

DE STUURKOLOM

ORGAAN VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART

NOVEMBER 1947

HET NIEUWS
van de MAAND

De Mil.
Lucht v. in

SPITFIRES ARRIVEREN

Op 6 September arriveerde met de „Sloterdijk” het 322ste Squadron Spitfires uit Nederland te Tandjong Priok. Het Squadron werd een hartelijke ontvangst bereid en zijn Commandant, Majoor W. v.d. Bosch, kon zeggen dat de kennismaking met Indië en de M.L. hem honderd procent meegevallen was.

Met hetzelfde schip kwam nog een compagnie Luchtvaarttroepen in Indië aan.

Elders in dit nummer vindt men nog enige bijzonderheden over het Spitfire-squadron.

INSPECTIE-REIS

Op 13 October vertrok de S.O.L. met gevolg uit Batavia voor een inspectie-reis langs de bases in de Grote Oost. Onder hen die de reis meemaakten bevond zich Lt. Kol. Zegers van de L.S.K. die in Koepang met ontroering het kantoor terugvond "waarin hij 2(J jaar geleden (tijdens een detachering hier te lande) had gewerkt. Dit kantoor is blijkbaar gedurende de oorlog aan de aandacht van het 18de Squadron ontsnapt.

De S.O.L. hield op Biak (zorgenkind van de M.L.) een toespraak om het personeel wat op te monteren.

Op 17 Octotier keerde het gezelschap bruingebrand en voorzien van in Batavia onverkrijgbare of onbetaalbare lekkernijen terug.

GENERAAL KENGEN

De oud-C.M.L. Generaal Kengen werd benoemd tot Commandeur de l'Ordre Royal du Cambodge, nadat hij reeds in 1929 door de Franse Regering was onderscheiden met het ridderschap in deze orde. Een en ander vanwege het bevorderen van de vriendschappelijke betrekkingen tussen het Indische leger en de Franse strijdkrachten in Indo-China.

WERVING

In de maand October werd een aanvang gemaakt met een campagne voor het werven van personeel voor de M.L. Het betreft lier niet slechts vliegend personeel doch ook mensen Voor alle gronddiensten.

Men heeft dit personeel nodig om de hiaten aan te vullen welke zullen ontstaan als de demobilisatie haar beslag krijgt, welke naar het heet nog steeds in de pen is.

CHINEES BEZOEK

De bemanning van de Liberator der Chinese Luchtmacht welke de Chinese waarnemers van de situatie op Java en Sumatra hierheen, bracht werd door een gezellig comité van M.L.-Officiëren onthaald. De gasten waren: Majoor Chang Tze Kong, Kapitein Liang Tek Ming, Kapitein Cheng Ying, Luitenant Moy Yuen Pai en Luitenant Lee Cheh Min.

De Chinezen waren hiervoor zeer erkentelijk en rustposteerden met een uitnodiging voor de receptie ter gelegenheid van Wuchang-dag. Zodoende beleefde Batavia het schouwspel van een receptie waar behalve de C.M.L. en de S.O.'s ook eens wat jongere Officiëren van de M.L. mochten komen. Zij schijnen zich netjes gedragen te hebben.

KOL. VERSTEEGH

Kol. W.C.J. Versteegh, gewezen directeur van de K.N.I.L.M., vertrok in October via Shanghai en Japan naar Nederland. Hij kwam in 1935 naar Indië als Chef Vliegdiens van de K.N.I.L.M., waarvan hij later directeur werd. Tijdens de oorlog trad hij op als Commandant van het 19de Transport-squadron. Na de oorlog werd hij directeur van de Vliegtuigtransportgroep. Deze functie bekleedde hij tot de fusie van de K.N.I.L.M. met de K.L.M.

DANK VANMLD.

De C.M.L. ontving* het volgende schrijven van de Commandant M.L.D.: „Uit naam van de gehele Marine Luchtvaart Dienst heb ik UHoogEdelGestrenge beleefd dank te zeggen voor de belangstelling betoond bij de herdenking van het 30-jarig 'bestaan op 26 September j.l. Uw aanwezigheid te Soerabaia alsmede de bloemenhulde aan onze gevallen kameraden werd dan ook bijzonder op prijs gesteld”.

De Commandant Zeemacht zond het volgende telegram:

„Mede namens de Marine Luchtvaart Dienst in Ned.-Inde hartelijke dank voor aangeboden gelukwensen jubileum All.D” einde.

UITGELEVERD

De Vaandrags P. J. Dingemans en C. W. Kamps, die in September tijdens een vlucht met een Ausler verdwenen en naar het bleek door de T.N.I. gevangen genomen waren, werden, na behandeling in een hospitaal, op 3 October weer door de republikeinen uitgeleverd.

ONDERSCHIEDING

De 2de Luitenant der M.L. Wv de Vries ontving te Medan uit de handen van de F.ngelse Consul aldaar de D'stinguished Flying Medal, hem toegekend wegens zijn verdiensten in de strijd in Europa.



Defilé op Morokremlangan bij het 30-jurig jubileum van de M.L.D.

De Luchtverdediging van Nederland

Eerste prioriteit: snelle straal-jagers

(van een bijzondere medewerker)

Bij de wederopbouw der Nederlandse Luchtstrijdkrachten is primair aandacht gegeven aan de opleidingen en de eerste aanschaffingen, betroffen dienovereenkomstig voornamelijk lesmaterieel, dat geleidelijk aan binnenkomt en dit jaar grotendeels zal zijn afgeleverd.

Zo komen wij dan aan het volgende plan toe: de opbouw van de luchtverdediging voor zover Nederland betreft, waarbij het accent inderdaad ligt op het defensieve; de offensieve kracht komt daarna pas aan de orde. Wij zullen in eerste instantie dus opzetten: eenheden snelle jachtvliegtuigen voor het opvangen en afslaan van vijandelijke vliegtuigaanvallen en dan pas aandacht geven aan aanvalsvliegtuigen, bommenwerpers en wat er verder benodigd is voor tactische en strategische operatiën.

Het ligt voor de hand, dat men voor de luchtverdediging van Nederland de snelste moderne jagers kiest, die op de zeer korte beschikbare afstanden van ons beperkt grondgebied al in staat zijn een aanvaller vroegtijdig aan te grijpen. Het feit dat deze uiterst snelle moderne jagers slechts korten tijd in de lucht kunnen blijven, heeft juist door de kleine omvang van ons land geen betekenis. Waar wij bij de luchtverdediging van onze overzeese gebiedsdelen met hun grote uitgestrektheden op grond van overeenkomstige overwegingen, eerst nog aangewezen zullen blijven op conventionele vliegtuigtypen, is bij de beveiliging van Nederland zelve tegen aanvallen uit de lucht van het allergrootste belang de beschikking te hebben over hypermoderne jachttoestellen. Overal elders in het buitenland ziet men eenzelfde standpunt innemen: in Engeland hebben vooraanstaande luchtvaartautoriteiten verklaard¹, dat de R.A.F. vrijwel uitsluitend nog belangstelling heeft voor vliegtuigen met straalvoortstuwing; Frankrijk, Zwitserland, Noorwegen en Zweden hebben of krijgen schroefloze jachtvliegtuigen.

Van de Directeur der Luchtstrijdkrachten hebben wij nu onlangs, bij het uitspreken van een rede voor de radio, vernomen, dat men in de loop van dit jaar nog, ook in de Nederlandse Legerluchtmacht ultra-moderne vliegtuigen in gebruik zal nemen, met topsnelheid van 8 a 900 km per uur. En het laat dan ook geen twijfel, dat binnenkort de eerste straaljagers hun intrede zullen doen in de Nederlandse Militaire Luchtvaart.

Nieuwe Eisen

Dat wat het voor de luchtverdediging benodigde materieel betreft. Dan het personeel. En in dit verband dan wel meer in het bijzonder het vliegend personeel. Wij moeten ook vliegers hebben, die voor het betreffende materieel speciaal zullen moeten worden opgeleid, waarbij zich nog verschillende moeilijkheden zullen voordoen. Zo is het al direct duidelijk, dat juist de moderne straaljager met zijn uitermate grote snelheden en beperkte vliegduur, veeleer dan het conventionele vliegtuig, een vlieger, die even zijn oriëntatie kwijt is, of met slechte weersomstandigheden te kampen heeft, in ernstige moeilijkheden brengt.

Het vliegen van ultra-snelle toestellen is veel meer nog een kwestie van snel en juist handelen, dan van knap en zuiver vliegen. Met komt op de eerste plaats aan op „good airmanship”, die vrijwel uitsluitend verkregen wordt door langdurige vliegervaring. En daar moet dan ook het zwaartepunt komen te liggen van de eisen, welke aan de gespecialiseerde jachtvliegers dienen te worden gesteld.

Nu had men in Engeland, toen daar de schroefloze vliegtuigen uitkwamen, keuze te over uit een uitgebreid

korps van bekwame vliegers met ruime oorlogservaring en dus ruime vliegervaring.

Maar bij de opbouw van de Luchtstrijdkrachten in een na-oorlogs Nederland liggen de zaken v/el iets anders. Vanzelfsprekend is de keuze daar veel beperkter. Wij hebben straks hoofdzakelijk ter beschikking een aantal jonge vliegers, die, zo regelrecht van de opleidingen, nog te zeer zijn ingesteld op het vliegen met conventionele toestellen, om voldoende voorbereid te zijn voor een overgang op de moderne reactievliegtuigen.

Het zal goed zijn ook met het oog op de straalvoortstuwing, de opleidingen in te stellen op de bijzondere bestemming der vliegers, zoals thans reeds de opleidingen van jachtvliegers en van vliegers van meer- motorige vliegtuigen gescheiden zijn. Want er zijn aanmerkelijke verschillen in de gedragingen van schroef- gedreven en schroefloze vliegtuigen. Om er enkele te noemen: een schroefvliegtuig heeft bij gas terugnemen, tengevolge van de grote weerstand van de schroef, een vrij steile glijhoek; de vlieger van een schroefloos vliegtuig daartegenover heeft er rekening mee te houden, dat er geen schroefweerstand is en dat daarom zijn glijvlucht veel vlakker zal zijn. Bij schroefloze vliegtuigen zijn om dezelfde redenen remklappen nog belangrijker.

De vlieger van een schroefloos vliegtuig zal er ook te alle tijde op voorbereid moeten zijn, dat hij nimmer aanspraak kan maken op zijn motor om druk op de roeren te vergroten. Bij schroefvliegtuigen geeft men in critieke momenten immers even een „schuif” gas en door de schroefwind is het toestel op hetzelfde moment goed wendbaar; maar een vlieger van een schroefloos vliegtuig mag aan het critieke moment beslist niet toekomen — bij een slechte landing of overtrekken heeft hij niet de minste directe hulp van de motor te verwachten. Een gasturbine reageert in het algemeen traag bij meer brandstof toevoeren en de vlieger zal dan ook op moeten passen niet op het laatst nog te kort te komen bij een landing; het is zaak hoog binnen te komen of bijtijds te handelen. Er is zelfs het grote gevaar bij plotseling gas/geven de turbine te smoren en dan zit men helemaal aan de grond, figuurlijk..... en ongetwijfeld even later ook letterlijk.

Men moet dat zo zien: Als men gas teruggenomen heeft, blijven in de verbrandingskamer van de turbine altijd een paar pitjes branden, die het mengsel ontsteken, hetwelk bij gasgeven wordt toegevoegd en de vlam wordt dus groter, dan geeft men weer een weinig gas bij en zo breidt de brand zich verder..... verder verder uit, tot er een felle vuurhaard is. Eerst dan kan men de gashandel helemaal naar voren drukken. Maar als men bij planeren ineens vol gas geeft, is er kans, dat de koude luchtstroom, de kleine, continu brandende vlammetjes uitblaast en dan gebeurt er verder niets meer. Althans niet met de motor.

