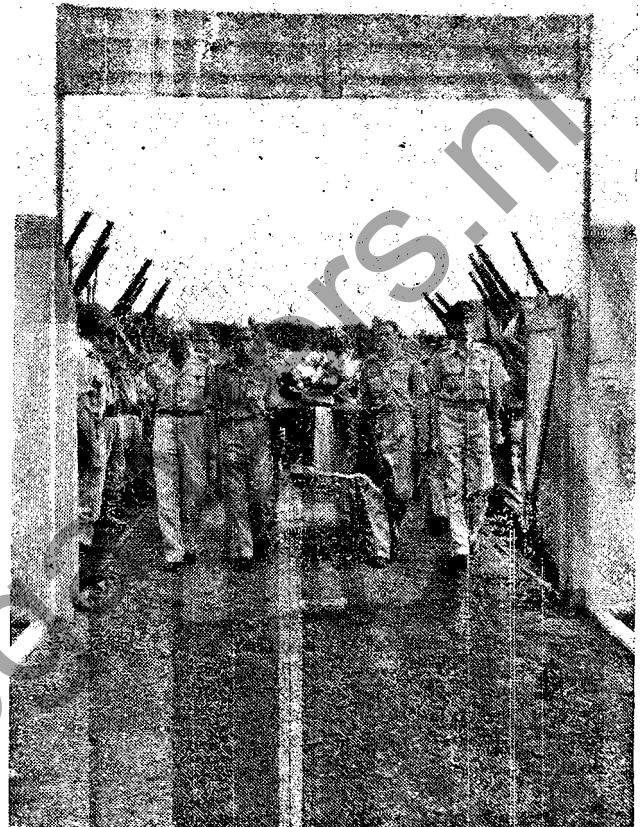
Uit zijn vliegers-loopbaan vallen voorts de volgende feiten te vermelden:

In 1931 werd hij gedetacheerd bij Avirolanda voor het invliegen der Curtiss Ilawak jagers, welke deze fabriek in licentie voor de M. L. bouwde.

In hetzelfde jaar maakte hij tezamen met de vlieger Kou Khe Uien de hefaamde retourvlucht Indië-Europa met het toestel Walraven II.

In 1938 werd hij gedetacheerd bij de Koolhoven-fabriek in verband met de aanbouw van het invliegen der Koolhoven F. K. 51 lesvliegtuigen.

Jan Pieter Alberding: Geboren op 3 Mei 1907 te Amsterdam. Hij werd in Dec. 1941 arm ge-



DEELNEMING

Van de oud-Commandant der Militaire Luchtvaart, Generaal Kengen, werd door de C. M. L. het volgende telegram ontvangen: „Betuig Militaire Luchtvaart deelneming met ernstig verlies”.

Van de met ziekte-verlof in Nederland vertoevende Majoor Ir. Oyens van de Vliegtechnische Dienst ontving de C. M. L. het volgende telegram:

„Technisch personeel M. L. momenteel in Nederland diep getroffen door verlies hooggewaardeerde chef en andere slachtoffers vliegramp betuigt deelneming aan U en nabestaanden.

steld als Res. Ie Lt. bij de Vliegtechnische Dienst, nadat hij voor de oorlog reeds als Luchtvaartkundige bij de M. L. was werkzaam geweest.

In 1942 werd hij geplaatst te Fort Leaveinworth en daarna te Jackson, Miss. in de Verenigde Staten, bij de Kon. Ned. Vlietschool. In 1944 werd hij overgeplaatst naar Australië; na enige maanden op het D. V. O. gewerkt te hebben, vertrok hij naar het 18de Squadron. In September 1945 werd hij 11. T. D. Batavia bij Co. M. L. en een jaar later Chef van de Vliegtechnische Dienst. Op 2 Februari 1948 vertrok hij in deze functie naar Andir, waar hij tevens optrad als Commandant van het Del. 11. K. M. L. en Commandant van de Reparatie-Basis.

Dr. Pieter van Deursen: Geboren 3 November 1920 te Groningen. Bezocht het Gymnasium, en de Med. faculteit. Op 10 Januari 1947 werd hij aangesteld als Res. Off. v. Gezondheid 2e Klasse. Op 10 September 1947 vertrok hij aan boord van de „Sloter- dijk” met het personeel van het 322ste Squadron (Spit- fires) naar Indië waar hij op 7 October van dat jaar voet aan wal zette.

Hij nam deel aan de eerste opleiding voor vlieger- artsen, welke enkele weken geleden eindigde.

De Bemanning:

Arnoldus van der Veen: Geboren op 3 October 1919 te Padang. Hij bezocht de K. M. A. en werd op 8 Juni 1940 aangesteld als 2e Lt. der Infanterie. Op 15 Juli 1942 kwam hij bij de vliegopleiding. Een jaar later behaalde hij het G. M. B. en het Waarnemers- brevet. In Februari 1944 werd hij in Canberra bij de P. E. P. geplaatst en in Mei van dat jaar ging hij over naar het 18de Squadron, waarin hij aan de oorlogsoperaties deelnam.

Na de oorlog vloog hij bij het 19de Transport Squadron en sedert Juni 1947 bij het 20ste Transport- squadron, waarvan hij tevens ondercommandant was,

Theodorus Henricus Maria Duffels: Geboren op 28 Mei 1921 te Djokja.

Hij kwam op 18 December 1939 in militaire dienst en werd op 1 Juli 1940 leerling-vlieger te Kali Djati. Op 18 Juli 1941 verwierf hij het Groet Militair Brevet. In November 1941 kwam hij bij de Glenn Martins te Malang (1 Vlg. 2). In Maart 1942 werd hij krijgsgevangen gemaakt.

Na de oorlog maakte hij aanvankelijk deel uit van P. E. P. te Bundaberg, en kreeg daarna een opleiding in het nacht- en blindvliegen bij de Overgangs Opleidingsschool. Sedert Januari 1947 was hij ingedeeld bij het 20ste Squadron.

Paul Fake Breekveld: Geboren op 9 Sept. 1916 te Zwolle. Hij ging op 23 Aug. 1938 over in vaste dienst, nadat hij op Soesterberg reeds was opgeleid tot Sergeant Luditschutter. Hij vertrok naar Indië, waar hij bij de M. L. werd opgeleid tot luchtvaart- radiotelegrafist.

In Juni 1942 kwam hij bij het 18de Squadron. Na zijn eerste operationele periode kwam hij reeds bij het Transport- squadron (N. E. I. T. S.) en na zijn tweede operationele periode bij het 19de Squadron. In November 1947 verwisselde hij dit voor het 20ste.

Bernard Henri Getdes: Geboren op 28 Sept. 1918 te Bandoeng. Hij was sedert 15 Aug. 1938 in vaste dienst en werd bij de M. L. opgeleid tot monteur, aan de Monteursschool te Andir. In 1941 kwam hij bij de vijfde Vliegtuiggroep te Tjililitan. In Maart 1942 werd hij krijgsgevangen gemaakt. Na in Japan te zijn bevrijd kwam hij in December 1945 bij het 19de Squadron, en later bij het 20ste Squadron in dienst.

Naai de laatste rustplaats

Op 12 Februari werden te Bandoeng de stoffelijke resten van vijftien der negentien bij de ramp omgekomen militairen en burgers met militair eerbetoen ter aarde besteld. Om elf uur verliet de lange stoet het Juliana- ziekenhuis. De Nederlandse driekleur dekte de kisten en er waren veel bloemen. Er was veel belangstelling; onder de militaire en burgerautoriteiten bevonden zich Generaal Dürst Britt en de Recomba van West-Java, R. T. Hilman Djajadiningrat.

Nadat op het kerkhof aan de Parkweg door drie geestelijken was gesproken, nam de C. M. L., Kol. de Broekert, het woord. Hij zei, dat deze ramp een zware slag betekent voor de Militaire Luchtvaart; in Lt. Kol. Terluin en Maj. Alberding gingen bekwaam officieren heen, die ook als mens hoog stonden aangeschreven.

Daarna wijdde Lt. Kol. Jessurun, als S. O. T., gevoelige woorden aan Maj. Alberding en richtte zich evenals de C. M. L. speciaal tot Mevr. Alberding en haar zoontje, die bij de plichtigheid aanwezig waren.

Kapt. Steen sprak als Garnizoens Welfare Officier zowel over het Niwa-gezelschap dat bij de ramp is om-

EEN OUDE BEKENDE

Majoor S. de Mul, die naar Nederland is geweest voor herstel van ziekte, keerde in de afgelopen maand weer in de M. L.- gelederen terug.

POOL-OORLOG

De Fairchild „Packet” (C-82) is tijdens manoeuvres in Alaska op ruime schaal gebruikt voor vervoer van infanterie. De troepen, die volledig uitgerust en gereed voor actie waren, werden gebracht naar de „Delta-area” in Alaska. Tot de uitrusting behoorden verschillende gedemonteerde verbindings-vliegtuigen en 'helicoptères, enige jeeps, etc. Personeel en materieel worden thans blootgesteld aan de ontberingen van de Alaskase winter. In totaal nemen dertig „Packets” aan de oefening deel.

6 JAAR M. W. O.

Op 16 Maart a.s. herdenkt de M. L. wederom de dag waarop H. M. de Koningin haar een Vaandel schonk, en haar tevens de Militaire Willemsorde toekende (16 Maart 1942). Ditmaal heeft de herdenking een intern en bescheiden karakter, intengstelling met het vorig jaar, toen het eerste lustrum van het bezit van het Vaandel en de Onderscheiding aanleiding gaf tot het organiseren van een vliegemonstratie op Kemajoran.

gekomen als over de sergeant die hen bij hun optreden behulpzaam was en die eveneens het leven verloor, waarderende woorden.

Nadat nog ettelijke kransen waren bijgelegd, dankte een geestelijke namens de familieleden van de slachtoffers de talrijke aanwezigen voor hun belangstelling.

In de middag werden op het ereveld „Tjililitan” de stoffelijke resten van de vier leden van de bemanning met militaire eer ter aarde besteld.

Een lange stoet belangstellenden, vrienden en collega's van de Militaire Luchtvaart, volgde de vier met de driekleur bedekte kisten, voorafgegaan door een militaire kapel en een gewapend escorte. Onder het dof geroffel van de omfloerste trom en de weemoedige muziek van de „Marche Funèbre”, kwam de stoet over de eenzame weg langs het vliegveld Tjililitan.

Bij de ingang van het ereveld werd halt gemaakt en gaf het escorte het eerste salvo af; dat even plotseling in de stilte terugviel als het deze had doorbroken.

Bij de vier met bloemen overdekte groeven leidde de aalmoezenier, pastoor van der Loeff de absoute en hield de veldprediker, Ds. Hamel een korte wijdingsdienst. De Commandant van de Militaire Luchtvaart, Kolonel de Broekert, herdacht vervolgens in enkele woorden de verdiensten van deze vier mannen en sprak de aanwezige familieleden in het Nederlands en Engels toe.

Kapitein-Vlieger-Wnr. J. Lukkien, de Commandant van het twintigste (transport) squadron, memoreerde welk verlies zijn squadron lijdt met het 'heengaan van vier van zijn beste mensen. Achtereenvolgens bracht hij de verdiensten naar voren van de eerste piloot le Lt. Vlg.-Wnr. A. van der Veen, de tweede bestuurder Mil. Serg.-Vlg. H. M. Duffels, Sergeant-Majoor-Radiotele- grafist P. F. Breekveld en Sergeant-Majoor Monteur A. H. Gerdes.