Hoog en Hard

Een andere afwijkende eigenschap van een schroefloos vliegtuig, waaraan een vlieger zich te wennen heeft, is, dat het zuinigste vliegen is: hoog vliegen en hard vliegen! Voor een schroefvliegtuig geldt immers: langzaam vliegen (economische snelheid) en laag vliegen (in de dichte lucht heeft de schroef de meeste trekkracht). Bij straalvoortstuwing daarentegen: hoog en hard! Bij straalvoortstuwing toch is het niet zo, dat het vliegtuig vooruit gaat omdat de uitstromende straal

tegen de buitenlucht drukt; maar de voortstuwings- kraclit is een zuivere reactiekracht, verklaard door de natuurkundige wet; reactie = actie, evenals dat is met de terugslag van een vuurwapen bij liet afvuren van een projectiel. En deze reactiekracht treedt dus even goed op in het luchtledige, heeft daarin zelfs het grootste effect, omdat het vliegtuig geen luchtweerstand heeft — vandaar dat het schroefloze vliegtuig in ijle luchtlagen zijn gunstigste hoogte vindt. En wat het hard vliegen betreft: een voortstuwingskracht heeft een bepaalde massa te verplaatsen — de massa van het vliegtuig — en zulks vergt bij lage snelheden de grootste kracht. Het is een ieder bekend, dat men een geladen treinwagon moeilijk op gang brengt, door er tegen aan te duwen; maar als hij eenmaal rijdt kan men het met een slap handje alleen wel af. Zo is het ook met een reactie- vliegtuig. De meest gunstige snelheid zou zijn die, welke gelijk is aan de uitstromingssnelheid van de uittredende luchtstroom; dan is er alleen nog maar dat hele kleine beetje kracht nodig om het toestel op die grote snelheid te houden. Pus: zo hoog mogelijk en zo hard mogelijk!

Er zijn nog meer bijzondere eigenschappen aan het schroefloze vliegtuig, welke de vlieger, die op dit type overgaat, onder het oog moeten worden gebracht. Zo heeft — waar het schroefvliegtuig het beste klimt onder een vrij steile hoek en bij een betrekkelijk lage snelheid — het schroefloze vliegtuig zijn gunstigste stijg- snelheid bij betrekkelijk kleine klimhoek en grote voorwaartse snelheid.

En tenslotte zijn er nog de grote gevaren van de kritieke snelheid tegen die van het geluid 'aan, met welke de vlieger van een reactievliegtuig rekening heeft te houden. Wat deze gevaren betreft is het van het grootste belang, dat door een dergelijke instructie en voorlichting, zowel op de grond als in de lucht, de leerling zich een duidelijk beeld vormt van de karakteristieke symptomen, die zich bij die snelheden voordoen, bij welke de samendrukbaarheid van de lucht de uiterste grenzen nadert. En de leerling zal terdege moeten worden bijgebracht, hoe in voorkomende omstandigheden te handelen.

Het ligt voor de hand, dat men de toekomstige vliegers van straaljagers kiest uit de jachtvliegers. Per slot van rekening is de straaljager — populair gesproken — een moderne Spitfire, uitgerust met een gasturbine.

Het zal wel goed zijn bij de gespecialiseerde opleiding nog een aantal uren te wijden aan het vliegen met twee-motorige vliegtuigen (Oxford), omdat het voor het vliegen van twee-motorige straaljagers uiteraard zeer belangrijk is, ingesteld te zijn op de mogelijkheid van het afslaan van een der motoren. In de bestaande jacht- vliegersopleiding wordt aan het vliegen met meermoto- rige vliegtuigen nagenoeg geen aandacht gegeven; — daar is de opeenvolging: Tiger Moth-Harvard-Spitfire. Nu zal daar voor wat de voor straaljagers bestemde vliegers betreft nog aan toegevoegd worden een technische opleiding over straalmotoren en een aanvullende vliegcurcus op Oxfords, teneinde de een-motor-vlucht met een twee-motorige onder de knie te krijgen, alvorens over te gaan op de straaljagers.

Het meest ideale zou uiteraard zijn bij de opleiding de beschikking te hebben over een straal-lesvliegtuig. En we gaan nu na de oorlog ongetwijfeld ook daar heen. In de oorlogsomstandigheden nam men het zo nauw niet! Toen moesten er nu eenmaal coute que coute vliegers voor de moderne snelle vliegtuigen zijn! En dan was het inderdaad vaak een kwestie van: stap in, en zie wat ervan terecht komt. Maar op het ogenblik weegt een mensenleven weer zwaarder, en is men alom aan het zoeken naar lesmethoden, waarbij minder risico van verlies aan mensenlevens gelopen wordt. Zo komt het, dal men op het ogenblik een twee-persoons l-airy Pirefly-trainer en een twee-persoons Spitfire ziet verschijnen. En de straal-trainer komt zeker ook.

Maar de straaljagers zullen er toch wel eer zijn!



TWEE JUBILEA

Twintig jaar Groot Militair Brevet is iets om te gedenken.

Het was in de afgelopen maand Luitenant-Kolonel C. Terluin die zich op dit gedenkwaardig feit kon beroemen. Er schijnt enige verwarring te heersen over de juiste datum, en in sommige stukken wordt Juli opgegeven. Volgens het gedenkboek van de M. L., u'tgege- ven bij het 25-jarig bestaan, kreeg Overste Terluin op 18 October 1927 zijn G. M. B.

Op de foto hierboven ziet men Overste Terluin (zittend, derde van links) in de dagen toen hij Commandant van de Vliegschool te Kali Djati was.

Reeds eerder hadden we een ander vermeldenswaardig jubileum: de Luitenant-vlieger J. A. J. Oon'ncx was dit jaar vijf en twintig jaar bij het K. N. I. L. Wij hebben er tevoren op verzoek van de jubilaris geen bekendheid aan gegeven, doch nu de datum weer veilig achter de rug is, menen wij hierop even terug te kunnen komen.

MENSEN EN FUNCTIES

De Majoor-vlieger-waarnemer Th. P. de Haas s eervol ontheven van het Commando over No. 6 Arva-squa- dron. In zijn plaats is aangewezen de Kapt. Vlieger der K. L. K. van Almelo, tot dusverre Onder-commandant van dit Squadron.

Majoor de Haas is overgeplaatst naar het Regionaal Luchtvaart Commando Java en belast met de technische supervisie van No. 6 Arva en No. 322 Spitfires.

De 1ste Luitenant Vlieger der K. L. J. C. P. Stuy werd belast met de functie van Onder-commandant van No. 6 Arva.

SPORTSUCCESSSEN IN PADANG

Op 25 en 26 October hadden in Padang sportwedstrijden plaats tussen ploegen van de M. L. en de U- brigade.

Het betrof hier atletiek, hockey, voetbal, tenn s, waterpolo, zwemmen. Hockey, voetbal, waterpolo en zwemmen werden door de M. L. gewonnen. Dit resultaat stemt te meer verheugend omdat de M. L. op Suma- tra wat personeelssterkte betreft belangrijk de mindere is van de U-brigade.

VLIEGBASIS BANJOEMAS

Opgericht werd het detachement Vliegbasis Banjoe- mas, onder Commando van Luitenant de Neve.

VERTROKKEN MET DE „ORANJE"

De 1ste Luitenant Cleuver, radio-reporter bij Voorlichting M. l... Adj. Boeren, Onderhoofd Personele Zaken bij het Hoofdkwartier M. L. en Sergeant-Majoor van der Bilt, hoofd van de Transport-afdeling bij het Hoofdkwartier M. L. vertrokken per „Oranje" naar Nederland met ziekteverlof.

Plaatjes zeggen meer dan Cijfers

XB 36

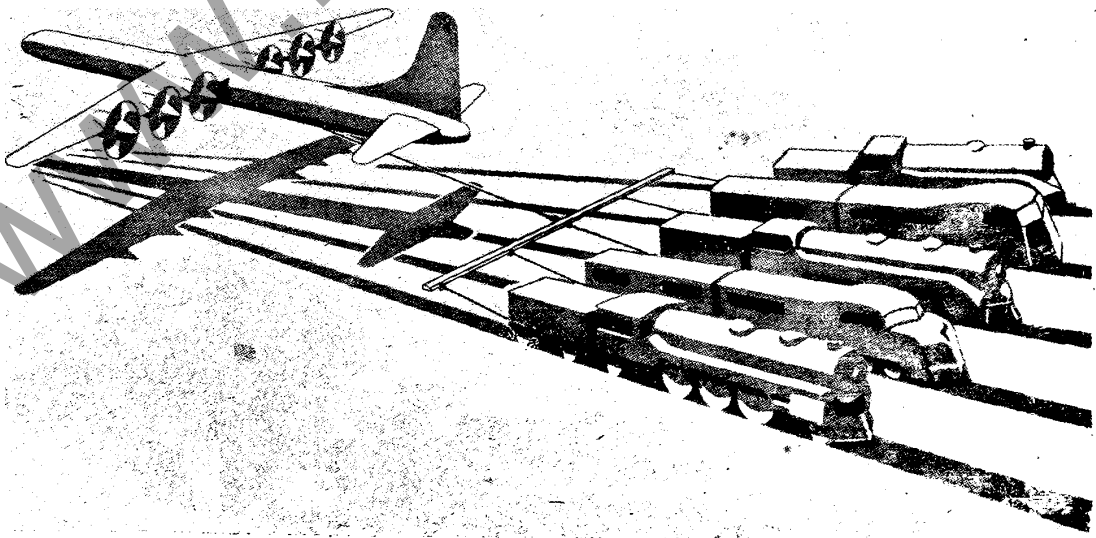
£ n cijfers uitgedrukt maken de prestaties van de XB-36, heden ten dage de grootste bommenwerper ter wereld (voor zover bekend, misschien heeft Rusland ook zoiets, maar waarschijnlijk is dat niet.) niet zoveel indruk als verwacht mag worden. Maar men krijgt te veel cijfers te zien, tegenwoordig. Ze verliezen hun magische kracht. Onze geest is cijfermoe. Bovendien: als we enorme bedragen in cijfers gedrukt zien staan, zijn het meestal schulden en deficieten. Daarom kijken we er maar liever niet naar.

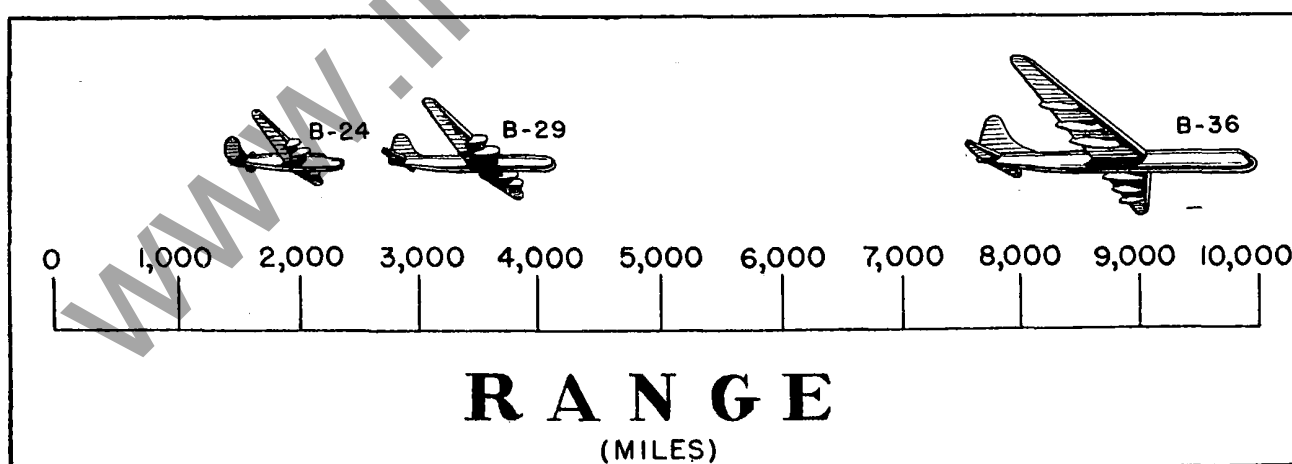
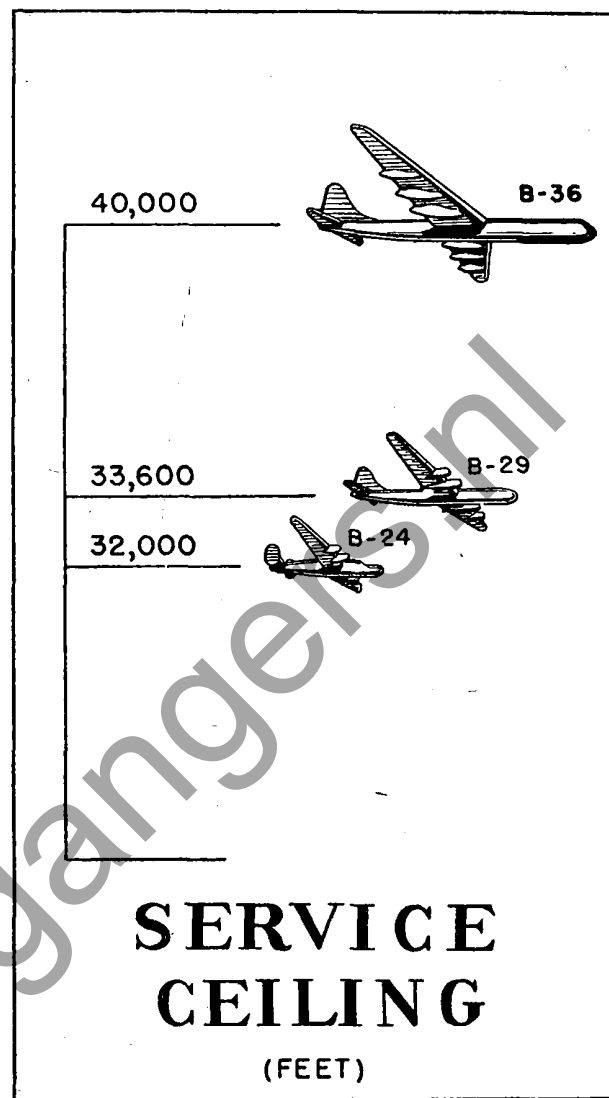
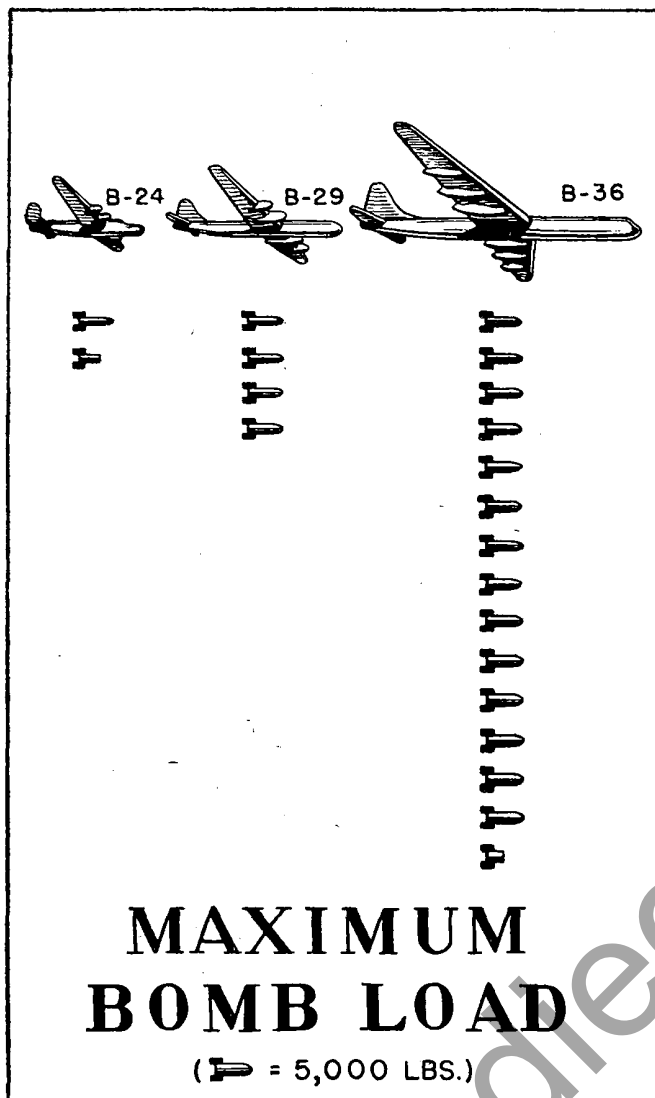
Men kan het beter met plaatjes zeggen. Dat heeft de Vulteefabriek in San Diego gedaan. Vultee is zoals IJ weet (wist U het?), de fabrikant van de XB-36.

Hier is de XB-36 in plaatjes, die we kregen van Vultee's public relation mannetje. Onder aan deze bladzijde een visuele voorstelling van de enorme kracht, ontwikkeld door de duwschroef-motoren. De zes motoren ontwikkelen 18.000 pk, hetgeen ruwweg overeenkomt met het gezamenlijk vermogen van vijf locomotieven die gestroomlijnde treinen op topsnelheid voorttrekken.

Op de pagina hiernaast ziet men de bommenlast, het dienst-plafond en het bereik van de XB-36 uitgebeeld (10.000 pond bommen 10.000 mijl ver, 72.000 pond over kleinere afstanden).

Nog een voorbeeld (hier niet getekend): de totale brandstofvoorraad van de XB-36 is zo groot, dat een auto er 16 maal de wereld mee kan rondrijden (tussen de keerkringen) en daarna nog een tochtje kan maken door elke staat van de United States. Boy, what a black market!





DE DIENSTEN DER M. L.

VI Materieel-Dienst (1)

Res. Kapt Ir. H. C. Patoir

Toen mij gevraagd werd een artikel te schrijven over de materieeldienst, heb ik om verschillende redenen met enige schroom hieraan gevolg gegeven.

Het onderwerp is nt. voor velen niet zo aantrekkelijk als hv. iets over de vliegerij, over nieuwe vliegtuigen, over demobilisatie, enz. De meesten onder U en speciaal diegenen, die buiten gestationneerd zijn, zullen allicht denken:

Nu ja, die magazijndienst, dat weten we nu wel, je vraagt iets aan bij het magazijn en je krijgt het of krijgt het niet; het duurt zolang voordat je iets krijgt, dat je beter bij een dump of in de stad kan gaan kijken". Enfin, ik kan U verzekeren, dat het personeel van deze dienst van een bijzondere constitutie moet zijn en wel hierom, dat het voor een buitenstaander zeer moeilijk is zich een oordeel te vormen van hét werk dat verzet moet worden om soms een schijnbaar nietig resultaat te bereiken.

Indien U na lezing van bovenstaande regels nog niet haastig de bladzijde omgeslagen hebt voor een volgend onderwerp, kunt U het beter nu doen of in het geheel niet meer, daar ik nu kom tot het probleem:

Hoe wordt de Militaire Luchtvaart bevoorraad?

Om de Militaire luchtvaart te voorzien van alle dagelijkse; maandelijks en jaarlijkse behoeften, zijn twee diensten onvermoeid bezig, nl. de Verplegingsdienst en de Materieeldienst. Zonder in details te vervallen, komt het in het kort hierop neer, dat de Verplegingsdienst de zg. legerbevoorradings-taak in de M. L. vervult en hiertoe zijn materialen zoals meubilair, voeding, motor- transport, enz. voornaamlijk van de K.M.G. betreft.

De Materieeldienst der M.L. zorgt via requisities bij de Leger Aanschaffings Dienst voornaamlijk voor het specifiek M.L.-materiaal, gereedschappen, werktuigen, bedrijfsbenodigdheden ten behoeve van de specifieke taken en diensten der M.L., voorts die taken op zich neemt welke niet door de verplegingsdienst of Genie gedaan kunnen worden.

Verwarring over de aanschaf van bepaalde artikelen, tot wiens bevoegdheid deze zou behoren kan bijna niet voorkomen daar beide bovengenoemde diensten dezelfde artikelen kunnen aanschaffen. Indien er b.v. een hangslot nodig is voor een „toolkit" van een boordmecano, zal de materieeldienst hiervoor dienen te zorgen; is echter hetzelfde slot nod'g voor een bureau of kast, dan levert de verplegingsdienst U dit artikel.

De taak van de materieeldienst is dus: bevoorraden volgens bovengenoemde richtlijnen en is door de majoor de Jager kernachtig omschreven als: „het juiste materiaal in de juiste hoeveelheid op de juiste tijd op de juiste plaats".

Deze spreuk is feitelijk het dogma van de Mat.-dienst. Daar de Mat.-dienst in de M.L. een nog jonge dienst is in zijn naoorlogs tenue en daar behalve de opbouw van de dienst, opleiding van personeel, ook de bevoorradings voortgang moet vinden, zal het vanzelfsprekend enige tijd duren voordat we kunnen zeggen dat bovenstaande „slogan" voor élk artikel (er zijn ongeveer 30.0 lezer!) opgaat.

Om bovenstaande taak uit te voeren is de materieel- dienst opgebouwd uit de volgende eenheden:

- Kantoor Chef Mat.-Dienst op het Hoofdkwartier.
- Het algemeen magazijn te Andir.
- De doorvoermagazijnen te Priok' en, Makassar.
- De afdelingsmagazijnen bij de squadrons en techn. eenheden.

Voor elke eenheid is een organisatie-schema opgesteld dat in principe voor alle onder a, b, c, en d genoemde eenheden hetzelfde is.

De werkzaamheden van elke eenheid zijn als volgt opgesteld:

- aanvraag en bestelcentrale, materiele verantwoording, boekhouding, voorraadscontrole.

- opslag en distributie.

U gelieve te bedenken dat dit alles zeer principieel is, de materiele verantwoording is in zichzelf complex.

Kantoor Chef Mat-Dienst

Taak:

Het coördineren van bestellingen en de materiële verantwoording hiervan.

Het zij mij vergund een beknopt overzicht hiervan te geven, zonder in details te vervallen. Door dit kantoor worden uiteindelijk alle grote M.L.-bestellingen voor de L.A.D. opgemaakt.

Hoe komt men, hier echter aan de gegevens om te bepalen, hoeveel men van een zeker artikel zal bestellen?

Hiervoor moet men o.a. weten: het verbruik van het artikel over een zekere periode.

Deze cijfers moeten van de vliegtuigafdelingen komen en bereiken automatisch via de aanvraagbonnen het algemeen magazijn te Andir, dat een totaal verbruikscijfer van dat speciale artikel naar C.M.D. kan doorgeven.

In verband met al of geen nieuwe vliegtuigaanschaffingen, de levertijd der fabriek, het aantal maanden waarvoor men voorraad wil hebben, de minimum voorraad welke men aan wil houden, wordt dan ten slotte de grootte bepaald van de hoeveelheid welke men bestellen wil.

Nu gaat de requisitie naar de L.A.D.!

Neem aan dat deze instantie de bestelling plaatst. Vanaf dat moment begint de materieel-boekhouding te werken, en het artikel wordt nu stap voor stap op zijn weg vanaf de fabriek administratief achtervolgd tot het via de doorvoermagazijnen, alg. magazijnen en afdelingsmagazijnen zijn eindbestemming bereikt heeft.

U zult misschien denken dat dit eenvoudig werk is. Welaan dan, hier enige cijfers omtrent de omvang:

Vanaf Januari 1947 tot en met September 1947 zijn bij C.M.D.

Totaal aangevraagd:	23.300	artikelposten	en
tot bestelling verwerkt:	18.200	"	"
gecancelde aanvragen:	2.900	"	"
aangehouden aanvragen of nog te behandelen:	2.200	"	"

De volgende keer hoop ik U iets te kunnen vertellen over de magazijnen. Deze 18.200 artikelposten verschijnen achtereenvolgens na enige tijd in ons doorvoer- magazijn te Priok. Dan moeten wij behalve administratief, ook daadwerkelijk aan de slag om deze materialen „op de juiste plaats" te krijgen.

(Wordt vervolgd).

AFSCHEID MAJ. DE JAGER

Op 15 October had in het Hoofdkwartier van de M. L. een kleine plechtigheid plaats waarbij de C.M.L. het woord voerde.

Dit was ter gelegenheid van het afscheid van de Res. Maj. J. („Jaap") de Jager, hoofd van de Materieeldienst, die gedemobiliseerd werd. De B.P.M. had hem dringend nodig

In de rede van de C.M.L. kwamen twee dingen naar voren: dat de M.L. op deze dag een uitstekend werker verloor. Ten tweede: dat de M.L.-ers een uitstekend vriend zagen gaan. Beide punten zullen door iedereen onderschreven worden.

De Res. Maj. de Jager was reeds voor de oorlog onder de wapenen.

Hij nam deel aan de strijd boven West-Borneo en werd later krijgsgevangen. In het kamp: een voorbeeld voor allen.

Bij het afscheid overhandigde de C.M.L. hem een schriftelijke dankbetuiging.

Langs de Nederlandse Vliegbases

III WOENSDRECHT

(van onze Haagse Correspondent)

Den Haag, Sept.

„Al moet ik erover schrijven naar de Koningin, vlieger zal ik worden", moet één van de oorlogsvrijwilligers gezegd hebben toen de opleiding tot vlieger stagneerde en daardoor twijfel ging ontstaan aan de betrouwbaarheid van de mededelingen destijds door zekere instanties verstrekt. Men moet waardering hebben voor deze opmerking: want zij getuigt van de vaste wil om door te zetten, ondanks alles.

Het is de oorlogsvrijwilligers van de Luchtstrijdkrachten niet gemakkelijk gemaakt. En het zou volkomen te begrijpen zijn geweest, indien zij na de maanden van desillusie, de moed hadden laten zakken en er verder de brui aan hadden gegeven.