Moge het voor de nabestaanden een troost zijn, dat zij stierven bij het uitoefenen van hun plicht, zij gaven het hoogste wat een militair geven kan.

Kort klonk voor de tweede maal het bevel: Vuur! Het' schot viel weg zonder echo en toen de laatste tonen van het hoornsignaal „The Last Post” waren weggestorven bleef slechts de stilte van de begraafplaats. In de verte klonk vaag het monotoom gezoem van een vliegtuig. Langzaam verdween de menigte van het ereveld. Slechts de verse aarde bij de graven en de stille kleurenpracht van de bloemen herinnerden aan het feit, dat vier jonge levens zo wreed en plotseling werden afgesneden.

VAK-LITTERATUUR

„Cold Weather War“

door N. F. Silsbee en R. E. Saunders (Militair-

aviatische aspecten van het Poolgebied) (Aero Digest Dec.

'47, Vol. 55 No. 6).

Aan dit artikel ontleen wij 'hel' volgende:

„In een paar jaar tijds zullen de ijswoestijnen van het Noordpool-gebied aan de Verenigde Staten van N.- Amerika niet veel meer bescherming bieden dan het Engelse Kanaal zou doen“.

Dit schreef-George C. Marshall voordat hij aftrad als Chef Staf van het U. S. Leger.

„Als er een derde wereld-oorlog uitbreekt, zal het strategische centrum daarvan op de Noordpool liggen. De condities waaronder gevlogen word't zijn daar beter dan boven de Noordelijke Atlantische Oceaan of de Noordelijke Grote Oceaan.

„En, van een militair standpunt gezien, zijn de enige landen, waarmede in dit verband rekening gehouden dient te worden, de landen welke boven 30° N. B. liggen“.

Aldus Generaal Arnold, toen hij zich terugtrok van het luchtmacht-commando.

Overeenkomstige verklaringen zijn afgelegd door Stuart Symington, de nieuwe Secretary of the Air Force (minister van de luchtmacht) en door de Generaals Spaatz en Kenney van de U. S. A. F., door Gen. Eisenhower e.a. en zij mogen bij een groot deel van het lezend publiek bekend geacht worden.

Wat men zich niet realiseert (en wat ook niet in de pers onderstreept wordt) is dat Rusland in precies dezelfde termen denkt.

Wij spreken over de dreiging van plotselinge vernietigende aanvallen door de Sovjets over het Noordpool-gebied binnen vijf of tien jaar. Hoe vreemd het ook moge schijnen, de Sovjets prepareren zich tegen een dergelijke aanval van de Amerikaanse zijde van de pool. Of ten minste: Zij zeggen, dat zij dat doen, hetgeen — voor binnenlands gebruik — de beschuldigingen van Vishinsky ondersteunt (over Amerikaanse oorlogs-oploissing) welke deze in Lake Success geuit heeft'.

Het thema, waarop de leiders van de Amerikaanse Luchtmacht voortdurend, hameren, is de noodzakelijkheid van een luchtmacht, welke dag en nacht gereed staat („ready air force“) om onmiddellijk krachtige aanvallen op de Russische industriële centra te ondernemen, in geval de Russen een aanval op Amerika doen.

Amerika heeft zulk een luchtmacht op het ogenblik niet — ■ qp geen stukken, na. De Moskouse pers en radio eisen precies hetzelfde in omgekeerde richting: „Wees gereed om zware 'tegen-aanvallen te doen in geval van een lucht-oorlog“.

De Russen zijn evenmin gereed als de Amerikanen doch volgens het artikel in „Aero Digest“ doen zij er heel wat meer aan dan de Amerikanen.

Niettemin, Amerika heeft niet stilgezeten. De „pool-conceptie“ is niet nieuw voor de bemanningen van de U. S. A. F. Gedurende de afgelopen oorlog gaf de actie in de Aleuten gelegenheid tot het beproeven van het beslaande materiaal, hetgeen resulteerde in een lange lijst van praclisohe moeilijkheden, welke overwonnen moesten worden. In de twee jaar, verlopen sedert V-J dag, werden verscheidene arctische manoeuvres gehouden, waardoor deze kennis uitgefereid werd. Ladd Field, te Fairbanks in Alaska, is een groot basis-laboratorium geworden voor onderzoek van mensen, materialen en theorieën. Tactische pionier-eenheden, zoals 57th Fighter Group, 46th Reconnaissance Squadron, 5-11 li Troop Carrier Squadron, 415th Night Fighter Squadron en 10th Rescue Squadron zijn gedurende de afgelopen 15-18

maanden druk doende geweest om te leren 'hoe de problemen opgelost moeten worden, die gerezen zijn bij het vliegen', de navigatie, kartering, redding bij ongelukken, onderhoud en bewapening in elk soort weer op de top van de aarde.

Generaal Spaatz verklaarde onlangs na afloop van een inspectie-reis: „Alaska is een geweldige uitgestrektheid, welke nog steeds niet veroverd is, en waar wijsheid en kracht gebruikt kunnen worden.

Dit gebied is een uitdaging voor de ingenieurs en de wetenschappelijke onderzoekers van de luchtmacht“.

Een van de vermeldenswaardige veranderingen welke plaatsgrepen na de inauguratie van de luchtmacht als gelijkwaardig derde component van de strijdmacht, was de promotie van Gen. Maj. Howard A. Graig, die aan het hoofd had gestaan van alle lucht- en grond-eenheden der voormalige U. S. A. A. F. in Alaska gedurende het grootste deel van dit pioniers-werk. Hij kreeg er een ster bij en een belangrijke functie bij de Air Staff in verband met de ontwikkeling en aanschaffing van materiaal.

Van even grote betekenis was de overplaatsing van Lt. Gen. Nathan F. Twining naar Alaska, als hoofd van het onderzoek aldaar. Twining was een der beste A. A. F.-bevelhebbers gedurende de oorlog; hij is commanderend generaal geweest van de Dertiende Luchtmacht (Z.-Pacific), de Vijftiende (Italië) en de Twintigste (Marian- nes). Hij heeft dientengevolge heel wat ervaring met B-29's. Een andere belangrijke zet in dit internationale schaakspelietje was de overplaatsing van Generaal Curtis E. Le May (eveneens met een derde ster), die bovenaan de lijst staat van de B-29 bevelhebbers, van zijn „Research and Development“ baantje 'bij de Air Staff, naar Europa, als commanderend generaal van de bezet- tings luchtmacht aldaar. Rusland moge zich realiseren, dat het niet in de bedoeling van Amerika ligt om zich uit Europa terug te trekken en dit werelddeel bloot te stellen aan het communisme.

Het Oostelijke theater van het Poolgebied werd niet verwaarloosd. Om politieke redenen heeft men hier geen commando gevestigd. Wel echter is het alomtegenwoordige Air Transport Command (tegenwoordig onder Gen. Maj. Robert W. Harper) belast met de volgende taken: Weather Service, Airways and Communication, Search and Rescue en Flight Service — teneinde elke phase in de ontwikkeling van de Amerikaanse macht in de lucht te kunnen stellen op een universele basis. Aldus voert de-A. T. C. de verschillende taken uit welke verband houden met het werk -van de luchtmacht aan de Atlantische zijde van de Noordpool. Bases en stations worden opgericht in New Foundland, Labrador, Baffin Island, Groenland en IJsland. In het geval van een aanval tegen het Westelijk Halfrond, zal de defensieve waarde dezer punten boven elke prijs verheven zijn.

Aanbevolen Artikelen

[Jen. Maj. T. K i r k: Air evacuation of wounded; Military Review 26-10-'47. 01 p. 27.

Beschrijft het vervoer door de lucht van gewonden en zieken.

G. G u a n e I I a (Ing. Ziirich) P. 1. C. A. O. demonstration van Navigationsgerate; Inter Avia 1-7-'46. 10 p. 58.

Verslag van een demonstratie van radio- en radar-instrumenten voor de luchtvaart ten overstaan van gedelegeerden van P1CAO. (met foto's en schetsen).

R o m a t, E t i e n n e: The Japanese preparation for Pearl Harbour; Military Review 26-10-'46 p. 90.

Een uit het Frans vertaald artikel over de voorbereiding van de Japanse vloot voor de aanval op Pearl Harbour (oefening, intelligence, nabootsing operatiegebied etc.).

(Vervolg pag. 15)

DIENSTEN DER M.L.

IX

WELFARE (2)

Sectie Vorming

door Kapt. C. A. Rofoertus.

Evenals dit bij de sectie Welfare het geval was, is ook de sectie Vorming niet onafhankelijk, maar is in haar geheel ondergeschikt aan de gelijknamige dienst van de Adjutant Generaal. Het lijkt mij nuttig hier in het kort, alvorens verder te gaan, de doelstellingen van de Dienst Vorming (en derhalve ook van de Sectie Vorming M. L.) uit een te zetten.

Deze, zijn: a. Het verhogen der geestelijke ontwikkeling der militairen.

b. Het bijbrengen van niet strikt militaire vakkennis, om de militairen meer geschikt te maken voor hun toekomstige betrekking in de burgermaatschappij.

Dit doel tracht de Dienst Vorming te bereiken met schriftelijke en mondelijke cursussen, avondscholen, bibliotheken, lezingen, excursies, e.d.

De Legeronderdelen zijn over geheel Indië verspreid en om deze nu zo doeltreffend mogelijk te bereiken, zijn in steden zoals: Batavia, Bandoeng, Seinarang, Soerabaja, Palembang, Padang, Medan, Makassar, Vormingscentra opgericht. Zij zijn de uitvoerende organen voor het Vormingswerk en dienen om de Vormingsofficieren der onderdelen, waarover zij zijn gesteld, bij te staan met het verrichten van hun taak. De mogelijkheden die door de Dienst Vorming zijn geopend, worden doorgegeven aan de verschillende Vormingscentra en deze zorgen er voor, dat de militairen in het onderdeel hiervan kunnen profiteren.

De Centrale Bibliotheek van Dienst Vorming voorziet de Vormingscentra van Lectuur op allerlei gebied, die op hun beurt de Vormingsofficieren van dienst kunnen zijn.

Hoe komt nu de Dienst Vorming (A. G. II D) aan het lesmateriaal? In Holland zijn verschillende Instituten o.a. P. B. N. A. — I. S. L. O. — Sch'hoefers — I. V. I. O., die de door de militairen aangevraagde cursussen leveren door tussenkomst van de R. A. O. — Den Haag.

Deze instelling stuurt de cursussen naar de A. G. II D, waar de ontvangen lessen gesorteerd en gedistribueerd worden.

Maar nu vragen we ons af, hoe het komt dat een cursist in 't algemeen 2 a 3 maanden moet wachten voor hij de eerste lessen van zijn aangevraagde cursus ontvangt. Laten we eens de reis van een aanvraagformulier volgen;

a. s. Cursist — Vorm. Off. — Vorm. Centrum (eventueel) — A. G. II D — R. A. O. Den Haag — instituut. De lessen in omgekeerde richting. Wel worden ook lessen per luchtpost verzonden, maar dit betreft dan alleen de eerste lessen. Het overgrote deel gaat echter per zeepost. Om dit enigszins te ondervangen legt de A. G. II D stockcursussen aan, waaruit onmiddellijk geput kan worden bij aanvraag. Helaas zijn dit er nog maar enkele, hoewel getracht wordt hierin verbetering te brengen.

Wat doet nu de sectie Vorming M. L.? Reeds eerder werd vermeld,

dat de Sectie alles betreft van de A. G. II D en omgekeerd treedt zij bemiddelend op tussen de Vm. O. en de A. G. II D.

De Sectie verzendt de lessen Voor de M. L.-onderdelen, waarbij een zekere controle niet overbodig blijkt te zijn.

De Sectie vorming moet eigenlijk meer gezien worden als een station tussen A. G. II D en de Vm. O. op de basis, dat aanvragen, moeilijkheden, klachten enz. voorlegt aan

II D en hiervoor een oplossing tracht te vinden.

Verder bezit de Sectie een bibliotheek, weliswaar nog klein, waaruit op aanvraag door de Vm. O. boeken, speciaal op vlieggebied, in bruikleen kunnen worden verstrekt.

Ook voor deze Sectie staan reorganisatieplannen op het programma, maar deze zullen lang niet zo verstrekkend zijn als bij de Sectie Welfare. In de toekomst zie ik voor de Sectie Vorming een blijvend en zo mogelijk nog inniger samengaan met Leger en Marine, ook al zou de Mil. Luchtvaart volledig zelfstandig worden. Het hoofdstreven bij de reorganisatie zal er op gericht moeten zijn om te komen tot een belangrijk snellere aanvraag- en distributiemethode van de schriftelijke lessen. Het thans bestaande systeem werkt nog te remmend op de animo bij de militairen.

Voor de M. L. wordt verder overwogen, in overleg met de R. A. O.-L. S. K., over te gaan tot het geven van practijk-cursussen.

In verband met 'het alom heersende personeels-tekort is het niet altijd mogelijk op de diverse bases gequalificeerd personeel voor de Vorming in te delen. In vele gevallen echter wordt deze taak dan door vrijwilligers, als neven-functie, op zich genomen. Een woord van dank voor deze medewerkers, welke allen 'het toeleng van hun mede-militairen voor ogen hebben, is hier alleszins op zijn plaats.

Sectie Sport

De Sectie Sport van de M. L. heeft tot doel de vrije sport op de verschillende bases van de Militaire Luchtvaart in geregelde banen te leiden en deze vrije sport zoveel mogelijk te stimuleren. Zij tracht dit te bereiken door het beschikbaar stellen van materialen, het geven van adviezen en z.m. het verstrekken van gelden waaruit de mate

riaal-voorraad kan worden aangevuld, of het aanwezige materiaal kan worden onderhouden, c.q. gerepareerd. Op haar beurt is ook deze Sectie niet zelfstandig, doch ressorteert, wat de vrije sport betreft, onder het D. C. O. — M. L. O.

De laatste instantie heeft als eerste taak de behartiging van de opleidings-sport, waarvoor zij zoveel mogelijk deskundige krachten ter beschikking van die onderdelen stelt, welke met de opleiding zijn belast. Zo is b.v. op de vliegbasis Kalidjati door het Hoofd M. L. O. een leraar M. L. O. ter beschikking gesteld. Daarnaast behartigt deze instantie eveneens de vrije sport, waarvoor zij materialen en middelen ter beschikking stelt. De materialen en middelen welke de sectie Sport verkrijgt zijn dan ook hoofdzakelijk afkomstig van de M. L. O., welke op haar beurt weer veel materiaal uit Holland van de NIWIN en RAO krijgt toegezonden.

Na ontvangst van deze materialen en middelen door de Sectie Sport M. L. worden deze naar gelang van behoefte over de verschillende bases gedistribueerd. Aan de hand van de basis afkomstige gegevens worden bij de M. L. O. aanvragen tot materiaal-verstrekking ingediend. Het Hoofd M. L. O., de Majoor Texeira, heeft altijd alles in het werk gesteld om zoveel mogelijk aan deze aanvragen te voldoen en verleent ons de grootst mogelijke medewerking, waarvoor wij van onze kant niet erkentelijk genoeg kunnen zijn.

Ter stimulatie van de vrije sport wordt door de Sectie Sport M. L. aangedrongen op het stichten van sportverenigingen op de verschillende bases, alsmede het organiseren van wedstrijden, tournooien enz.

Ik ben hiermede gekomen aan het einde van mijn poging U het een en ander duidelijk te maken over de Dienst „Welfare“. De doelstellingen zijn nog op lange na niet bereikt; onthoudt ons Uw critiek niet, deze kan er alleen toe medewerken dat de doelstellingen eerder bereikt zullen worden; maar laat het opbouwende critiek zijn. Ik kan U de verzekering geven dat wij ons volkomen bewust zijn, dat er nog vele fouten gemaakt worden, om deze te ondervangen en te verbeteren kunt U allen medewerken door het doen van suggesties enz., zodat wij uiteindelijk allen met voldoening op de resultaten van deze Dienst kunnen wijzen.

KEMAJORAN:

Met Groo t



■fc Kemajoran, de luchthaven van Batavia, is gedemobiliseerd! Jarenlang is Kemajoran een militair vliegveld geweest. Toen het in November 1946 door de M. L. van de R. A. F. werd overgenomen, had het zijn karakter van luchthaven, zowel voor militair als voor burgerverkeer, reeds teruggekregen, doch daarmee bleef er één groot verschil bestaan met de toestand van voor de oorlog.

Kemajoran liep nog steeds in uniform. De dienst liet deze reserve-plichtige voorlopig nog niet los.

Doch op 4 Februari j.l. drukte Lt. Muurling, Commandant van het Detachement M. L. Kemajoran de hand van de heer H. Mulder, Inspecteur van de Burgerluchtvaart, en met deze handdruk was het gebeurd: Kemajoran had de uniform uitgetrokken, en zwaaide af.

Bij deze gedenkwaardige handdruk waren vele autoriteiten aanwezig: de C. M. L., het fungerend Hoofd van de Afdeling Burgerluchtvaart van V. en W. (C. Jultus) en vele anderen. M. L.- V. en IV., K. L. M., Douane, Emigratie, B. P. Af. en M. P. kregen bedankjes van Lt. Muurling voor hun medewerking tijdens zijn Commando.

De Heer Mulder heeft de leiding van Kemajoran tijdelijk op zijn schouders genomen.

De militairen zullen voorlopig nog niet volledig van Kemajoran verdwijnen. De M. /.. liet een klein detachement achter voor de verzorging van de Vliegverkeersleiding, de Verbindingen, en de Weerdienst.

De gedemobiliseerde moet een beetje geholpen worden bij zijn terugkeer in het burgerleven en doorloopt thans een reconversie- cursus.

MENSEN EN FUNCTIES

De Res. Kapt. M. L. v.s.d. P. J. F. D. v. d. R i v i è r e is eervol ontheven van het Commando over liet Subsistenten Kader M. L. Batavia.

De Res. Je Lt. H. A. H a a r m a n s werd eervol ontheven van het Commando over de Subsistenten Compagnie M. L., Goenoeng Sahari.

Maj. H. F. J. H a r c k s e n trad vervolgens op als Compagnies- tevens Korps-commandant van het Troepen-detachement H. K. — M. L., terwijl de Lt. Haarmans benoemd werd tot Compagnies- tevens Korpscommandant van het Troepencommando M. L. Batavia.

De Oll. J. R. F. R u g e b r e g t werd eervol ontheven van het Commando over het Tpn. Det. 11. K. — M. L. en loegevoegd aan Maj. Hnrcksen.

De Res. Kapt. VI. der K. L. Ir. II. D o p p e n b e r g, van de VI. Techn. Dienst, is ter demobilisatie naar Nederland vertrokken. Hij zal in dienst treden van de luelitv. Mij Aero-I Iolland.

De Res. Kapt. Wrn. C h. II. W a l r a v e vertrekt met evacuatie-verlof naar Nederland.

I)le Lt. Vlg. Wrn. I... J. F. r o u w s vertrekt met zes maanden ziekteverlof eveneens naar Nederland.

EEN AFSCHEID

Aangezien dit nummer van „De Sl'uurkolom' ■ — althans voorlopig? — het laatste is, 'hetwelk door de kapitein „Kaas" Akkerman werd geredigeerd, is het mij een behoefte van deze plaats een kort woord van dank uit te spreken voor al hetgeen hij voor de voorlichting in en over de M. L. heeft gedaan.

Voor die enkeling in de M. L., die „Kaas" niet kent, moge ik verwijzen naar het September-nummer van „De Sl'uurkolom" (Typen van de M. L.-IV). Voor meer ingewijden is het geen geheim, dat de M. L. door het vertrek van Akkerman een groot verlies lijdt. De Propaganda en Voorlichting over de M. L. was bij hem in uiterst bekwame handen. Wij zullen zijn vaardige pen en zijn vlote causerieën missen.

„Kaas" wij weten, dat je slechts node je taak neerlegt en met bloedend hart je geesteskind „De Stiurkolom" in andere handen overgeeft. Wij wensen je in Holland een algeheel herstel en een spoedig ziens, al is het dan hoogstwaarschijnlijk in andere verhoudingen.

w.g. A. B. Wolff.

HET AUTOPARK VAN ANDIR

(In de wandeling „motorpool" geheten)

De Motorpool van de tweede Vliegbasis Andir, bij Bandoeng, is een Motorpool die men aan iedereen kan laten zien.

De Transportafdeling, waarvan onderluitenant Lavaleye de leiding heeft, is ondergebracht in gebouwen op een terrein, dat een paar honderd meter vóór de hoofdingang van het vliegveld, links van de weg is gelegen, terwijl de Reparatieafdeling, waarover OH'. Van Pelt zijn scepter zwaait, achter het gebouw van het Basiscommando te vinden is. Beide afdelingen zijn momenteel in staat het hoofd te bieden aan de meeste moeilijkheden die zich op een belangrijke basis als Andir (er werken 4000 man) voor kunnen doen.

Ook hier heeft men na de capitulatie van Japan iver van' de grond af xioeten beginnen.

Toen Olt. Lavaleye in jan. 1947 van het 18de Squadron op Tjililitan werd overgeplaatst naar 2 VB op Andir om daar de functie van MTO over te nemen, was de toestand niet bepaald rooskleurig. Dat was niet de schuld van zijn voorgangers, maar van de omstandigheden. Qualite't en quantiteit zowel van personeel als van materieel lieten zeer veel te wensen over.

Ruimte was er helemaal niet. De chauffeurs (meest Chinezen en inheems personeel) moesten na liet werk hun wagens mee naar huis nemen, wat tot gevolg had dat velen op e'gen houtje taxidiensten gingen verrichten. Er werd in die tijd gereden met een honderdtal wagens, die voor het grootste deel uit Jappendumps waren opgevist en in wat voor toestand ze verkeerden laat zich gemakkelijk begrijpen. De reparatie moest, ook door gebrek aan materieel en gereedschap, onvolledig en gebrekkig zijn. „De banden waren slecht", zei Olt. Lavaleye, „we zaten te sukkelen met accu's, er waren geen banken en dekzeilen, en zo zou ik door kunnen gaan, en dat alles terwijl we tot over onze oren in het werk zaten.