Toen het Zuiden op de Duitse overweldiger was heroverd waren er tal van flinke knapen, die verkeersmoeilijkheden trotserend, dagen achtereens reisden, daarbij hele afstanden te voet aflegden om zich aan te melden bij een der inmiddels opgerichte bureaux voor oorlogsvrijwilligers. Met het doel: in de vliegerij. Er waren er ook bij van boven de Moerdijk; deze hadden een avontuurlijke tocht achter de rug, waren 's nachts door de vijandelijke linies heengedrongen, hadden hun leven ingezet. Voor een ideaal: in de vliegerij. Met vreugde doorliepen zij alle soorten van onderzoek: security, medische keuring, zware test; een zeker percentage viel af, de geschikten werden, met veel beloften voor de toekomst, op een lijst geplaatst. En toen begon het. Niet de opleiding, maar het wachten en een serie teleurstellingen.

Want die Nederlandse jongens van zo omtrent 20 jaar oud, zagen dag in dag uit geallieerde „kisten" overtrekken, hoorden verhalen van en over Nederlandse vliegers, die met onze bondgenoten waren overgekomen om de gemeenschappelijke vijand de genadeslag toe te brengen, maar zij kwamen niet aan bod. Wat zullen zij dikwijls hebben lopen ijsberen, wat zullen zij dikwijls met een hartstochtelijk verlangen naar de lucht hebben gestaard als er weer een eskader overvloog en wat zullen hun handen hebben gejeukt om ook iets te mogen doen, om datgene, waarvan zij jaren gedroomd hebben, werkelijkheid te zien worden. Er zal in die dagen ongetwijfeld 70 onder elkaar duidelijke taal zijn gesproken.

Men is in Nederland niet gewoon zijn gedachten over de gang van zaken, vooral als deze niet verloopt zoals men graag zou zien, onder zich te houden. Maar goed, ieder volk heeft zijn eigen aard.

Voor de eerste oorlogsvrijwilligers brak op zekere dag toch de zon door. Een gedeelte stak over naar Engeland, een gedeelte maakte de reis naar Australië, waar, men herinnert zich dat nog wel, juist een staking

was uitgebroken onder de havenarbeiders. De verwelcoming en de eerste kennismaking viel daardoor enigszins uit de toon.

In plaats van de zonen van een volk, dat zich in de strijd om de vrijheid niet onbetuigd had gelaten, met bloemen te ontvangen strooiden Australische gastheren lege bierflessen over de hoofden van onze oorlogsvrijwilligers.

Woensdrecht Vliegschool

De leiding van de Luchtstrijdkrachten werkte intussen onder hoge druk om het zover te krijgen, dat de oorlogsvrijwilligers op vaderlandse bodem van Nederlandse instructeurs een vliegopleiding zouden krijgen. In het vroege voorjaar van 1946 werd Woensdrecht een vliegbasis waar de toekomstige militaire vliegers hun eerste schreden zullen zetten op de moeilijke weg van de vliegerij.

Ik mag de oorlogsvrijwilligers wel; zij hebben bewezen niet bij de pakken neer te zitten als het in het leven eens niet van een leien dakje gaat. Zij hebben de moed gehad vol te houden, toen velen in den lande met een lang gezicht rondliepen en als hoogste wijsheid uitkraamden: „Daar komt toch wel weer niets van terecht". Daarom gun ik hun de „white peak", dubbel en ik beleef er plezier aan, dat zij in opleiding zijn op een vliegbasis..... die zij eerst met elkander hebben opgekaieft en bruikbaar gemaakt. Want Woensdrecht verkeerde, toen de Luchtstrijdkrachten er heer en meesters werden, in een zeer erbarmelijke staat. Tegen het einde van de oorlog was de vliegbasis een veelbestreden bezit geworden, dat enkele keren van eigenaar verwisselde.

Toen de geallieerden het veld definitief in handen hadden, legden de Duitsers, om toch iets te doen, het onder artillerievuur. Later werden er enkele geallieerde Squadrons gestationeerd en toen deze de basis verlieten kwamen van alle kanten en in loopas drommen burgers opdagen, die zich als volleerde slopers ontpopten. In letterlijke zin: alles wat los en vast zat, werd medegenomen.

Het eerste werk was dus de wederopbouw van veld en gebouwen. Wie het Woensdrecht van nu kent, zal bewondering hebben voor de wijze, waarop de herstellingen zijn uitgevoerd.

Zo omstreeks de helft van het vorige jaar werd met de vliegeropleiding begonnen. Het moet wel een groots ogenblik in het leven van deze oorlogsvrijwilligers, van toen af leerlingvliegers geheten, zijn geweest, toen zij de eerste les ontvingen. Het waren er zestig. Zestig, feitelijk rivalen, die in goede harmonie en kameraadschap ieder voor zichzelf poogden de beste te zijn. De eerste dagen waren vol van spanning. Ervaren vliegers selecteerden de groep. Want al waren zij theoretisch goed bevonden voor vlieger, uiteindelijk moest de praktijk uitmaken of de verwachtingen in vervulling zouden gaan. Het was hard werken, goed opletten en honderd procent toewijding. Eerst theoretisch onderricht op de grond, om wegwijs te worden; daarna in de Tiger Moth en de lucht in. Na zeven uur vliegen een kleine test, afgenomen door de instructeur, om te zien of een bepaalde graad van geoefendheid is behaald; een test van een half uur, waarbij de testinstructeur cijfers geeft, en daarbij als leidraad aanneemt de vergelijking tussen de (denkbeeldige) ideale vlieger en de leerling.

Men gaat, ook in het belang van de leerlingen, niet over één nacht ijs. Een leerling vlieger wordt niet beschouwd als een nummer; er wordt wel terdege rekening gehouden met psychologische factoren. Daarom vliegt, na de tweede periode van zeven uur vliegen, een andere instructeur mee als testinstructeur. Ook hij beoordeelt

(Vervolg pag. 9)



Een leerling-vlieger van de L. S. K. bij zijn Moth

DE SPITFIRES ARRIVEERDEN. . . .

Een nieuwe brug werd geslagen

De Militaire Luchtvaart heeft een versterking ondergaan.

Op Dinsdag 7 October kwamen n.l. met de „Sloter- dijk” aan: de leden van het 322ste Spitfire squadron en een compagnie luchtvaarttroepen.

Het is niet de eerste keer, dat de M. L. troepen uit Nederland in de gelederen kreeg. Reeds dadelijk na de oorlog zijn L. S. K.-troepen naar de Oost vertrokken. Toen is alles niet altijd zo gegaan, als het gaan moest. Er was te veel afstand gekomen tussen de mensen, die jarenlang in bezet Nederland hadden gezeten en- tussen hen, die jaren in Japanse krijgsgevangenschap hadden doorgebracht. Te veel afstand ook tussen hen die in geallieerd gebied waren en degenen die in vijandelijke handen waren gevallen.

Hoewel we van één landaard waren, konden we niet ontkennen, dat we min of meer vreemdelingen voor elkaar waren geworden.

De kloof die ons toen scheidde is thans echter overbrugd, zij het, dat het bruggetje nog wat wankel en provisorisch is.

Wij hebben elkaar belangrijk beter leren begrijpen. De aankomst van de „Sloterdijk” was een voorbeeld van het feit, dat de banden tussen M. L. en L. S. K. hechter worden en dat men inziet, dat we collega's van één metier zijn. Het gaat er nu om, van het noodbrug- getje een stevige spoorbrug te maken.

De Commandant M. L., de Kolonel de Broekert, was de eerste die de Commandant van het 322e, de Majoor W. v. d. Bosch, de hand schudde en de enigszins onwennige stemming, die een aankomst in een vreemde omgeving nu eenmaal met zich meebrengt, was al spoedig verdwenen, toen vele oude vrienden elkaar terug zagen en oude betrekkingen weer aangeknoopt werden.

De volgende 'morgen was er parade op Tjililitan, waar de C. M. L. een rede hield en waar het 322e en de luchtvaarttroepen een uitstekende indruk maakten.

De C. M. L. ging allereerst de geschiedenis van het 322e na, sprak daarna een welkomstwoord tot beide, groepen en besloot zijn rede met de volgende woorden: „De omstandigheden zullen voor U wel eens moeilijk zijn. Neemt een voorbeeld aan de troepen, die U zijn voorgegaan en die onder zeer primitieve omstandigheden zich uitnemende soldaten hebben getoond. Naar mijn mening waren dit troepen, zoals Nederland ze in lange tijd niet gekend heeft. Laat dit straks, als Uw taak hier in Indië zal zijn geëindigd, ook van U kunnen worden gezegd”.

Een Beetje Geschiedenis

Nu er dan een nieuw squadron in de M. L. gekomen is, een squadron met een eigen traditie en geschiedenis, is het zaak hierover iets te weten.

Het 322e dan, was oorspronkelijk het 322e (Dutch) Squadron in de R.A.F. Hollands vliegend personeel en grondpersoneel, dat in een zelfstandige eenheid de strijd tegen Duitsland mede gevoerd heeft.

In den beginne, na de val van Frankrijk, was het aantal Nederlandse vliegers in Engeland gering en voorlopig kon men dan ook niet meer dan één „flight” jagers opbrengen, welke „flight” ingedeeld was bij het 167e R. A. F.-Squadron.

Geleidelijk aan kwamen er meer Hollanders in opleiding en in de zomer van 1943 kon het eerste Nederlandse Spitfire-squadron gevormd worden.

Onder leiding van de eerst# commandant, de Z.- Afrikaan squadronleader Koelman begon de training in Woodvale en later in Hawkins en in Januari 1944 werd begonnen met het vliegen van operationele opdrachten in de Spitfire Vb.

Wat later werd het squadron uitgerust met Spitfire XIV en maakte het jacht op Duitse patrouilles voor de Engelse kust. Dit ging door tot kort voor D-day en met de invasie veranderde ook het werk van onze Spitfires. Geregeld kon men het 322e boven de bruggenhoofden op de Normandische kust zien, waar ze strafe'den en bommen wierpen. Het was in die tijd ook, dat Engeland zwaar te lijden had van het Duitse geheime wapen, de V-1, waartegen eigenlijk geen afdoende bescherming bestond.

Men zocht het in snelle jagers, die de bommen opzochten en ze onder vuur namen en voor deze taak werd o.m. het 322e aangewezen.

De Hollanders schoten 200 vliegende bommen af, een resultaat, dat het beste was van alle aan de jacht deelnemende Spitfire-squadrans en dat het 322e tweede maakte van alle squadrans, achter een Engels Tempest- squadron.

Toen de Vliegende bommen hun beste tijd gehad hadden, maakte het squadron weer Europa tot zijn arbeidsveld en begeleidde het de zware bommenwerpers op hun missies naar Duitsland en in December 1944 kwamen de mannen voor het eerst na jaren weer in Holland terug.

Woensdrecht werd daar hun eerste vliegveld en van dit veld uit verleenden ze steun aan het leger dat toen in Brabant, Limburg en W. Duitsland vocht.

En toen de luchtlandingstroepen bij Arnhem daalden waren het de Spitfires XVI van het 322e, die de Duitse afweerposities onder vuur namen en hun partij meebiezen in deze heroïsche episode van de tweede wereldoorlog.

Later gingen de Hollanders naar Schijndel en Twen- the en nog later Duitsland in, naar Kloppen en Hann- over, waar ze bleven tot November 1945, onder commando van Maj. B. v.d. Stok.

In November gingen zij terug naar Engeland, naar Lacham en daar werd voor de laatste maal de vlag voor het 322e geheschen. In een plechtige bijeenkomst werd afscheid genomen van de RAF, waarin men zo veel vriendschap en medewerking had ondervonden.

In Nederland was men inmiddels begonnen aan de opbouw van een nieuwe Nederlandse Luchtmacht en het eerste jachtsqu- adron dat hieruit voorligekom is, adopteerde de naam van het enige Hollandse jacht- squadron in de RAF, het 322e.

En het adopteerde tevens het devies, „Niet praten maar doen”, van het 322e, dat op het schild staat, dat aan alle oud- leden van dit roemrijke squadron is uitgereikt.

Het 322e wordt voorlopig gestationneerd op Kali Djati, waar de kisten opgebouwd worden. Daarheen gaat dus ook een deel van het technische personeel. Dat deel dat niet direct voor de montage nodig is, gaat naar Andir.

De vliegers worden voorlopig ondergebracht bij het 19e, waar zij *hun* vliegervaring kunnen onderhouden en tevens vertrouwd kunnen raken met de routes, bases en de omstandigheden in de Oost.

KLEURIG KEMAJORAN

Afgeluisterd gesprek in „Base Ops” van de Bata- viase luchthaven:

„Morge Groeri, Blauw al gezien — nee, nog niet, doch daar komt Bruyn. Morge Bruyn — morge Geel en Groen, en Zwart. Zeg Bruyn heb je Blauw al gezien”. „Ja die zag ik zo even met Wit bij Geel”.

„Kijk, daar heb je ze. Ha die Groen. We moeten naar Soerabaia. OK, wie gaan er allemaal? Nou, even zien. Dat zijn Zwart, Blauw, Geel en Wit”.

Mooie kleuren op Kemajoran, nietwaar? Een artistiek grapje van Personele Zaken.

INTERNATIONALE PROBLEMEN

Een doosje rubber

De Vliegtechnische Dienst bestelde in Australië een hoeveelheid dringend nodige rubberpakkingen voor de Wacketts. Het betreft hier een kartonnen doos, gevuld met enige tientallen rubberringetjes.

Ziethier, wat de vertegenwoordiger van de VI. T.D. in Australië, Lt. Ir. van Gendt, over het verloop van deze aangelegenheid in een particuliere brief schreef:

„De Wackettpakkingen hebben hier veel beroering gegeven, 't Bleek, dat Brown¹⁾ de rommel *niet* verstuurd had per 19 Squadron en toen we via Qantas het zaakje wilden versturen begon de bal te rollen. Exportverbod voor rubber — Customs Departement wilde geen uitvoervergunning verlenen want 't was vliegtuig- spul — Civil Aviation kreeg 't toen officieel te beslissen en vond geen uitweg daar 't een vreemde mogelijkheid betrof — Buitenlandse Zaken in Canberra was toen de hoogste instantie en we hebben de hulp van onze Ambassade maar ingeroepen, vóór het voor de Empire-conferentie zou komen of voor de United Nations. (Dit laatste natuurlijk een vermoeden met redenen!) Enfin, we verwachten nu resultaten en dan gaat ons verzoek 't hele rijtje terug en'mogen we 't eindelijk wegsturen. We staan hier nu eenmaal in 't zon

netje in Australië, en bestaat er een vermoeden, dat een N.E.I.-instantie er ook maar *iets* mee te maken heeft, dan krijgt de Labourambtenaar stuipen en rolt de hete aardappel gauw door naar anderen. Op 't ogenblik moeten we voor *olies* exportvergunningen aanvragen met de nodige vertragingen natuurlijk!”

De klap op de vuurpijl

Kort voor het ter perse gaan van dit nummer kwam het volgende telegram uit Australië binnen (afzender onze vertegenwoordiger in Melbourne):

„External affairs refused export-license for Wackett-brakeparts gezant couldnot obtain favourable decision wacketts regarded as combat purpose aircraft einde”.

Er gaat niets boven een goeie buur.

^{*)} Brown is de directeur van de onderneming, die de Wacketts leverde.

LANGS DE NEDERLANDSE Vlieg BASES (Vezvolg)

en men heeft dan na twee testen twee uitspraken. En aan de hand daarvan wordt de conclusie getrokken: blijft de leerling in opleiding of is het beter hem, nu de opleiding pas is begonnen, onder het oog te brengen, dat hij nooit een goed vlieger zal worden.

Het is hard bij de commandant te worden geroepen en te horen: „Heus, het gaat toch niet met je”. Maar het is in het belang van de leerling zelf; als hij daarvan doordrongen is, zal de teleurstelling geen zure opmerking aan het adres van de instructeurs ontlokken of wrok nalaten.

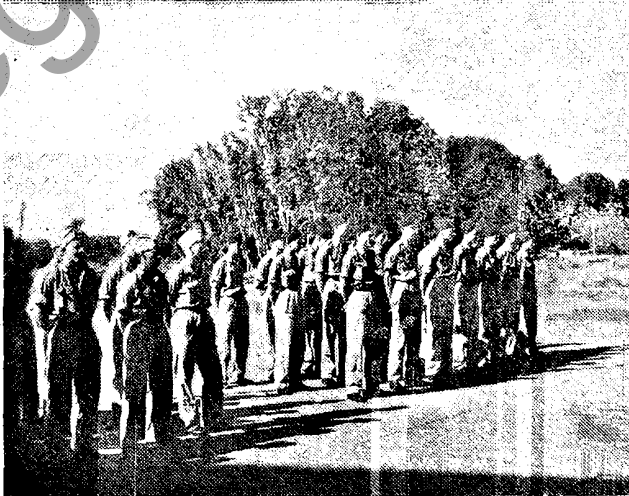
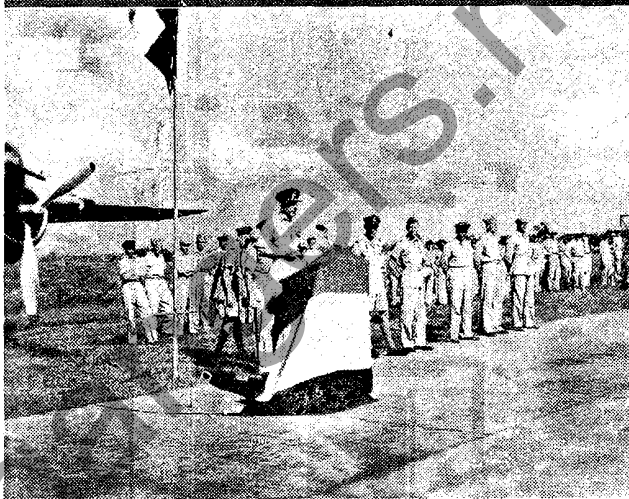
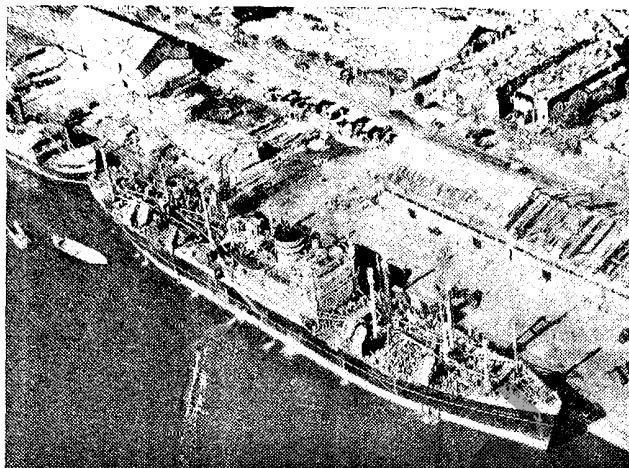
Zij, die de test doorstaan, gaan verder. Zestig uren vliegen staat op het programma, zestig uren de praktijk opdoen in de Tiger Moth.

Dag in dat uit, tenminste als er door weersomstandigheden geen spaak in het wiel wordt gestoken; starten, vliegen, landen, blindvliegen, nachtvliegen en alles wat nodig is om van hen goede, betrouwbare vliegers te maken. Zestig uur primary-training op Woensdrecht, dan de tweede etappe: naar Gilze-Rijen.

Foto-Galerijtje

Aankomst der Spitfires Van boven naar beneden

1. De „Slotcrdijk” aan de kade, de Spitfire-piannen op het dek 2. Begroetingsparade op Tjilililari, rede C.M.L. 3. Mannschappen van het squadron 4. Kennismaking met de officieren.



DE A. A. F. JUBILEERT

DU jaar bestaaf de U.S.A.A.F., de Army Air Force, onze grote zuster, veertig jaar. In die veertig jaar is het drie maal gebeurd dat zij haar macht moest gebruiken in operaties tegen een andere mogendheid.

De eerste maal kon men eigenlijk niet van gevechts-activiteit spreken. Dat was bij gelegenheid van de Straf-expeditie tegen Mexico in 1916. De Amerikaanse luchtmacht hield zich toen voornamelijk bezig met het overbrengen van post en berichten.

Tijdens de beide andere - gelegenheden, de Wereldoorlogen I en II, vestigde de A.A.F. een benijdenswaardig record voor gevechtsdiensten en droeg zij in aanzienlijke mate bij tot het bevechten van de militaire overwinning.

Een belangwekkend inzicht in de groei van de A. A. F. tussen de eerste en tweede Wereldoorlog krijgt men uit een vergelijking van haar prestaties in ieder dezer grote conflicten.

Toen Amerika in 1917 zich aan de zijde der Geallieerden in de eerste Wereldoorlog schaarde bestond, de A. A. F., toen geheten „Aviation Section”, uit slechts 65 officieren en iets meer dan 1000 man personeel onder de rang van officier. Dan was er verder nog een aantal officieren ingedeeld bij de verschillende vlieg scholen, die nog niet daadwerkelijk deel uitmaakten van de Section, zolang hun opleiding niet voltooid was. Hun aantal was ongeveer gelijk aan dat van de officieren, bij de Section ingedeeld.

De sterkte aan vliegtuigen bedroeg 55, doch dit waren alle lesvliegtuigen en ongeschikt voor gevechtswerk. Geen enkele der vlieger-officieren had enige gevechts-ervaring en practisch geen hunner wist iets af van vliegtuig-mitrailleurs of van bommenricht-apparaten.

Nadat Amerika eenmaal in de oorlog was betrokken ging haar Industrie aan het werk om een luchtmacht op te bouwen welke inderdaad aanspraak op die naam kon maken. Tot het jaar 1916 had de vliegtuig-industrie in totaal niet meer dan 142 vliegtuigen aan het leger geleverd, gedurende de tien jaar van het bestaan van de Amerikaanse aeronautiek. Nu kreeg zij de opdracht om in één jaar meer dan 22.000 vliegtuigen te produceren. Het Congres stond een bedrag van 640.667.000 dollar toe om ze te bouwen en om de vliegers op te leiden die ze moesten bemannen.

De oorlog duurde, wat de Aviation Section aangaat, maar een paar maanden, maar in deze maanden der monstreefde het Amerikaanse luchtwapen duidelijk zijn gevechtswaarde. De Amerikaanse vliegers vlogen bijna 36.000 uur achter de vijandelijke linies, voerden 6600 verkenningsvluchten en 1100 bommenvluchten uit, en niet minder dan 13.000 jachtvluchten. Ondanks hun gebrek aan ervaring en, althans in den beginne, inferieur materiaal, vernietigden zij 755 vijandelijke toestellen tegenover een eigen verlies van 357.

In de slot-episode van de oorlog bombardeerde de Amerikaanse luchtmacht, inmiddels omgedoopt tot „Air Service”, de vijand op ieder punt van zijn terugtocht. Hierbij werden spoorweg-centra, troepen-concentraties en verbindingslijnen aangevallen. In 150 geregelde opdrachten werden 255.000 pond aan explosieven geworpen.

In totaal werd door de Amerikanen een afstand gevlogen van 3.600.000 mijl tijdens opdrachten achter de vijandelijke linies.

Vele vliegers van de Air Service werden individueel beroemd: namen als die van Captain Eddie Rickentoack, die 25 overwinningen scoorde, Lieutenant Frank

Zojuist werd bericht ontvangen dat de naam A. A. F. (Army Air Force) veranderd is in U.S.A.F. De Amerikaanse luchtmacht is thans een onafhankelijk derde lid der strijdkrachten.



Kapt. Eddie Rickenbacker

Luke, met 18 overwinningen in twee weken, Major George Vaughn met 13 en Captain Elliot Springs met 12 overwinningen, zijn nog steeds bekend.

De oorlog had bewezen dat de Air Service een definitieve plaats toekwam in de operaties van de landmacht. In 1920 nam het Congres een reorganisatie-wet voor het leger aan waarin de luchtmacht verheven werd tot het niveau der grote zelfstandige legereenheden en waarbij zij een geautoriseerde sterkte kreeg van 1516 officieren en 16.000 man beneden de rang van officier.

De twintig jaren vormden een tijd van hergroepering en proefnemingen voor de Air Service. Onder meer werden uitvoerige proeven genomen met luchtschepen, doch het „lichter-dan-lucht” bevredigde op de duur niet en tenslotte werden deze projecten weder verlaten. De „De Havillands” en Curtiss „Jennies” die de standaard-uitrusting hadden uitgemaakt gedurende de oorlog bleven nog in dienst tot kort voor 1930, doch zij werden geleidelijk door andere machines vervangen. De Air



Medanss nieuwe starttoren

Service nam in deze tijd voorts deel aan, een aantal record-vluchten waarvan de eerste werd ondernomen in Mei 1923. Dit was een non-stop-vlucht over het Ameri-¹ kaanse Continent ondernomen door de Luitenanten Kelly en Macready,

Ook de naam „Air Service” was niet blijvend. Op 2 Juli 1926 werd zij bij de wet veranderd in de benaming „Air Corps”.

De commandant van de Air Service, General Mason M. Patrick, ging in dezelfde functie tot het Air Corps over.

Op 1. Januari 1929 namen twee figuren, die later een grote rol in de A. A. F. zouden spelen, deel aan een historische vlucht.