Maar langzamerhand werd het beter. Eerst resideerden we in het gebouwtje, waarin nu de brandweer is ondergebracht, maar in April verhuisden we naar dit



terrein. Het' was al vóór de Jappen kwamen de bedoeling om hier een goede motorpool te maken, en de gebouwen waren in 1942 zo' goed als klaar.

De Jappen verwaarloosden ze. Toen we hier terug kwamen, bleken er muren te zijn uitgebroken; in het dak van de middelste garage had een bom een gat gemaakt en 'het terrein was een modderbad. Maar dank zij de genie, hebben we direct veel kunnen verbeteren".

i* W ie mi over het terrein loopt, kan niet anders dan tot' de conclusie komen, dat het er bij Olt. 'Lavaleye prima uitziet. Het gebouw langs de weg wordt gebruikt voor administratie en legering van het personeel. De drie ' garages zijn in 60 boxen onderverdeeld. 40 ervan zijn m m diep, de rest heeft een diepte van 10 mm. Materiaal voor deuren is nog niet beschikbaar. Het terrein is nu grotendeels geasfalteerd. Brandstof wordt ter plaatse „getapt“.

Zelfs natuurschoon is aanwezig, want rond het eerste gebouw is een grasperk aangelegd, compleet met¹ bloemetjes, die de speciale aandacht van de „baas“ genieten. We kregen sterk de indruk dat de chauffeurs beter doen er niet met hun trucks over heen te rijden.....

In April werden er 40 auto's afgekeurd, maar al gauw kwamen er geregeld nieuwe bij. De Transportafdeling heeft zelf voor veel doeleinden wagens nocTg, en ook het vervoer van de verschillende diensten (1ste Vliegtuig Rep. Afd., Opleidingsscholen, enz. enz.) is administratief bij de Motorpool in verantwoording.

„We hebben momenteel het volgende m onze boeken“, zei S. M. Bogmans, die al vóór de komst van de tegenwoordige MTO de rol van „onder-MTO“ vervulde.

Hij noemde toen enige astronomische getallen, waarbij ons de schrik om het hart sloeg. Maar ze deden direct minder astronomisch aan, toen er bij werd verteld dat ze over 19 dienstere zijn verdeeld. Wat zich in het' laby- rinth van de Andirse werkplaatsen allemaal afspeelt, is de meeste M. L.-ers wel bekend; buitenstaanders kunnen zich daar geen denkbeeld van vormen. Goed vervoer is hier een eerste vereiste.

„Voor het ophalen en thuisbrengen van> personeel gebruiken we 20 trucks“, ging Olt. Lavaleye verder. Van 7 tot 2 is een deel van onze wagens beschikbaar voor de mensen die ze nodig hebben. We proberen dat zo billijk mogelijk te verdelen, maar er is nog steeds (vaak onbillijk) gekanker.

Wanneer we konden beschikken over de voertuigen van de diensten (die gedurende een deel van de dag niet worden gebruikt), zou het beter gaan.

Na twee uur is het werk niet afgelopen. Er is een avondbusdienst, en verder zorgen we er voor dat 's Zondags de mensen naar de kerk kunnen gaan, dat ze kunnen kegelen, studeren, tennissen, zwemmen en korfballen. Meestal is het hier pas om elf uur rustig.

Wensen hebben we nog genoeg. Graag zouden we het smeersysteem in eigen hand hebben en verder aanvulling en verbetering van materiaal en uitrusting (reserve-onderdelen en klein gereedschap, zodat de chauffeurs kleine reparaties zelf kunnen verrichten), ik zou al het vervoer in één hand willen hebben en op elke wagen een vaste chauffeur. Een was-inrichting staat op het programma. Maar klagen doe ik niet, want ze hebben ons geholpen als ze daartoe in staat waren. We plukken nu de vruchten van de steun, die we hebben gekregen en van het vele werk wat door iedereen is gedaan.

Doordat we in de loop van het¹ jaar tneer militaire chauffeurs kregen en doordat werkkrachten van vroeger terugkeerden, konden we gaani selecteren. Het personeel (63 chauffeurs en enig adm. personeel) is goed en werkt hard“.

De Olt. Van Pelt, nu hoofd van de Reparatie-Afdeling, kreeg in Sept. 1945, toen de „rotzooi“ overal nog fantastisch was, met nog enige mensen de opdracht om op Andir een transportafdeling op te richten.

Ze begonnen met helemaal niets. Wie nu door de loodsen loopt, waarin jeeps, 'trucks en personenwagens worden gerepareerd en onderhouden, wie de duco-in- richting, de timmerwerkplaats en de veldsmidse ziet, en daarvóór de Afd. van Olt. Lavaleye heeft bezocht, moet daarbij bedenken dat dit alles door hard werken, doo.r- zel'ten en organiseren, in de beste betekenis van dit lelijke woord, tot stand is gekomen.

Op mi kwade nacht deden de Republikeinen een overval op het vliegveld. En behalve dat de volgende ochtend de vliegtuigen waren versierd met roodwitte kleuren, waren al onze pas verworven onderdelen weer verdwenen! Soms werden we op de weg van Andir naar de stad overvallen, maar het liep meestal goed af.



Op Dinsdag 10 Februari overhandigde de Consul- Generaal der Verenigde-Staten te Batavia aan de Res. Kapitein v.s.d. der M. L. D. Bodemeijer het onderscheidingsteken van de Legion of Merit. Deze onderscheiding is door de Amerikaanse Regering aan Kapt. Bodemeijer toegekend wegens zijn verdiensten als lid van de Nederlandse Aankoop-commissie in Amerika gedurende de oorlogsjaren en zijn werk ten nutte van de Amerikaans- Nederlandse Lend-Lease.

De uitreiking van de onderscheiding werd bijgewoond door de C. M. L., de directeur van het Kabinet van de Legercommandant en een aantal officieren der M. L. en hun dames.

NIEUW L-VLIEGTUIG

Een nieuw licht verbindingsvliegtuig is in Engeland versdien. Het is de Heston A. 2./45 met een Gipsy Queen motor van 240 pk. Het toestel heeft een dubbele staart en is van het duwschroeftype. Het is speciaal gebouwd voor artillerieverkenning. Het heeft een korte aan- en uitloop, goede klimprestaties en is goed handelbaar bij lage vliegsnelheden.

In Sept. 1946 werd ik hoofd van een op zichzelf staande Reparatie-afdeling. Het personeel was slecht, maar de goede kern heeft geploeterd en nieuwe mensen opgeleid totdat¹ die even hard werkten en even enthousiast waren als zij. De jongens maakten van een oude bus van General Motors uit Priok, die in de bergen bij Lembang was achtergelateiv en waar niet veel meer van over was, een prima bus, die nu alweer langer dan een jaar dienst doet. Voor de genie maakten ze van drie oude motorwalsen één goede. Em zo zou ik door kunnen gaan."

Olt. Van Pelt, Sgt. Samuels, Sgt. Lawson en Piet Vaasen zijn de enigen van de oude ploeg van 1945 die nu nog in de Reparatie-Afdeliug zijw overgebleven, In totaal werken er 69 mntr, en het „loopt“.

METALEN VLIEGTUIGEN.

II MASSAPRODUCTIE

Speciaal voor „De Stuurkolon” geschreven door J- Steynis, redacteur „Vliegwereld”.

De problemen waaraan de eerste ontwerpers van vliegtuigen de meeste aandacht schonken., waren in hoofdzaak van aërodynamische aard, m.a.w. wanneer het vliegtuig kon vliegen ivos men al zeer voldaan. De sterkte van het vliegtuig kwam pas in de tweede plaats. Men had toen ook nog geen idee hoe groot de krachten waren die tijdens het vliegen op het vliegtuig werkten. Men was dan ook slechts aangewezen op hel systematisch versterken, van die onderdelen, welke in de practijk te zwak bleken. Al gauw kwam men toen tot de ontdekking, dat hout voor vele constnctiedeten niet voldeed en deze noodzakelijk uit metaal vervaardigd moesten worden.

In deze periode van de ontwikkeling van het vliegtuig werd dan ook nooit van een model een groot aantal gebouwd, omdat binnen enkele maanden dat model reeds weer verouderd kon zijn. Gedurende deze ontwikkelingsperioden veranderden de ontwerpen zo vlug, dat zelfs gedurende liet afbouwen van een vliegtuig, algehele wijziging van de plannen noodzakelijk kon zijn.

'Bij de huidige stand der vliegtuigbouw, nu alle krachten die onder normale omstandigheden op 'het vliegtuig kunnen werken, nauwkeurig berekend kunnen worden en een 'beier inzicht in de aërodynamische problemen is verkregen, is een zekere mate van standaardisering mogelijk geworden, waardoor de aansc'haffing van 'kostbare machines, welke voor productie op grote schaal noodzakelijk zijn, gerechtvaardigd wordt. De practijk van de vliegtuigbouw leert, dat slechts geheel metalen vliegtuigen voor massa-productie in aanmerking komen.

Bescherming van legeringen

Zoals reeds is opgemerkt, gemakkelijk is de overgang van de gemengde (bouw wijze naar het geheel uit metaal vervaardigde vliegtuig niet geweest. Het 'bewerken van het zilver glanzend duraluniinium stelt geheel andere eisen dan staal af koper. Alleen al de ibesc'herming van aluminium-legeringen tegen oxyderende dnvloeden van buiten, b.v., tegen zeewater, is' een wetenschap op zichzelf geworden, waarmede men nog lang niet gereed is.

De laatste jaren is men er in geslaagd langs electrolyt-sclie weg een oxydelaagje op het' aluminium en zijn legeringen aan te brengen waardoor 'het in staat is zeer lange tijd aan sterke oxyderende invloeden, zelfs aam die van zeewater, weerstand te bieden. Dit procédé „Eloxeren” genaamd, berust hierop dat het oppervlak van het te beschermen onderdeel door electrisc'h ontwikkelde zuurstof in een zwavelzuurbad geoxydeerd wordt, waarbij het aluminium in het zeer 'harde maar poreuze' aluminium-oxyde wordt omgezet.

De dikte van dit laagje bedraagt niet meer dan 0.005 — 0.01 mm. De electrolyten, die in hoofdzaak gebruikt worden, zijn: Chromzuur, oxaalzuur, en zwavelzuur. Naar gejang van de eigenschappen welke van de oxydelaag gewenst worden, worden nog enige bijzondere stoffen aan het 'bad toegevoegd.

De .oxydatie kan geschieden door middel van:

- Indompelen, waarbij het te eloxeren voorwerp in het bad wordt opgehangen;
- Dóórtrekken, waarbij het te eloxeren voorwerp door het bad wordt getrokken; speciaal voor draden en ■banden;
- Opspuiten, waarbij het te eloxeren onderdeel wordt bespoten met electrolyt; speciaal voor grote voorwerpen, welke niet in een bad kunnen.