Het waren Major Carl A. Spaatz en Captain Ira C. Eakex, die bestemd waren om commanderend generaal en generaal-onder-commandant der A.A.F. te worden. De historische vlucht was een duurrecord met de „Question Mark”, een driemotorige Fokker, welke bijna 51 uur achtereenvolgens in de lucht bleef, door bijvulling tijdens het vliegen.

Op 20 Juni 1930 werd Randolph Field, het „West- point of Air” officieel ingewijd als opleidingsbasis.

In het begin der dertiger jaren deden zich twee belangrijke ontwikkelingen voor op het gebied van vlieg- tuig-ontwerpen. Een daarvan was het nieuwe eendekker type, het andere het toenemend gebruik van geheel metalen constructies.

In 1931 produceerde Boeing de eerste geheel metalen bommenwerper voor het Air Corps, de B-9, een een- vleugel-middendekker met intrekbaar landingsgestel. In hetzelfde jaar verscheen Curtiss met een geheel metalen jachtvliegtuig, de A-8. Niet lang daarna bouwde Glenn Martin de B-10, een bommenwerper, welke goed bekend is aan de vooroorlogse generatie van M.L.-ers. Met dit toestel, typen Wil 3 en WH 3a, is de M.L. ten strijde getrokken.

Het lag voor de hand dat de Amerikaanse luchtmacht tussen de beide wereldoorlogen in zich voortdurend uit- breidde, daar ook de aviatiek in het algemeen de vleugels steeds verder uitsloeg.

NIEUWS VAN DE VLEGT. DIENST

Op 1 en 2 October vond te Andir een congres plaats. C.V.I.T.D. had de technische officieren en hoofdmonteurs van alle B-25 Squadrons bijeengeroepen om gezamenlijk van gedachten te wisselen over de problemen, die zich bij het onderhoud van de B-25 voordoen.

Deze unieke gelegenheid om eikaars werk te leren kennen, had geen van de B-25-experts voorbij Hatén gaan; zelfs- uit Biak landde er een B-25, die Techn. Officier Olt. van Lierop en zijn assistenten Vdg. Petersen en Sgt. Bakker op Andir neerzette. Maj. Alberding en Kapt. Oyens kwamen uit Batavia overwerpen in de Piper Cub van de Vliegt. Dienst.

De hoofdschofe: van het door het Hoofd der Reparatiebasis, Kapt; Vl.-Wnr. Doppenberg, en z'n helpers uitnemend georganiseerde congres werd gevormd door een aantal voordrachten door de. hoofden van de afdelingen van de reparatiebasis. Aan de hand van vele aanspreekelijke voorbeelden zetten zij uiteen, hoe men het bij het onderhoud van B-25's wél en hoe men het niet moet doen. Beide dagen werden besloten met een geanimeerde discussie, > waarbij o.m. Chef Buitendienst Rietbergen gelegenheid kreeg, de inrichting van de op komst zijnde nieuwe vluchtrapporten en vliegtuigboeken toe te lichten,

f | Het ligt in het voornemen, binnenkort ook de technische officieren van de eenmotorige squadrons bijeen te j | doen komen op Andir (..... als ze tenminste tegen die tijd niet'alle gedemobiliseerd zijn).

1 PRAATJES IN DE RUIMTE

De ' Radiodienst van de M.L. op Kemajoran heeft enige tijd geleden een fles whiskey uitgelooft voor de K.L.M.-telegrafist van' de Holland-Indië-lijn die, terugkerend in het Moederland, zijn landingsmelding aan Amsterdam ook aan Kemajoran zou kunnen doorgeven. Deze fles werd gewonnen door de telegrafist van de Constellation PH TEO. Hij was met Kemajoran in verbinding tot het moment waarop hij contact opnam met de toren van Schiphol.

Op dezelfde dag kwam op Kemajoran nog een andere merkwaardige landingsmelding binnen. Het was ditmaal de Constellation PH TDA van de K.L.M., die aan Kemajoran vertelde „KNYC”. In klare taal betekent dit: „Ga landen te New York”.

De telegrafist van de PH TEO kwam juist dezer dagen weer in Batavia. Toen wij hem omslachtig naar de fles whiskey vr.oegen, beweerde hij dat hij bij de radiodienst Kemajoran heel hartelijk ontvangen was maar de uitgelooft fles niet gekregen had. Is dat zo, Radio Kemajoran?

In de tweede Wereldoorlog vloog de A. A. F., zoals zij thans heette, 13.500.000 uur in de verschillende oorlogstheaters, waarbij meer dan 2.362.000 gevechtsopdrachten (sorties) voltooid en meer dan 2.000.000 ton bommen gegooid werden. Zij verloor zelf 11.687 vliegtuigen tijdens gevechts-opdrachten, maar vernietigde er 40.259 van de vijand.

De grootste sterkte aan personeel werd bereikt in Maart 1944, met 2.411.294, terwijl de sterkte aan vliegtuigen in Juli 1944 het cijfer 79.908 haalde.

i De resultaten van de gehele Amerikaanse luchtmacht in Wereldoorlog No. 1 werden in de schaduw gesteld door die van één enkele grote eenheid van de A. A. F. in Wereldoorlog No. 2. Als voorbeeld daarvan moge de Twintigste Luchtmacht dienen, omdat deze noch de grootste noch de kleinste was. De Twintigste vloog 35.790 sorties, hetgeen bijna tweemaal zoveel is als de gehele Air Service in 1917 en 1918. De Twintigste wierp meer dan 170.000 ton bommen en verloor drie vliegtuigen minder dan de gehele Air Service in Wereldoorlog I. Zij vernietigde 1225 vijandelijke machines, meer dan de helft van het totaal van de eerste oorlog.

Typen in de M. L. VI

Willem Oyens, plaatsvervangend Chef Vliegtechnische Dienst

In het Kantoor van de Vliegtechnische Dienst ten Hoofdkwartiere van de Militaire Luchtvaart zit een rustige, harde werker:

Ir. Coenraad Willem Adriaan Oyens, Hoofdingenieur, en Onderhoofd van deze Dienst.

Een man met een warm en enthousiast hart onder een gereserveerd uiterlijk. Een stille steunpilaar van de M.L.

Hij begon met het gymnasium af te lopen en behaalde daarna liet diploma voor werktuigkundig ingenieur in Zürich (evenknie van Delft). Was daarna leeraar aan de M.T.S. in Amsterdam. Maar er zat iets meer in hem dan een schoolfrik. Hij had trouwens, voordat hij leeraar werd, al z'n brevet voor sportvlieger gehaald.

En hij bemoeide zich met de zweefvliegerij. Die bemoeienis was grondig want Oyens was in Nederland een vooraanstaand promotor van deze mooie sport en zijn naam had in de kringen van haar beoefenaars een zeer goede klank.

In 1937 vond hij dat hij genoeg had van het lesgeven aan M.T.S.-ers en hij trad in contact met het Departement van Koloniën, zoals dat toen nog heette (nog maar tien jaar geleden). En dit departement zond hem u t naar Indië als Ingenieur bij de Luchtvaart- afdeling, met een kort verband.

Een kort verband is meestal liet begin van een lange dienst. Oyens zit nog bij de afdeling die inmiddels Militaire Luchtvaart is gaan heten.

In Indië ging hij door met het bevorderen van de zweefvliegsport, in z'n vrije tijd. Dat was in Bandoeng. Hij klom op van Ingenieur 2de Klasse tot Ingenieur, welke promotie vergezeld ging van de qualificatie: „horizontale overgang”. Laat niemand uit deze ambtelijke geheimtaal opmaken dat Oyens het na deze promotie gemakkelijk ging nemen en de rest van z'n tijd in de horizontale stand doorbracht. Wie dat denkt vergist zich of is iemand met een kwaadaardige geest. Zijn werklust bleef hetzelfde, dat wil zeggen groot, ook in Madioen, waar hij kort voor de oorlog werd geplaatst (Maospati).

In 1942 werd hij gemilitariseerd, als Kapitein v.s.d. hetgeen allerminst betekend Kapitein voor slappe dagen, althans niet bij Willem Oyens, en Kapitein v.s.d. is hij nog; een dier oude getrouwen in deze rang.

Net voor de val van Java kwam hij op Tas'kmalaja terecht en hier troffen hem de Japanners die hem gevangen maakten.

In de harde jaren van de krijgsgevangenschap kwamen Oyens' karakter-eigenschappen pas goed tot uiting. Hij was een van die mensen die niet alleen de kracht bezaten om het eigen hoofd omhoog te houden maar die bovendien zijn metgezellen in de ellende op de been wist te houden. Om de zaak voor geestelijke deteriora- tie te behoeden begon hij maar weer les te geven. Het leslokaal zag er een beetje anders uit dan in de M.T.S. te Amsterdam.

Maar de lessen werden waarschijnlijk met meer aandacht gevolgd. Het was een kwestie van zielsbehoud. Men kwam de tijd door en hield de geest bezig. Al d'e kennis in vele jaren van studie en ervaring verworven kon niet beter gebruikt worden.

In 1945 kwam hij na vele zwerftochten te Kamioka (Nagoya), Japan weer boven water. Hij trok naar Ma- nila en Melbourne en daarna naar Batavia.



Dit jaar ging hij wederom naar Japan, doch ditmaal onder betere omstandigheden. Hij kwam terug met een schip vol Piper CuKs die nu vrolijk rondvliegen en hun geld meer dan dubbel hebben opgebracht.

En zo zit Willem Oyens weer in z'n kantoor en gaat rustig z'n gang. Hij heeft vele pijlen op z'n boog. De „Stuurkolom” heeft hem leren kennen als een talentvol artikelen-schrijver, vol animo voor dit soort werk.

Zijn medewerkers kennen hem als een vriend met een groot karakter, iemand waar je staat op kunt maken.

Mensen van de T.D. noemen we „sleutelmannelen”, bij de M.L. Willem Oyens is een sleutelmannelen met vele sleutels, die op alle mogelijke dauren passen, die opengaan op wijde uitzichten. Meegekregen uit de dagen toen hij nog op Ovidius en Horatius zat te zwoegen.

DUIDELIJKE QUIZZ

Op 2 October ontmoetten de Marine en de M.L. elkaar andermaal voor de microfoon van Radio Batavia in een quizz-wedstrijd.

De Marine had revanche gevraagd voor de kie ne nederlaag in September.

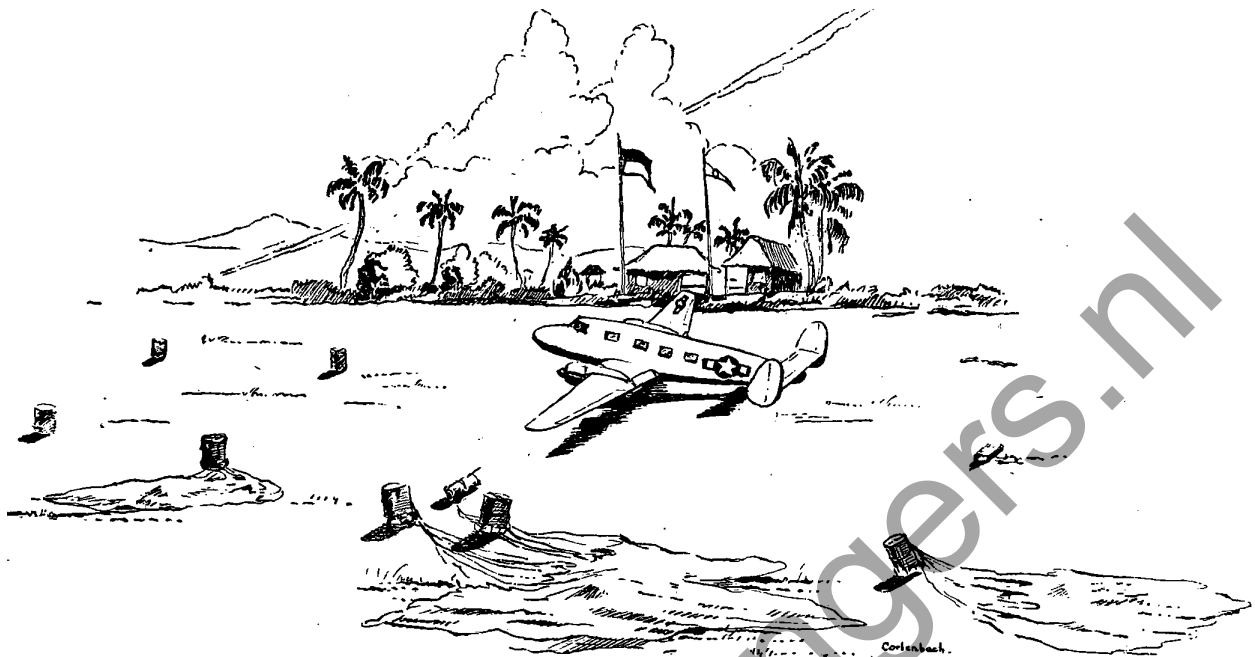
Ditmaal sprankelde het vernuft der M.L. duidelijker dan ooit.