De voorbehandeling is zeer eenvoudig. Het voorwerp wordt eerst in een NaOH-oplossing ontvet en gereinigd en daarna 'in een speciale oplossing gebeitst. Na zorgvuldig gereinigd te zijn door spoelen met koud water, wordt hei: voorwerp vervolgens gedompeld in een bad met salpeterzuur. In het volgende bad wordt het aangehechte salpeterzuur verwijderd, waarna 'het oxydeerproces plaats heeft. Moet de oxydelaag alleen voor bescherming dienen, dan is bovenstaande 'bewerking voldoende.

Voor decoratieve doeleinden wordt nog een behandel-ling met petroleum of benzol en hierna in 'heet watei dompelen toegepast. Nog vele andere voorbehandelingen' zijn mogelijk om bepaalde kleuren te verkrijgen. Om enig idee te krijgen in welke 'kleuren eloxeren mogelijk is, volgen 'hieronder enkele van de meest sprekende tinten.

Donker en licht rood. Donker en licht 'blauw. Bruin, dof zwart, zilver en goud, in verschillende variaties, gebloeid of gestreept.

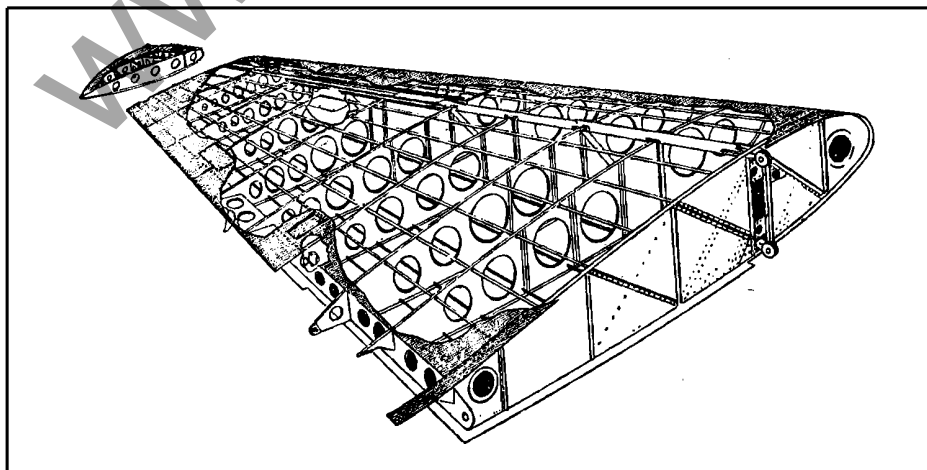
De oxydelaag is glasachtig en toch buigzaam en kan in verschillende graden van hardheid worden opgebracht. Ook kunnen verschillende lagen over elkaar gelegd worden, 'b.v. kan op een dic'hte laag een poreuze laag worden gebracht, welke geschikt is om impregneerstoffen op te nemen.

Metaalconstructies.

Zeer veel bittere ervaringen moesten worden opgedaan en zeer vele proefnemingen verricht, -voor men gekomen was op de 'hoge trap van ontwikkeling, waarop de tegenwoordige metaalvliegtuigbouw staat.

Verschiedende legeringen zijn op de markt verschenen, welke alle ten doel hebben, de sterkte te vergroten en zodoende materiaal te kunnen uitsparen. En nog steeds wordt in deze richting verder gezocht.

Een ander belangrijk punt is het doelmatig gebruik van het materiaal bij de constructie van het vliegtuig. Daar de verschillende duralu-minium-legeringen slechts verkrijgbaar zijn in strippen, platen, staven en dunwandige buizen, is de constructeur gedwongen, de verschil-lende delen, 'waaruit' het vliegtuig wordt samen-gesteld, hieruit té ver-vaardigen. Wanneer men. dan ook een geheel uit metaal vervaardigd vlieg-tuig van binnen bekijkt, ziet men dat dit geheel (Vervolg pag. 11)



Vliegende Artsen

Op 18 Februari werd in het Militair Hospitaal I het insigne van „Vliegerarts” door de Legercommandant Luitenant-Generaal S.H. Spoor, uitgereikt aan de volgende reserve-officieren van Gezondheid He. klasse van het K. N. I. L.:

J. G. Grim — Th. B. Van Wettum
D. W. Den Herder — J. W. Terburg

Deze uitreiking, die een bijzonder karakter droeg omdat zij kwam aan het einde van de eerste officiële cursus voor vliegerarts, welke ooit in Indië of Nederland is gehouden, werd bijgewoond door een groot aantal autoriteiten van Leger, Marine en Burgerluchtvaart.

Behalve Generaal Spoor waren o.a. aanwezig de Chef van de Generale Staf, Generaal-Majoor D. C. Buurman van Vreeden, de Chef van de M. G. D., de Generaal-Majoor Wilkens, het Hoofd van de Dienst Volks Gezondheid Dr. Veenbaas, Prof. Van Wulfften Palthe, Prof. Siegenbeek van Heukelom.

De Chef Vlieg. Dienst van de Militaire Luchtvaart, Luitenant-Kolonel Dr. L. F. S. de in Hartogh, sprak een welkomstwoord en merkte op, dat de betekenis die aan deze opleiding moet worden toegekend, hem had doen besluiten, zoveel autoriteiten uit te nodigen. Hij belichtte enige aspecten van het werk van de vliegerarts, waarvan de voornaamsten zijn, dat hij de zorg voor het lichamelijk en geestelijk welzijn van het personeel der Militaire Luchtvaart draagt, dat hij als arts bij de Vliegmedische Dienst de keuringen moet verrichten van de bemanningen niet slechts van de militaire, doch ook van de burger- toestellen.

Hij bracht dank aan de docenten van de Medische Faculteit, de Militaire Luchtvaart, de Militair Geneeskundige Dienst en het Hygiënisch Instituut, alsmede aan de instructeurs van de Militaire Luchtvaart voor hun medewerking bij deze cursus. Speciaal dankte hij Kapitein Vliegerarts De Vries, die de leiding van de cursus in handen had. Voorts bracht hij zijn erkentelijkheid onder woorden voor de bereidwilligheid van de Commandant van de Militaire Luchtvaart, die ervoor heeft gezorgd, dat de vliegcrachten (liet A-brevet voor vlieger konden behalen, hetgeen hun inzicht in het vak verdiept.

Hierna spelde Generaal Spoor de nieuwe vliegerartsen het insigne op de borst. De Lt. Kolonel Wartena voerde vervolgens het woord, namens de Commandant der M. L. en legde nogmaals de nadruk op de betekenis van een vliegopleiding voor deze artsen. „Het gaat niet zozeer om het behalen van een bepaald ibrevet, hoofdzak is, dat een vliegerarts onder zoveel mogelijk verschillende omstandigheden zelf heeft gevlogen. Hij dankte namens de commandant der M. L. de Legercommandant voor zijn bereidwilligheid de insignes uit te reiken.

Vervolgens sprak Generaal Spoor de nieuwe vliegerartsen toe. Hij wees op het belang van deze tak van dienst. In korte trekken schilderde hij de ontwikkelings gang van het Leger in Indië, uit een toestand van chaos tot een georganiseerde strijdmacht, die ook thans weliswaar nog niet volmaakt is, maar vooral ook door de toewijding, die van hoog tot laag wordt betoond, bewezen heeft, volkomen berekend te zijn voor zijn moeilijke taak. Daarnaast staat het probleem van de organisatie der Luchtschrijdkrachten, die wij uitgebouwd willen zien tot een hichlmaacht, welke een gezamenlijke luchtmacht moet worden en waarinook betekenis zal toenemen. De Legercommandant sprak de hoop uit, dat de nieuwe vliegerartsen de goede naam en de roem van de M. G. D. in Indië zullen ophouden en dal zij daaraan zullen bijdragen, niet slechts ten bate van de Militaire Luchtvaart, maar ook van de Luchtvaart in het algemeen. Hij wenste hen veel succes toe op hun nieuwe pad als vliegerarts.

M. A. T. S.

De beide grote militaire luchttransport-organisaties in de Verenigde Staten, A. T. S. (Air Force) en N. A. T. S. (Navy) zijn op aanwijzing van Defense Secretary James Forrestal samengesmolten tot één geheel, genaamd: Military Air Transport Service. (M. A. T. S.) Vliegtuigen en personeel zullen in M. A. T. S. gecombineerd worden, en onder bevel van de U. S. A. F. komen te staan. M. A. T. S. zal alle geregelde lijnen van A. T. S. en M. A. T. S. gaan vliegen. Leger, Marine en Luchtmacht zullen slechts een klein aantal transport-vliegtuigen voor intern gebruik behouden, die niet onder M. A. T. S. komen te staan.

Als commandant van M. A. T. S. wordt genoemd Maj. Gen. Laurence S. Kuter, tot dusverre vertegenwoordiger van de V. S. bij I.C.A.O. Zijn optreden als commandant kan in Maart tegemoet gezien worden.

PIETER BEN

Het gezin van Kapt. B. Wetters werd uitgebreid met een zoon, geboren op 4 Februari. Naam: Pieter Ben. Hartelijke gelukwensen voor Kapt. en Mevr. Wetters.

METALEN VLIEGTUIGEN (Vervolg)

is samengesteld uit platen en uit plaat vervaardigde profielen van alle mogelijk vormen.

Voor al de laatste jaren ziet men constructies toegepast, waarbij de plaatbekledingen van romp en vleugels zeer veel tot de sterkte van het vliegtuig bijdragen. Hierbij kan men eigenlijk niet meer spreken van vakwerk-constructies, die door opgeklonken platen verstijfd worden (meedragende 'huid'), zoals bij de meer conservatieve bouwwijzen. Bij de nieuwere constructies, zoals bij de Douglasvliegtuigen en andere, moeten romp en vleugel in hun geheel meer als doosliggers beschouwd worden, met de gewenste aerodynamische vorm. De huidplaten worden hierbij door langs- en dwarschotten verstijfd. Ten gevolge van de belastingen ontstaan in dergelijke verstijfde plaatcilinders trek- of drukspanningen. Waar drukspanningen kunnen optreden, zullen de platen, die meestal heel dun zijn (0,5 — > 2 mm) willen uitknikken. Deze moeten dus door profielen verstijfd worden.

Reeds in de wereldoorlog werden dergelijke constructies, z.g.n. „schaalconstructies” in hout uitgevoerd. In latere jaren werden door de Lockheed-fabrieken dergelijke vliegtuigen de „Lockheed Vega's” in serie vervaardigd. — Ook de beroemde „Panderjager” was als zodanig gebouwd. Lange jaren werd deze constructie echter zelden toegepast. Slechts voor deze zeer snelle vliegtuigen, wanneer men bijzonder vloeiende vormen wenste, bracht de schaalconstructie voordelen.

Door het toenemend luchtverkeer is het in serie vervaardigen van geheel metalen vliegtuigen mogelijk geworden, waarvoor de schalenbouwwijze zich uitstekend leent. Deze heeft verder nog het voordeel, dat de ruimte binnen in het vliegtuig veel minder in beslag genomen wordt door spanten, schoren en verspanningen, wat voor verkeersvliegtuigen een voorname factor is.

Amerika verrast ons bijna elke dag met iets nieuws op luchtvaartgebied en veel is er thans werkelijkheid geworden, wat men niet lang geleden in Europa nog als een utopie beschouwde. Dit heeft zowel betrekking op het bouwen van bijzonder sterke motoren, verstelbare luchtschroeven met constante prestatie, als op het verbeteren van de constructiemethoden en de vorm der vliegtuigen.

Duitsland stond vroeger aan de spits wat betreft het maken van geheel metalen vliegtuigen. In de laatste oorlog is hierin echter een grote verandering gekomen en vooral Amerika heeft in dit opzicht buitengewoon uitgeblonken.

HET VRAAGSTUK: SNELHEID

door KAPPA.

In de huidige periode van de aviatische evolutie zien we onder meer een enorme toename van de snelheid. We onderscheiden thans het subsonische gebied, waarin snelheden van 800 – 1000 km/u reeds herhaaldelijk bereikt werden, en het supersonische, waarin men reeds boven de 1900 km/u is gekomen.

Hoe was het in de jaren na de eerste Wereld-oorlog? Ook toen kon men, steunend op de vele technische verbeteringen die in de oorlogsjaren tot ontwikkeling gebracht waren, de snelheid van het vliegtuig belangrijk doen toenemen. Die periode vertoonde veel overeenkomst met de huidige. Overal werden proeven genomen met revolutionaire ontwerpen en sloeg men nieuwe wegen in op het gebied van aëro-dynamische vorm. Men stond toen evenals thans voor een barrière, al lag deze iets lager dan de snelheid van het geluid. Het op hetgeen een Fransman in 1920 schreef over Sadi Lecoq, een beroemde snelheidsduivel van weleer, die er in geslaagd was de snelheid van 302.8 km/u te bereiken: „Ainsi le pilote de Nieuport était le premier homme à franchir le cap de 300 km/h”.

Kort voor het uitbreken van de oorlog in 1914 was het snelheidsrecord op 200 km/u gebracht. In 1919 bracht de reeds vermelde Sadi Lecoq het record op 247 km/u, tijdens de wedstrijd om de Coupe Deutsch. Hij vloog bij deze gelegenheid een Spad XX. Zes dagen later kwam Bernard de Romanet tot 268 km/u, doch dit record was niet officieel.

Bij dit tweetal schaarde zich al spoedig de vlieger Casale, en deze drie mannen voerden de snelheid van het vliegtuig om beurten op totdat Sadi Lecoq eindelijk de 300 km/u overschreed. Hij deed dit met een Nieuport machine, speciaal voor record-vluchten gebouwd, die voorzien was van een Hispano-Suiza motor van 320 pk. Het toestel, dat uitermate fraai van stroomlijn was, woog 936 kilogram, en had een dragend oppervlak van 12 vierkante meter.

De strijd ging voort. Nog in hetzelfde jaar legde Romanet er 7 km boven op, en in December 1920 noteerde Sadi Lecoq 313 km/u.

Bij deze grote vooruitgang speelden twee factoren een aanzienlijke rol; de Coupe Gordon-Bennet en de Coupe Deutsch. Dit waren snelheidscompetities, waarvan de eerste reeds voor de oorlog was begonnen en welke elk jaar de voornaamste vliegers ter wereld aantrokken.

De Coupe Gordon Bennett werd in 1920 voor de derde opvolgende maal door Frankrijk gewonnen, dat hierop de beker mocht houden.

Natuurlijk waren de bereikte snelheden voorlopig alleen maar records.



Sadi Lecoq voor zijn Nieuport-race-vliegtuig

Zij werden gemaakt met behulp van speciale vliegtuigen en met motoren, waaruit het uiterste vermogen gehaald werd dat in die dagen mogelijk was. Voorlopig hadden zij geen praktisch nut voor de civiele en militaire luchtvaart. Met hoeveel moeilijkheden men nog te kampen had bleek b.v. tijdens de Coupe Gordon Bennett in 1920 toen de winnaar de enige vlieger was die tenslotte het gehele circuit wist af te leggen.

? De motoren van de overigen waren niet tegen de krachtsinspanning opgewassen.

Er werden, evenwel nuttige lessen geleerd voor de toekomst. Een der opvallendste der deelnemende toestellen was een Dayton-Wright uit de V. S. Het was een eendekker met een vrijdragende vleugel, waarvan het profiel veranderd kon worden, en, wat een zeer grote bijzonderheid voor die dagen was, een intrekbaar landingsgestel.

Dank zij de edelmoedigheid van de familie van 'haar voormalige president, kon de Aero-club de France de wedstrijden beginnen om de coupe Deutsch de la Meurthe. Deze werden voor het eerst gevlogen in 1921, over een traject van 300 km. Bij deze gelegenheid maakte de Italiaan Brackpapa een gemiddelde snelheid van 299 km/u over de eerste 100 km met een Fiat van 700 pk. Hij moest weliswaar zijn vlucht afbreken tengevolge van een motordefect, doch niettemin betekende ook deze prestatie weder een belangrijke stap voorwaarts, omdat het mogelijk was gebleken een dergelijke hoge snelheid over een vrij grote afstand vol te houden.

Het jaar 1922 bracht nieuwe records. De Amerikaan Maughan, op een Curtiss van 400 pk bereikte 334 km/u en zijn landgenoot Mitchell een paar maanden later 358 km/u. De Fransen lieten dit niet op zich zitten, en het was andermaal Sadi Lecoq, die van zich deed spreken, door, nog altijd met zijn Nieuport-Hispano, de formidabele snelheid van 375 km/u te bereiken.

Dat was in Februari 1923. De 400 km grens begon in zicht te komen. Men begon toen reeds een beeld te krijgen van een toekomst welke heden nog niet ten einde is, en waarin de prestaties steeds hoger opgevoerd werden. Het was een jaar geleden, dat men tegen de 300 km/u opkeek als een berg, en dat de wereld in opschudding kwam toen de eerste mens deze snelheid bereikte. En nu zat men op dezelfde manier voor de 400 km/u. Tegenwoordig is het nog net hetzelfde; een prestatie is nauwelijks geleverd, of zij is reeds weder overtroffen. Wij hebben enige jaren tegen de geluidsbarrière zitten kijken totdat deze onlangs doorbroken werd en nu zit men alweer ongeduldig te wachten totdat iemand met nog veel grotere snelheid door het luchtruim zal schieten.

Het vertrouwen dat men de 400 km spoedig zou bereiken werd versterkt toen de Amerikaanse luitenant Williams tijdens de wedstrijd om de Pulitzer trofee 200 km aflegde met een gemiddelde van 392 km/u. Dit betekende nog iets nimmer dan een record-vlucht, waarbij het er omgaat, zo'n snelheid gedurende een paar seconden vol te houden.

Nummer twee in deze wedstrijd was een landgenoot van Williams, de vlieger Brow, met 389 km/u. Zij vlogen beide Curtiss-vliegtuigen met motoren van 465 pk. Het was dezelfde Brow, die kort daarop ruimschoots over de 400 km heen kwam. Hij noteerde 414 km/u in een Curtiss met een wat zwaardere motor (507 pk).

TYPEN IN DE M. L. X

Adrianus van Pelt

Slechts een vluchtige studie van de levensloop van Onderluitenant Adrianus van Pelt, zeer bekend figuur in de A.L. en Hoofdmonteur van grote ervaring en bekwaamheid, is voldoende om bij U zelf een groeiende verbazing waar te nemen, welke allengs stijgt tot perplexie. Hij werd geboren in 1894, dat is dus al een tijdje geleden, maar deze datum is per saldo slechts voor de burgerlijke stand van belang. Voor het leger wordt iemand eigenlijk pas geboren als hij dienst neemt, en dat was bij Adrianus van Pelt in 1909 het geval, óók al een tijdje geleden dus. Bijna veertig jaar.

En veertig jaren dienst verdienen wel even de aandacht, zelfs al verlopen ze gladjes en zonder schokken, maar wanneer iemand veertig jaren dienst noteert met evenementen en allerlei bijzondere ervaringen, zoals bij van Pelt het geval is, dan is aandacht niet genoeg.



Je zou een Balzac er bij moeten halen, om deze veertig jaren tot nieuw leven te brengen; een ordinaire pamfletten-schrijver voelt dat hij, zelfs met een Parker-51 de luxe, in de uitvoering van een dergelijke laak ernstig te kort schiet.

Wat te zeggen van iemand, die bij Curacao, naar koraalriffen duikt, die daarna naar de luchtvaart overgaaf en ac'lit vliegongelukken overleefde, die vervolgens drie jaar krijgsgevangen zit, en ten slotte nog steeds monter en fris zijn dienst doet. En zich, zoals hij zelf zegt, jónge en fris voelt!

Bij dergelijke fenomenen kan men blijven stilstaan, verklaren kan men ze niet. Misschien zit het 'm in de geboorteplaats van van Pelt: Schiedam, die goede stad (die stad waar zo menig vat).

In elk geval, wat uit Schiedam komt, vergaat niet, zegt men, integendeel, hoe ouder het wordt, hoe beter het is.

We zullen nu naar het jaar H)09 terugkeren en van daaraf de levensweg van Adrianus volgen. Met zevenmijlslaarzen, anders komen we niet op tijd klaar.

In 190!) dus, een jaar waarin Kuropa voor de zoveelste keer op de rand van een oorlog stond, (Wilhelm met de pun('snorren deed de mensheid in die dagen even vaak

schrikken als later Adolf de Eerste en de Laatste) nam Adrianus van Pelt, 15 jaar oud, dienst bij de Constructie-Compagnie in Schoonhoven. Daar bleef hij echter niet lang, want een jaar later ging hij naar de School der Genie-troepen in Utrecht. Zo langzamerhand werd de technische kennis gelegd, welke hem bij de luchtvaart te stade zou komen, doch voorlopig was er nog geen vliegen bij. Integendeel, Adrianus dook onder. Hij dook niet, zoals vele vaderlanders in de bezettingsjaren hebben gedaan, in de kelder, maar hij dook onder water. Hij werd namelijk gedetacheerd in Curacao en tewerkgesteld bij de havenwerken van dat eiland. De haven was een beetje versperd door koraal-riffen, en Adrianus nam het op zidi deze versperring op te ruimen.

Bij de Genie staat men voor niets!

Toen de koraalriffen de bloei van Curacao en van het oliebedrijf niet langer meer in de weg lagen, keerde van Pelt naar Nederland terug, net op het moment dat er nieuwe moeilijkheden waren tussen Wilhelm met de puntsnorren en een paar van zijn burens, en gedurende twee jaren zag van Pelt hoe een nieuw wapen tot ontwikkeling kwam; de Militaire Luchtvaart. In 1916 besloot hij dat een beetje vliegen geen kwaad zou kunnen, na al dat onder water zitten in de West. Hij toog naar Soesterberg, dat mysterieuze oord, waarover veel gefluisterd werd onder de brave Hollandse burgerij; maar waar inderdaad een klein groepje mannen met haar op de borst (stuk voor stuk „typen“, een paradijs voor iemand die een „typen“-rubriekje moet schrijven) bezig was om de fundamenten te leggen voor de grootheid van de Nederlandse luchtvaart. V. Pelt kwam in opleiding voor monteur, en nog in hetzelfde jaar werd hij „Mecanicien le klas“. Dat was in die dagen geen eenvoudig baantje, want de Gnome-motoren, waarmee men vloog, begonnen van het moment dat zij aangeslagen waren, stukken van zich af te werpen, en het was de taak der mecaniciens om deze er zo snel mogelijk weer in te gooien.