Resultaat: 18-10% voor de luchtvaart.

Beloning: groeten per radio naar familie in Nederland. Commentaar van een der deelnemende M.L.-ers: Ik heb m'n familie in dertien jaar niet gezien. Wat moet ik nu zeggen? Advies: zeg maar dat het nog best dertien jaar meer kan worden.

KEMAJORAN IN SPANNING

door een landing op Pameungpeuk



Het was op een Zondagmorgen, 5 October, dat de radiodienst van de Militaire Luchtvaart op Kemajoran een sinds uren met spanning verwacht bericht opving, n.l. het bericht van een SAR (Sea Air Rescue) B-25 van de M.L. over een Amerikaanse Marine Beechcraft, die Zaterdagmiddag om 13.30 van Tasikmalaja vertrokken was en waarvan men verder niets meer gehoord had. 200 gallon benzine en sigaretten vroeg de bemanning en dat is geen bericht dat je dagelijks krijgt.

De omstandigheden waren dan ook zeer ongewoon. De Beechcraft stond n.l. op het veld bij Pameungpetik aan de Z.-kust, een afgelegen vliegveld, dat weliswaar binnen de Nederlandse demarcatielijnen ligt, doch waar geen Nederlandse bezetting was, waardoor de hier en daar nog opererende extremistische benden min of meer vrij spel hadden.

En zo zat het partijtje dan op Pameungpeuk in niet bepaald comfortabele omstandigheden: vijf Amerikanen en drie Nederlanders, van welke er twee aan de Amerikaanse missie waren toegevoegd; de derde een militair, die wegens ernstige familie-omstandigheden zo snel mogelijk naar Batavia en door naar Holland moest. De inzittenden wilden de reis zo snel mogelijk voortzetten, doch hadden daarbij buiten de Republikeinse troepen gerekend.

De Amerikanen, goed, die konden door gaan, maar de Nederlanders werden beschouwd als krijgsgevangenen met alle consequenties van dien.

Middelerwijl had men op Kemajoran niet stil gezeten. Zo snel mogelijk werd een Dakota geladen met de benodigde spullen, doch net toen men klaar was, kwam het bericht, dat men waarschijnlijk de voorraden zou moeten dropen, omdat de TNI de runway versperd had.

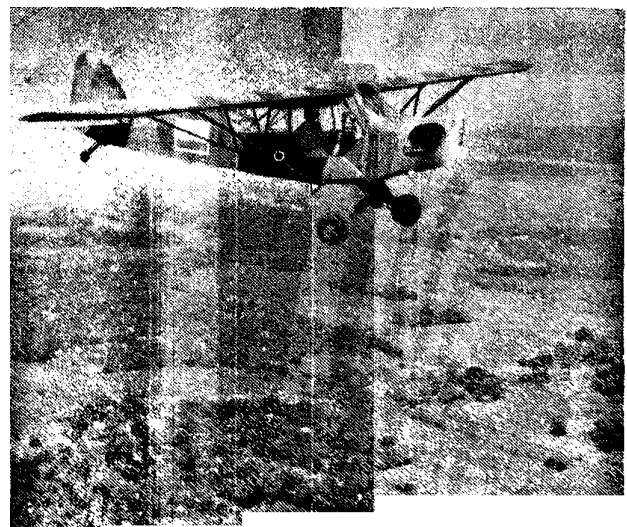
Snel werd alles overgepakt en gereed gemaakt voor dropping: vier drums benzine, elk van 475 lbs., een pomp, een filter, de sigaretten en een berichtenkoker met een schrijven van dr Walter Foote, de Amerikaanse consul te Batavia. Eenvoudig was dit overpakken niet, want de drums waren van dergelijke afmetingen, dat de deuren uit de C-47 genomen moesten worden en aan elk der drums drie parachutes bevestigd moesten worden.

Maar de luchtverplegingscompagnie weet van wanten als het er op aan komt en zo startte om 13.45 de

Dakota met de volgende bemanning: 1e Lt. VI. Wnr. J. Lagerwerff 1e best., 1e Lt. VI. J. Dijkstra 2e best., Sgt. Maj. Cortenbach en Sgt. Desertine, radio-telegrafisten. Voorts een 6 man sterke afwerpploeg van de luchtverpl. Cie, de heer Nelson van het Am. consulaat en de Overste Six van het Kabinet van de Legercommandant.

Slecht weer boven de bergen, maar niettemin was Pameungpeuk snel gevonden. De Beechcraft stond er, maar verder was er geen kip te zien en een rood-witte vlag duidde er op, dat er kortgeleden nog mensen waren geweest. De runway was versperd met een paar drums, zodat een landing onmogelijk bleek. Hoog in de lucht cirkelde een B-25 van SAR, die evenmin iets van de inzittenden van het vliegtuig had kunnen ontdekken.

(Vervolg pas. 15)



De P. V. 4. kijkt u.aan.

SPORT

GESPREK MET KAPT. ROUKENS „HET MODERNE SPEL EIST ONZE AANDACHT !!! I”

(Van onze sportmedewerker)

In de reeks sportfiguren in de M.L. neemt Kapt. Roukens zeker niet de minste plaats in. Reeds een tiental jaren heeft deze figuur sport-leeft-en-leeft met de M.L. gedeeld.

Kapt. Roukens kwam op 10-jarige leeftijd reeds naar Indië, daar zijn vader Commandant werd van de luchtvaart-afdeling te Bandoeng. Het was wel wat vreemd in het begin, maar als een echte Hollandse jongen kon „Japie” al heel gauw wennen in de bergstad. Hij voetbalde op z'n blote voeten in de sawah's, wat in het begin pijn deed, maar welke pijn bij doorzetten dra verdween, daar de natuur een* handje kwam helpen door een beschermend laagje op de voetzool te leggen.

Op 12-13 jarige leeftijd werd hij lid van een „echte” club, nml. Sidolig. Daar bleek alras dat hij een van die rasechte voetballers was en men zag belangstellend

naar de komende jaren uit..... Helaas, voor Sidolig althans, ging Japie Insulinde weer verlaten en ging naar Holland terug voor verdere studie. Hij kwam op de HBS in Deventer terecht en werd lid van de oudste sportvereniging in Nederland. UD 75. UD was een echte studentenclub, 'n club met vele ups and downs. Ze waren toendertijd juist gedegradeerd naar de 2de klasse. Japie, die ondertussen al 'n flinke Jaap geworden was, speelde aanvankelijk bij de junioren en daar UD over tamelijk veel jonge spelers beschikte ging het daar al weer gauw in de goede richting. Jaap speelde spoedig mee in het 1e elftal en had de eer meerdere malen voor het Deventer- en Oostelijk-elftal gekozen te worden.

In 1931 kwam Jaap op de K.M.A. te Breda terecht. Daar speelde hij in Velocitas, doch toen deze heren degradeerden verdwenen ze meteen van de kaart zodat Jaap iedere keer naar Deventer moest reizen om te kunnen voetballen. UD had op die manier nog lange tijd plezier van hem.

Terug in Indië

Jaap keerde terug naar Indië en bleef voorlopig in Batavia gestationneerd. Hij ging hier voor Sparta spelen en werd in het Batavia-bondselftal opgenomen. Ook het West-Java-elftal dat het Oost-Java-elftal met 6-0 kolpte zag Jaap in haar gelederen.

Een vermakelijk incident deed zich voor na afloop van een wedstrijd tegen een elftal uit S'hanghai. Voor deze wedstrijd bestond zeer grote belangstelling. Ook de bookmakers hadden goede ■ zaken gedaan, want er waren duizenden guldens verwed op dit geval. Jaap had het genoegen, beide doelpunten te scoren. De Chinezen wisten daarentegen maar eenmaal het net te vinden. Direct na afloop kwamen er toen een stel Chinezen op Jaap afrennen die hem onder het slaken van allerlei vreugdekreten om zijn hals gingen hangen.

Deze heren hadden kennelijk op het Java-elftal gewed en nu was Jaap de grote man, want hij had gezorgd dat de weddenschap was gewonnen

Tegen het einde van 1935 ging Jaap over naar de Luchtvaart-afdeling te Bandoeng. Juist tien jaar later dus weer terug op z'n oude plaats.

De LA had een elftal in de Bandoengse competitie. Ze hadden met het wisselen der krachten dan 'ns in de 1e en dan weer 'ns in de 2e klas gespeeld. Toen laap binnen kwam zeilen waren ze weer juist gedegradeerd.

Er zat geen schot in de club en niemand voelde er iets voor om er de gang weer 'ns flink in te toeteren. Deze toestand was een doorn in het oog van Kolonel Kengen, vooral daar er verschillende goede spelers van de ML. lid waren van andere verenigingen. Hij riep alle sportliefhebbers van de ML bij elkaar en na een historische bespreking werd besloten om de vereniging nieuw leven in te blazen. Overste Gerharz, Kapt. Anemaet, Olt. Stolk, Lt. Deibel toen allemaal nog wat lager in rang, vormden in die tijd een kern, die alles in het werk stelde om de vereniging te doen groeien en bloeien. Na de formatie van een nieuw bestuur en de krachtige actie welke werd ingezet tot het aanwerven van spelers, kondigde men het VBBO- bestuur doodleuk aan dat men het volgende seizoen graag in de 1e klas wilde spelen. LA. kreeg toen de gelegenheid te bewijzen dat ze daar inderdaad thuis hoorde en moest na afloop van de competitie drie wedstrijden tegen een le klasser spelen. 'Wen speelde tegen de onderste, tegen de middelste en tegen de kampioen. Ze wonnen de twee eerste en speelden tegen de kampioen gelijk. Een mooi resultaat!

Er volgde voor de LA-Bandoeng een glansperiode. Het eerste jaar dat men in de competitie speelde eindigde de LA .op de tweede plaats en men speelde met niet minder dan vijf elftallen in de VBBO-competitie. Het jaar daarop werd slechts de derde plaats behaald, maar het derde jaar volgde dan eindelijk het kampioenschap. Uit die tijd dateert eveneens het 12M» jarig bestaan, dat gevierd werd met een competitie tussen alle M.L.-afdelingen. Bandoeng werd daarvan kampioen.

Jammer genoeg was deze glansperiode van korte duur. De M.L. ging zich duchtig uitbreiden. Er volgde een dislocatie van vele afdelingen en het gevolg was dat vele krachten uitzwermden en er van een concentratie van goede spelers geen sprake meer was. Het bestuur was allang niet meer het oude groepje van toen en zo versnipperde de kern en bleef de verdere groei uit.

Goede plaats voor sport

Over sport in de M.L... in het algemeen zei Kapt. Roukens:

17 MAANDEN BAKKER OP BIAK.

Hij werd in Juni van 1945 oorlogsvrijwilliger en hij maakte de zo langzamerhand afgezaagde L.S.K.-weg mee. Engeland, Australië, malakka, Java. -

In Mei 1946 kwam hij al op Biak en hij zit er nog. Zit er als een van de meest oude rotten, die alle hoeken en gaten kent. Wat hij niet weet van Biak is niet de moeite waard om te weten.

Zeventien maanden is hij hier en hij ziet er nog goed uit, is alleen wat magerder geworden, maar voelt zich prima.

Toen hij op Biak kwam had hij nog nooit brood gebakken, want hij hield het in het burgerleven meer op het fijnere werk, de banketbakkerij. Nu bakt hij ruim 500 broden per dag en een dag vrij is er nog niet bij geweest.

„We werken met 12 ovens ieder met twee vuren, benzinebranders. In het begin was het materiaal slecht, maar we hebben het in een paar maanden tijd zelf opgeknapt. De branders werden gerepareerd door de MRA en de buizen haalden we van de dumps. Binnenkort hoop ik drie nieuwe ovens te krijgen”.

Maar tegen die tijd zal hij wel niet meer op Biak zijn, want hij is een van de LSK-ers, die hun twee jaren tropendienst er op hebben zitten. „Hoe vond je het zelf op Biak, deze zeventien maanden?”

„Och, ik heb me nog wel kunnen redden, maar een lolletje was het niet altijd, vooral door gebrek aan personeel soms. Op het moment heb ik een van de NSB-ers die hier zitten, een oud-Oost- frontstrijder, in de bakkerij”.

Zeventien maanden Biak en hij voelt er zich nog best bij, de Chefbakker van Biak, de sergeant Jan Stegeman.