De vader van v. Pelt zag dit alles met grote ogen aan en zei; denkend aan de duikersjaren: „Vroeger was mijn zoon diep gezonken, maar tegenwoordig ziet hij uit de hoogte op mij neer“.

Adrianus bleef rustig neerzien uit de hoogte, maar intussen keek hij ook terdege in allerlei motoren, waarvan men, naarmate er meer belligerende vliegtuigen geïnterneerd werden, een groter verscheidenheid kreeg. Hij werd een steeds bekwaamer vakman, en werd benoemd tot Sergeant-werktuigkundige.

Ondanks deze voorspoedige loopbaan, voelde hij zich niet 100% tevreden. Hij wilde de vleugels wat wijder uitslaan, en Nederland was daarvoor niet groot genoeg. Zodoende begon hij over Indië te piekeren, en piekeren wilde bij v. Pelt zeggen: doen.

Dat was in 1921. In-dat jaar maakten v. Pelt en de Indische Mil. Luchtvaart voor het eerst kennis met elkaar. Hij begon als burgerambtenaar met proeftijd en het proeven bleek wel te bevalen, want twee jaren later zat hij voor vast bij de M. L. (toen nog L. A.) met de uniform weer aan en de rang van Adj. O. O. Monteur,

Het meest heeft hij in zijn M. L.-tijd op Andir gezeten. Ook een tijdje op Kali Djati, maar Andir, dat is de ibasis van v. Pelt. Die twee horen bij elkaar. Hij zit er nog steeds, als Hoofdmonteur. De Japanners hadden hem van Andir weggehaald, althans hij werd na afloop van de oorlog „aangetryffen“ (zoals de officiële term daarvoor luidt) in Batavth, en dit is waarschijnlijk een van die dingen die van Pelt de Japanners nooit vergeven zal, maar na „aangetroffen“ te zijn, zat hij bliksemissgaww weer op z'n ouwif veld!

Net voor de oorlog kwam hij bij een ongeluk met een Koolhoven F. K.-Jil nog lelijk terecht en er was heel wat oplappen voor nodig om dat weer te fiksen, en het is natuurlijk helemaal niet best om min of meer invalide in krijgsgevangenschap te raken. Maar het is gelukkig allemaal weer in orde. gekomen, v. Pelt is nog steeds op liet appèl.

En dat is maar goed voor de Militaire Luchtvaart!

SPORT HET M. L. PAAS-SPORTTOURNOOI

De momenten en sportlocaties van sommige partijen.

(Van onze Sport-medewerker)

- In aansluiting op eerdere berichten (zie „De Stuurkolom“ Jan. en Febr.) nog het volgende:
- De M. L. wordt verdeeld in vier Groepen t.w.
 GROEP I : L. S. K.: ARVA Sqd., 322 Sqd. Indië Comp. 1, 2, 3 en 4 (Luchtvaarttroepen).
 GROEP II : LUCOSU: Medan, Padang, Palembang, Pangkal-Pinang, en de op deze bases gelegen Squadrons.
 GROEP III : OPLEIDINGEN M. L.: O. C. O. Kalidjati, D. T. O. Bandoeng.
 GROEP IV : LUCOJA en IBOING: Grote Oost, Java (Uitgez.; Groep I en III).
 - Iedere Basis houdt onderlinge wedstrijden en stuurt resultaten op, m.d.v.
 Groep I aan Majoor VI. Wnr. W. van den Bosch, Cdt. 322 Sqd., Semarang,
 Groep II aan Majoor VI. Wnr. Maurenbrecher, Cdt. LUCOSU, Medan.
 Groep III aan Instructeur M. L. O., Tlt. Bouwer, Kalidjati.
 Groep IV Kapt. der Art. J. Straus, H. K. M. L., Batavia.
 van wie U weer zult horen wie gekozen zijn om hun Groep te vertegenwoordigen.
 - De Wedstrijden hebben plaats op Goede Vrijdag, Zaterdag, Paas-Zondag, Paas-Maandag.
 - Dertig man mogen voor een Groep uitkomen, maar elke Groep moet aan alle sporten deelnemen.
 Er zijn zes sporten: Voetbal, Hockey, Waterpolo en Tennissen, Athletiek en Zwemmen. We zullen dus niet het beste zien wat een enkele individueel in een bepaalde sport kan presteren maar wie de beste „all-round“ sportmensen zijn.
 - Als we sport voor sport even nagaan zien we:
 ATHLETIEK: Negen nummers t.w.:

Speerwerpen	:	Twee deelnemers per	Groep
400 M Hardl. :			
Kogelstoten	:		
100 M Hardl.	:	" " " "	
Hoogspringen	:		
1500 M Hardl.	:		
Verspringen	:	" "	
4 X 100 M Est	:	Een ploeg per Groep	

Ieder nummer heeft zijn vier besten en die krijgen 4, 3, 2 of 1 nummerpunt.

Aan het eind van de Athletiek worden al deze Nummerpunten opgeteld en de Groep met het hoogste aantal Nummer-punten krijgt 4 WEDSTRIJD-Punten, Nummer twee 3, nummer drie 2, en nummer vier 1. 1 1

ZWEMMEN: Vijf nummers t.w.:

100 M Vrije Slag	:	Twee deelnemers per	Groep
100 M Rugslag	:	" " " "	
100 M Schoolslag	:	" " " "	
5 X 50 M Vrije Sl. Est. ;		Een ploeg per Groep	
3 X 50 M Wisselsl. Est.	:	Een ploeg per Groep	

Puntentelling; Zie Athletiek.

TENNISSEN: Twee nummers t/w.:

Heren-Single	4 Deelnemers	per Groep
Heren-Double	2 Doubles	per Groep

WATER-POLO: Een Zevental per Groep.

Voetbal: Een elftal per Groep.

Hockey: Een elftal per Groep.

Puntentelling Tennis, Waterpolo, Voetbal en Hockey: Twee maal twee groepen Vegen elkaar; Winnaars- en Verliezersronde en Nc^ Een, Twee, Drie en Vier krijgen 4, 3, 2, en 1. Wedstrijdpunt.

De wedstrijden worden in Batavi^ gehouden. Voor vervoer van Lucosu zijn twee B-25's beschikbaar gesteld, terwijl IBOING er een krijgtaogewezen; dit laatste zal wel te veel blijken, maar het 322ste heeft ook ruimte nodig en vult' dit wel akn. Het resterende deel zal zich waarschijnlijk met Moeder Aarde c.q. hobbels en kuilen tevreden moeten stellen (Vlieguren zijn nog steeds op de toon).

Van de GROEPSVERTEGENWOORDIGERS zou ik wel graag te horen krijgen hoe of wat, speciaal het IBOING-deel, waarvoor de Kapl^Staal zich beschikbaargesteld heeft en LUCOSU.

Van U wordt verwacht dat U zoveel mogelijk Uweigensportmateriaal medebrengt, zoals eigen stick, racket, voetbalschoenen, spikes etc., daar natuurlijk in Batavia dit materiaal even schaars is als op de bases.

Telegrammen om inlichtingen moeten worden gericht aan C. M. L. C. W. afd. L. O.

SPITFIRE-TRAINER

(Van ome correspondent)

Den Haag. Febr. Binnenkort zullen in Nederland een aantal Vickers-Supermarine Spitfire-trainers arriveren, die door onze luchtmacht zijn besteld ten behoeve van de opleiding van onze toekomstige Spitfire-jachtvliegers.

Tot heden was het gebruikelijk, dat een toekomstig jachtvlieger zijn "primary training" ontving op een goedig leskistje, zoals bv. de Tiger-Moth, waarna zijn "advanced training" begon op een zwaardere machine, zoals bv. de Harvard. Na de advanced training volgde dan meteen de overgang op 'het operationeel jachtvliegtuig.

De overgang van een toestel als de tweepersoons Harvard op een toestel als een moderne eenzitsjager is inderdaad te groot, vandaar dat men, speciaal in Engeland, ertoe is overgegaan vele bekende eenzits-jagers door aanbrenging van een tweede cockpit in tweepersoons trainers te converteren.

Zo ontstonden b.v. de Spitfire-trainer; de Hurricane-trainer, de Meteor-trainer (waarvan ook onze luchtmacht binnenkort er enkele zal ontvangen) en de Firefly-trainer (de Firefly is van huis uit reeds een tweepersoons toestel, doch men heeft de achter-cockpit verhoogd aangebracht en voorzien van een volledig stel vlieginstrumenten en bedieningsorganen).

Het is duidelijk dat deze tweepersoons jachtvliegtuigen de opleiding van toekomstige jachtvliegers sterk ten goede komt. Immers, de pupillen behoeven hun eerste vlucht op hun „raspaardjes" niet meer geheel alleen te maken, doch maken hun eerste vluchten onder het wakend oog van een instructeur, een man die reeds heel wat vliegrepen op jachtvliegtuigen zal hebben gemaakt.

De Spitfire-trainers die wij straks in ons land zullen zien zijn ontwikkeld uit het Spitfire-type Mark IX. Het voornaamste verschil met het eenzitsjachtvliegtuig wordt gevormd door de extra cockpit, voorzien van een grote droppelvormige kap, die achter de normale cockpit is aangebracht.

De leerling zit in de voorste cockpit (dus op dezelfde plaats waar hij straks in de operationele machine zal zitten), terwijl achter hem de instructeur een oogje in het zeil houdt. Ten behoeve van schietoefeningen kunnen in de vleugel vier mitrailleurs en een zg. „camera-gun" worden ingebouwd, terwijl tevens bommen of raketprojectielen onder de vleugel kunnen worden bevestigd. Een volledige zuurstofinstallatie behoort tot de standaarduitrusting.

Tot slot vernielden wij hier enkele technische gegevens van de Spitfire-trainer:

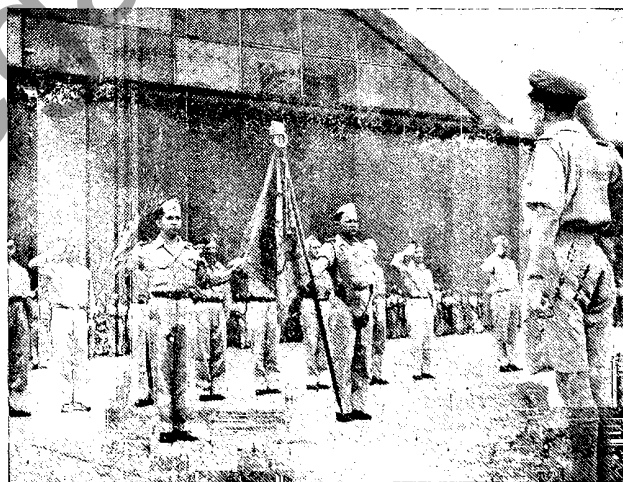
Spanwijdte 11,23 m; lengte 9,56 m; hoogte 3,86 m; vleugelopp. 22,48 m²; vlieggewicht 3359 kg; max. snelheid 632 km/li; actieradius 673 km.

De Eed op het Vaandel

2e Lt. G. Bos, 1e Cie Lutpn. (Kemajoran); 2e Lt. M. N. Halewijn, 1e Cie Lutpn. (Kemajoran); 2e Lt. A. Ch. Nelissen, 1e Cie Lutpn. (Kemajoran); 2e Lt. B. M. v. Lingen; M. L. Waarnemer (Kemajoran); 2e Lt. N. A. de Jager, 4e Cie Lutpn. (Tjililitan); 2e Lt. H. C. Van der Briel, 4e Cie Lutpn. (Tjililitan); 2e Lt. A. P. Th. M. Brogtrop, 20e Sqn. M. L. Vlieger (Tjililitan); 2e Lt. F. W. Konneman, M. L. Vlg. 6 Arva (Semplak); 2e Lt. J. Ch. Boelig, M. L. Vlg. 6 Arva (Semplak); 2e Lt. P. J. Dingemans, M. L. Vlg. 6 Arva (Semplak); 2e Lt. F. J. J. H. van Zinnicq Bergman, M. L. Vlg. 6 Arva (Semarang); 2e iLt. W. K. Henneman, M. L. Vlg. 6 Arva (Banjoemas); 2e Lt. J. Opdam, A. D. H. K. M. L. (Batavia); 2e Lt. H. C. v. Ballegooyen, A. D. Subs. Cie K. L. 4 (Batavia); 1e Lt. H. A. Monterie, M. L.

Op Dinsdag, 24 Februari, werden op 'het vliegveld Andir door de Commandant 2 V. B. de volgende officieren beëdigd.

1e Lt. P. J. M. de Koning, 1 B. R. A. M. L.; 1e Lt. F. A. L. Brittijn, O. B. M. L.; 2e Lt. M. C. Engelen, 1 V. R. A. M. L.; 2e Lt. H. Muhlneckel VI. T. D. M. L.; 2e Lt. J. Feenstra, O. Cie Lutpn.; 2e Lt* J. T. v. d. List, 2e Cie Lutpn.; 2e Lt. J. R. M. Moggre, 2e Cie Lutpn.; 2e Lt. H. Kramer, 3e Cie Lutpn.; 2e Lt. G. M. J. Adang, 3e Cie Lutpn.; Voorts de Onderluitenanten; H. Kalkman, 2 V. B.; F. Heukelom, 2 V. B.,



Vliegtechn. Dienst

In plaats van Majoor Alberding, die bij het vliegongeluk van 10 Februari j.l. om het leven kwam, is tijdelijk belast met de waarneming van de functie van Chef Vliegtechnisch Dienst, de Kapitein W. A. Rietberg, Tj.

Als Hoofd Reparatie-Basis te Andir, welke functie eveneens ilJor Maj. Alberding werd bekleed is tijdelijk aangewezen de Ingenieur der M. L. Ir. P. van Zwieten.

Tenslotte zal; het Commando over het Detachement Hoofdkwartier M. L. Andir. Maj. Alberdings derde functie, worden gevoerd door de Kapitein VI. NV n r. F. J. W. den Ouden.

Butaan voor vliegtuigen

Proeven zijn genomen niet butaan als brandstof voor vliegtuigmotoren. De proeven, welke uitgevoerd werden met een Cessna-140, hadden een gunstig verloop.

VAKLITTERATUUR (Vervolg)

A n o n i e m ; Intelligence from Alamein to Messina; War Office WeeklyIntell. Review 1943 ns: 18 p. 18 l*J p. 18, 20 p. II, en 21 p. 20.

Uittreksel uit een rapport over ervaringen van de Inlichtingendienst bij divisie-, brigade-, en batallionsstaven betreffende *luchtdiagnostiek* en het belang van de lueht-lotn-expert bij het opstellen van een operatie-plan.

M a r s h a l l, R. F. - N e l s o n, E. C. - S e h i f f, L. I.: Atonis and Atomic Bombs; Infantry Journal 49-4-1910. 10 p. 20.

Duidelijk populair artikel over atoomsplitsing en atoomhoofden ter algemene instructie van militair personeel.



Op algemeen verzoek van het personeel bij de Technische Dienst M. L. zal ik ditmaal weer eens een technische verhandeling ten beste geven en wel over de *rockets*.

De *rockets* zijn niet uitgevonden door de Duitsers, zoals velen, die Tacitus niet goed gelezen hebben, nog steeds menen, doch door ondergetekende, die 30 jaar geleden op het strand bij Sühevenmgen veel succes met deze inventie had, speciaal met de horizontale variant, waardoor veel consternatie onder de op het strand aanwezige vriendin der zee ontijt'nd. Ve'eir mcipsten hii'i heil in de branding zoeken, teneinde daar bescherming te vinden tegen de sissend rondflitsende *capsula*, welke met inderdaad tot vreugde stemmende snelheid hun weg zochten naar de voeten der omstanders. Deze *rockets* — welke al spoedig door de nimmer op het Scheveningse strand ontbrekende Rotterdammers footsoekers genaamd werden — waren nog niet geschikt om het water te doorklieven, doch hierin is later voorzien door een inspecteur van de Amsterdamse (haven)politie, die onder het bekende Amsterdams Peil op de paarden zijner bereiden collega's mikte.

Onbezorgd als ik 30 jaar geleden was (en niet bekommerd om geld of gewin, maar dolblij met 'het kwartje hetwelk mij des Zaterdag met groot vertoon van gewicht werd overhandigd, door welke generositeit ik gelegenheid had geregeld im de bioscoop naar Billy Ritchie te gaan kijken) dacht ik nog in het geheel nie't aan de mogelijkheid om mijn strand-rocket op commerciële basis te plaatsen, of aan te bieden aan een der grote mogendheden. Met het geld dat ik aldus had kunnen verdienen, had ik mij gemakkelijk, evenals Zaihar.off, een plaats in de Britse adelstand dan wel een legioen van eer kunnen verschaffen, doah zoals het inderdaad, gelopen i s, maak ik 'hoogstens kans om nog eens tweede klerk bij eem ontwapeningscommissie te worden. De Duitse geheime dienst had namelijk van mijn exploit gehoord en bevond zich al spoedig eveneens op het strand, vermomd als pootje-baders of e.jel-drijvers en gedurende een rit met een hunner ezels liet ik mij o.ver- halen afstand te doen van mijn *rockets*, als gevolg waarvan de controle over dit project geheel en al uit mijn handen gelopen is.

No dcüc irteenzettir.g van 'l. v(■ ieder.'s rullen wij ons thans bezig houden met de technische zijde van het rocket-vraagstuk.

Het geheim van de *rockets* ligt ihierin, dat zij zich niet gedragen volgens de formule;

$W_i + V_x = \text{oneindig}$ (de betekenis waarvan mij ontgaan is) doch gewooin als *rockets*, d.w.z. zij verplaatsen zich. Past men nu de wet van Boyle-Gay Lussac toe, dan brengt ons dit geen stap nader tot de oplossing van het vraag^Mk, doch waar, men nog een ruime keus uit andere yiVett-n' heeft, laat het zich aanzien dat men eerlang in 3taat'^^l z>^n om te verklaren, hoe de vork in de steel zit. Voigens sommige schrijvers ligt de oplossing veel meer vojr de hand dan door andere schrijvers wordt verondersteld, doch deze mening kunnen wij — na alles wat er bekend is geworden omfr.ent het gedrag der a-partikelp in openbare badgelegenheden — nauwelijks meer ondersteunen. Veeleer zal men zich moeten vertrouwd maken met het irrationele gedrag der Hertz-sche golven in volksverzamelingen, teneinde een' indruk te krijgen van de te verwachten resultaten met ro.'ket* in onrustige tijden als .de onze.

Voor het t der rrnge ! ■ aan met' deze bijdrage over de tec 's; he aspe' n het rocket-pr.bleem.

DE STUURKOLOM

MAANDBLAD VOOR DE MILITAIRE LUCHTVAART Derde

Jaargang No. 3

Maart 1948

Publicatie v/h Hoofkvarlicr der Mil. Luclihaarl te DalaWa

Algemene Directie:

HET COMMANDO DER MILITAIRE LUCHTVAART

Redacteur:

Res. Kapt. Wrn. K. Akkerman Redactie-adres:

Koningsplein W. No. 8, Telef. 558 ALLE

AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN.

Enkele cijfers volgen hier nog, welke duidelijk illustreren, wat reeds bereikt werd:

De kernspanning: is $\bar{I}O.OOO^1/-$; op 5. 2(430900 kilometer amier Je Zeespiegel op standaard-tr „ulatie, de „onttrekking verhoudt zich als $3^1/2 : 3,5$ (zeer gunstig dus) de statische versnelling bij experimentele modellen is $\log V_a + (V_f - V_r)^2$ doch bij productie-modellen zal deze a-f nemen tot $\log V_b + (V_t - V_r)^2$ als gevolg van de omzetbelasting. Opmerkelijk is de radiale drift-mo- dulation van 10.000 micro-bistro; deze verbetering is het resultaat van de uitvoerige onderzoekingen van de Zwitser von Paulus in de windtunnel van Stalingrad. De isoclinische drukgradient van het koper-cantingent in de geperst stalen bekapping van de chroommolybdeen voetpedalen voor de bediening van de traploze compressor is slechts 1.235 micro-billioen Kell-Stromse eenheden, hetgeen ongetwijfeld voor velen een verrassing zal zijn. Tenslotte dienen wij nog de naadloos getrokken kousen te vermelden van Miss Pearl Olafson, de secretaresse van de directie van „Spit in 'the Ocean' Rocket Manufacturing Inc., waaraan ik deze dagen een bezoek bracht.

Over mijn jongste pr^ctische experimenten op rocket- gebied kan ik slechts mededelen, dat Ik, tijdens mijn laatste tocht naar de middenlagen van de ionosfeer (waarvoor tijd noch geld was gespaard) zo'n ontzaglijke spijker in het hoofd had, dat het mij geheel onmogelijk is geweest, ook maar iets te observeren.

KAAS.

LOF VOOR DE M. L.

In twee schrijvens werd de M. L. door de Legercommandant lof toegezwaaid.

Deze lof b^roi allereerst de M. L. m het algemeen voor haar werk, op de grond en in Je lucht, gedurende verschillende moeilijke perioden, en voorts de Photo Verkenning Afdeling, voor haar: ' energie, toewijding en kundigheid.

LUCHTVAARTHISTORIE (Vervolg)

Aldus ging de ontwikkeling voort. Een goed beeld van de snelheidstoename-krijgt men uit de bestudering der resultaten van de eertijds beroemde Schneider-cup. Deze werd voor 'het eerst gevlogen in 1913 en voor het laatst in .1931. In 1913 was de topsnelheid 70 km/u, in 1931 550. Tussen de beide jaren ligt een gelijkmatige groei, welke ongeveer 60 km per jaar bedroeg, met uitzondering van de oorlogsperiode. Na 1931 bleef deze ontwikkeling in ongeveer gelijke mate doorgaan totdat men in de buurt van de geluidsbarrière kwam, welke voorlopig een halt toeriep aan de pogingen om steeds sneller te vliegen. Nu is deze barrière gebroken, en wel met een grote sprong, want de hoogste snelheid door een bemand vliegtuig bereikt, is plotseling op meer dan 1900 ktn/u gebracht; hoewel deze prestatie niet als officieel record geboekt mocht worden, geeft zij reeds aan, welk niveau de evolutie bereikt heeft.