„De ML. is altijd een wapen geweest waarin sport een grote plaats was toebedeeld. Het is nu eenmaal zo, dat we geen patrouille-gangers zijri en vrijwel steeds aan onze basis blijven geankerd.

Daar doet iedereen zijn werk, doch veel gelegenheid tot lichaams-beweging biedt dit meestal niet. Er zijn baantjes bij van hun arbeid niets anders vinden dan 'n cantine, 'n bioscoopje, of iets dergelijks, dan houden we hun body ¹ niet fit en hun geest beoefening is daartoé wel in staat en het is daarop dat wij ons oog hebben laten vallen voor de toekomstige ML-er. We zullen in ons opleidingscentrum buiten de gewone houding- of ochtendgymnastiek met spelen voor de dag dienen te komen, die zelfs de kleine gemeenschap in hun ban kunnen vangen en waar ze hun lichaam en geest fit mee kunnen houden. Zulke spelen zijn er de laatste jaren enkele zeer goede naar voren gekomen. Het zijn geen kostbare spelen, men hoeft er geen „bom” duiten voor te hebben en evenmin een prachtig aangelegd sportterrein. Als men op een basis wil voetballen, dan is daar nog altijd een behoorlijk voetbalveld voor nodig. Meestal zal dat wel kunnen worden aangelegd, maar als het niet kan, dan moet het niet zo zijn, dat de sportieve mogelijkheden daarmee, op houden. Daarom moet iedere toekomstige ML-er op de hoogte zijn met hetgeen de moderne spelen hem kunnen bieden.

„Hebt U al enig idee, welke van de moderne spelen het meest geschikt zijn?”

„Zeker. Daar zijn bijv. volleybal, badminton, die zonder veel moeite een vaste plaats zullen krijgen. Er is nog een spel dat onze bijzondere aandacht vraagt, dat is nml. *basketball*. Dit spel is bij uitstek geschikt om 'n sportliefhebber te bevredigen en de spieren, dus het lichaam, op volkomen harmonische wijze te ontwikkelen.

Daarbij is het een geraffineerd spel met prachtige combinaties. Het is overal te spelen en verveelt nooit. De man die 'n zittend leven heeft, of degene die de hele dag in de werkplaats bezig is, zal er z'n vreugde in kunnen vinden. Dal is van grote waarde. Het houdt hun volkomen fit. Dat is de hoofdzaak”.

UIT AMERIKA

• Verschillende Amerikaanse luchtlijnen renderen zo slecht, dat orders voor nieuw materiaal, zoals de DC-6 zijn gecanceld. #De Martin P-4M lijkt oppervlakkig op de Lockheed Neptune, maar blijkt 4-motorig te zijn. Behalve de 2 luchtschroef motoren zitten er achter in de motorgon- dels nog twee turbo-jets. 12 Vliegtuigen zijn besteld, de laatste acht kosten \$ 1.750.000.— per stuk.

#Een presidentiële commissie is benoemd in de V.S. om een onderzoek in te stellen maar de veiligheid van het luchtverkeer.

- Enige voorstellen, welke vermoedelijk aangenomen zullen worden:

- Bij de startlengte-berekening dient 300 ft. afgetrokken te worden voor reactie-tijd van de vlieger ingeval hij moet besluiten door te gaan of te stoppen indien ' één motor uitvalt.
- Wind mag bij de startlengte niet ten gunste berekend worden op startbanen korter dan 4000 ft.
- Invoering van temperatuurs-correctie. Voor iedere 10° F. boven standaard-temp. moet 500 lbs. van het max.-toelaatbaar gewicht afgetrokken worden.
- De helling der startbaan moet voortaan in rekening gebracht v/orden bij het berekenen van het afvlieg- gewicht:
- Verbieden van landingen van 4-motorigen op 4000 ft. (of kortere) banen, indien er wind waait van minder dan 25 m.p.u. tot hoogstens 45° ter weerszijden van de neus.

#B-29 productie is gestopt, het oorspronkelijk contract was voor 6289 vliegtuigen, gemaakt zijn „slechts” 2763.

#Door de Amerikaanse luchtmacht worden een 10-tal radio-bestuurde B-17's gebruikt voor proeven met noodlandingen op het water.

#De MacDonnell FD-1 heeft evenals de P-80 moeilijkheden met het vuren der machinegeweren bij grote snelheden. Plaat- en klinkwerk moet belangrijk verzwakt worden.

#Het testeri van een model van een te bouwen vliegtuig in de Naca-windtunnels kostte in 1940 \$ 2500.— en thans \$ 20.000.—.

Beech bouwt een 4-motorige „feederliner” met twee luchtschroeven, de „butterfly”-staart heeft een 60° V- vorm. De motoren zijn 8 cylinder Continentals en liggen geheel in de vleugel. Laadvermogen 20 passagiers.

#Bell heeft zijn helioptères 47B „gegrond”. Drie heli- coptères verongelukt door hefschroefbreuk.

#Fokker heeft licenties gekocht van verschillende Amerikaanse fabrieken.

#Ook de Am. Marine heeft een ontwerp in studie voor een jachtvliegboot met jets.

#Van de MacDonnell FD-1 jager worden 30 gebouwd voor de Am. Marine. Prijs per stuk \$ 230.000.—.

KEMAJORAN IN SPANNING..... (Vervolg)

Toch besloot men om de lading af te werpen. Eerst de kokker, daarna de benzine, de pomp, de filter en de sigaretten. Alles kwam terecht binnen een straal van 100 meter van het vliegtuig, de berichtenkoker zelfs vlak erbij.

Om kwart voor vijf was men weer op Kemajoran, benieuwd of de voorraden hun bestemming zouden bereiken.

En dit bleek inderdaad het geval, want om zeven uur 's avonds verscheen de Beechcraft boven Kemajoran, maakte een prima nachtlanding en bracht een bemanning terug, die vol lof was over het snelle en afdoende werk van de Militaire Luchtvaart.

Een schaduw viel er echter over deze goede afloop; de Nederlandse militairen waren door de Republikeinse troepen vastgehouden en de Amerikaanse Colonel mc. Cullam was hierop vrijwillig eveneens op Pameungpeuk achtergebleven.

De parachutes, de pomp en de filter waren netjes mee terug gekomen en om zes uur had de Beechcraft reeds op Pameungpeuk kunnen starten.

Goede service van de M. L. en het 19e!

A. J. SCHUWER.



DIENSTEN DER M.L. (C X C CCC, C en C) Werving

Kijk eens even hier: toen ik opdracht kreeg om voor dit vlugschrift een artikel te schrijven over de werving ■ was mijn eerste antwoord: hoe krijgen jullie het in je hoofd om me met zo iets lastig te vallen, maar goed, dit is me lelijk opgebroken. Een meerdere heeft me uitgeblafd en met Biak gedreigd en nu zit ik hier dus als diensthoofd door het raam te kijken op een weg waar dure lieden in vette auto's voorbijkomen, ik erger me dood, begrijp dat goed, maar ik kan niet anders en dus schrijf ik over de werving.

Om te werven moet men eerst gebrek aan mensen hebben. Waar geen gaten zijn valt niets te stoppen. Dits een *principiële* regel.

(Ik schrijf opzettelijk „Dits” omdat dit korter is dan „dit is”, en daar ik meer dan erg de smoor in heb over het schrijven van dit stuk, waartoe ik door een Majoor onder dreigementen geprest ben, maak ik het zo kort mogelijk).

We hebben dus gaten nodig.

De werkwijze is nu als volgt: het kantoor werving (dienst werving, werving, werf, alles is goed) de werf dus belt Personele Zaken op en zegt we moeten werven doch ik heb geen tijd e.n geen lust door een zielsgebrek, doen jullie nou ook 's wat en zet een advertentie in de krant.

Onthoud dit, anders moet u het stuk weer lezen. *Principe twee* bij werving: een advertentie in de krant.

Inhoud van de advertentie:

De M.L. vraagt met spoed

GATEN OM TE VULLEN

(Inlichtingen bij iedereen behalve bij de betrokken autoriteiten)

Ziet u de techniek? Dits tussen twee haakjes een nummertje advertentie-werk waar u best even op mag letten.

11

Maar u voelt onze werkwijze. Eerst gaten om te vullen, dan pas vullen. Dats werven.

Niet het paard achter de wagen spannen. Ook niet voor de wagen. Helemaal geen paard. De M.L. is een gespecialiseerd technisch wapen. Paarden zijn er om op te wedden. Niet om te gebruiken bij de M.L. M.L.-ers willen allemaal een eigen auto.

Nu gaan we verder. (Denk niet dat ik voor m'n plezier schrijf, ik heb het land, maar ik moet wel. Anders Biak).

Het Kantoor Personele Zaken raakt hierop in verwarring. *Derde principe* en onthoud dat ook goed: voor alle andere dingen -eerst het Kantoor Personele Zaken in verwarring, dan hebben we alvast één instantie die we de schuld kunnen geven.

Bij Personele Zaken krijgen we de advertentie-man te pakken. Deze heeft de gewoonte om copieën te bewaren van alle advertenties die hem opgegeven worden. Dits een ernstige organisatorische fout. Staat er namelijk nonsens in de advertenties, dan kan deze expert altijd aantonen wie de vergissing gemaakt heeft. Achterom gelopen dus en die copie onvreemd!

Later zeggen dat hij het heeft gedaan, als er onzin in de krant staat.

Een advertentie is niet genoeg.

Nu komt de volgende stap.

DE STUURKOLOM

MAANDBLAD VOOR DE MILITAIRE LUCHTVAART Tweede

Jaargang No. 11

November 1947

Publicatie v/h Hoofdkwartier der Mil. Luchtvaart te Batavia

Algemene Directie:

HET COMMANDO DER MILITAIRE LUCHTVAART

Redacteur:

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

Koningsplein W. No. 8, Telef. 558 ALLE

AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN.

Werving grijpt weer naar de tejefoon en belt voorlichting op. (ook zo'n „dienst” van de M. L.). Daar zitten een paar gekken waarop je practisch alles kunt afschuiven. Werving is nu van de zaak af. Voorlicht n^e trouwens ook, want die stuurt de hele bundel weer verder naar Gedrukten en Reglementen. Deze tikken hem dus.

Gedrukten en Reglementen zitten in hetzelfde gebouw als werving, dus u voelt de kringloop.

De zaak is nu in volle beweging. Waar je ook komt lees je dat er bij de M. L. een mooie toekomst weggelegd is. Weggelegd is juist, maar niemand weet waar.

Iedereen krijgt een grondige opleiding.

Ook juist, want de lucht in is er niet bij.

Je vraagt je af hoe het mogelijk is, maar sollicitanten komen er ook nog.

Nu komt de dienst werving eerst recht in actie. Werving belt de motorpool op en bestelt een truck, die onmiddellijk komt (geloof het of niet, maar zo staat het in het transportvoorschrift, dus is het zo).

De sollicitanten worden in de truck geladen en naar de P. M. C. gereden. Die is toch al zo kwaad dat hij onmogelijk nog kwaaiër kan worden.

Werving heeft nu zijn plicht gedaan en daar er nog niet gedemobiliseerd is. maakt liet geen verschil of de sollicitanten blijven of weglopen.

Dats werving.

P. S. Geen dankbetuigingen of bloemen. Als ik niet voor de schrijfmachine gesleurd was, had ik d t stuk nooit geschreven.

(Volgende keer een artikel over de huurtroepen, red.).

KAAS.

VOETBAL EN NECTAR

Olympisch dagje in Bandoeng.

Te Bandoeng werd Zaterdag 18 October het nieuwe sportveld van de ML geopend. D't veld ligt in het kampement en is voor een zeer belangrijk deel door het personeel van de basis zelf aangelegd, terwijl tevens de tribune, vervaardigd van materiaal van de dumps, „eigen fabrikaat”, is.

Aan deze opening was vanzelfsprekend een feestelijk tintje gegeven en in dit verband werd er allereerst een pait musicale gehouden, waarbij o.m. de CML, enige stafofficieren, de commandant van de 7 December-divisie en de chef MGD aanwezig waren.

Het sportieve deel stond geheel in het kader van de vriendschap die zo langzamerhand tussen de M.L. Bandoeng en de 7 December-divisie gegroeid is.

De M.L.-officieren speelden tegen hun collega's van de 7 December-div., onmiddellijk na de pait en als we het wel hebben, wonnen de ML-ers met 7—1, waarbij de prijs voor het eerste doelpunt, een kruik Bois, direct aan de maker van het doelpunt uitgereikt werd.

De officiële wedstrijd M.L. — 7 December-divisie was van uitstekend gehalte en werd door de Luchtvaart met 4—3 gewonnen.