

HET NIEUWS van de MAAND

De Mil. Lucht v.
in September

Luchtvaarttroepen

In het begin van September arriveerde per vliegtuig te Batavia de Lt. Kol. J. L. Zegers, commandant van de Luchtvaarttroepen in Nederland. Enkele weken later, op 25 September, kwamen enkele compagnieën dezer troepen per schip in Priok aan. Op diezelfde dag droeg Lt. Kol. Zegers het commando over deze eenheden over aan de C. M. L. (in een plechtigheid op Kemajoran).

De Luchtvaarttroepen vormen een nieuw element in de Militaire Luchtvaart-wereld. Op 'pagina 2 van dit blad treft men enige beschouwingen over dit onderwerp aan.

Kon. Onderscheidingen

Ter gelegenheid van de verjaardag van Hare Majesteit de Koningin werden onder meer aan enige figuren uit de Indische luchtvaart-wereld onderscheidingen toegekend.

Dit waren: Res. Kol. M. L. W. C. J. Versteegh (Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw); Res. Lt. Kol. M. L. Th. J. de Bruyn (Officier in de Orde van Oranje Nassau); Res. Lt. Kol. H. E. Moquette (idem); Res. Majoor Wrn. J. C. v. d. Vloodt (idem); E. J. v. Mens,

H. T. D. 19 Sq. (Ridder in de Orde van Oranje Nassau); Onderluitenant J. H. v. Baelen (Ere-medaille in Goud in de Orde van Oranje Nassau) en Adjudant O. O. Adm. C. Mulder (Ere-medaille in Zilver in de Orde van Oranje Nassau).

Modernisering

Uit berichten in de dagbladen blijkt dat een van de belangrijkste paragrafen in de begroting van het Dept. v. Oorlog voor 1948 zal zijn: de modernisering der Nederlandse Luchtmacht.

Hierbij wordt bevestigd hetgeen reeds eerder bekend werd gemaakt: dat er straal-vliegtuigen worden gekocht; dat er een speciale jachtvliegschool voor straal-piloten wordt opgericht; dat er een speciaal straal-squadron wordt georganiseerd.



Hedendaags Indië: werk voor de liositaal-vliegtuigen.

Dertig jaar M. L. D.

In de afgelopen maand herdacht de Marine Luchtvaart Dienst zijn dertigjarig bestaan.

De oprichting van de M. L. D. vond plaats in Augustus 1917 en naar aanleiding daarvan had op 26 September op Morokrengban bij Soerabaia een plechtigheid plaats, waarbij ook de gevallen geëerd werden.

Via Radio Batavia organiseerde de Marine Voorlichtings Dienst een uitzending naar Nederland, eveneens naar aanleiding van het jubileum der Marine luchtvaart.

De Commandant van de M. L. D. in Indië, Kapitein ter Zee W. H. Tetenburg, sprak op Morokrengban een herdenkingsrede uit waarin hij een overzicht gaf van de geschiedenis van de M. L. D.

We memoreren hieruit in de eerste plaats de toekenning van de Militaire Willems Orde aan dit Marine-on-derdeel, op 9 April 1942, door Hare Majesteit de Koningin.

Kolonel Tetenburg (die zelf sedert 1919 praktisch onafgebroken bij de M. L. D. heeft gediend) herinnerde er aan dat de latere Schout bij Nacht Karei Doorman als Luitenant ter Zee Tweede Klasse reeds voor 1917 tot Marine-vlieger werd opgeleid en daarna een groot deel van zijn loopbaan bij de M. L. D. heeft doorgebracht. Hij trad onder meer op als instructeur.

In de jongste oorlog heeft de M. L. D. zich schitterend gewoerd. In deze periode kwamen in Engeland de vermaarde Squadrons: het 320ste en het 321ste tot stand. Het 320ste, aanvankelijk uitgerust met Hudsons later B-25's, vocht boven de Noordzee, boven de Lage Landen, deed mee aan de invasie van West-Europa. Het heeft een harde geschiedenis achter de rug en velen die deel van dit Squadron uitmaakten offerden het leven.

Het 321ste heeft zich niet minder uitstekend gedragen. Na de oorlog hebben wij dit Squadron in Indië van nabij leren kennen. Het had een belangrijk aandeel in de luchtacties tijdens de periode 21 Juli — 4 Augustus en bracht ook daar zijn offers.

Het is geen phrase wanneer de Militaire Luchtvaart van het K. N. I. L. verklaart, zich oprecht te verheugen over het jubileum van een verwante dienst welke zulk een prachtige historie achter de rug heeft en welke ook in vreedstijd, speciaal in de Indische Archipel, zulk belangrijk werk verricht heeft op velerlei gebied.

Zij is er trots op dat de verhouding tussen M. L. D. en M. L. steeds uitstekend is geweest en nog is. De Nederlandse Marine- en Leger-Luchtvaart hebben een gemeenschappelijke bakermat gehad, en de herinnering daaraan heeft een besef van saamhorigheid doen groeien hetwelk in de oorlog van grote waarde is gebleken, toen M. L. D.- en M. L.-bemanningen dikwijls zij aan zij in dezelfde toestellen hun moeilijke taak verrichtten.

Bij de herdenkingsplechtigheid welke op 26 September plaats had waren de C. M. L., de S. O. L. en de S. O. T. aanwezig. Tijdens de herdenking der gevallen werden kransen gelegd tene namens de M. L. als geheel en namens het 18de Squadron, waarin destijds vele Marine-vliegers gediend en het hoogste offer gebracht hebben.

Wat zijn Luchtvaarttroepen?

Kennismaking met een nieuw element in onze Luchtmacht.

Reeds in ons vorig nummer maakten wij gewag van de komst naar Indië van een aantal compagnieën Luchtvaarttroepen, voor de beveiliging der vliegvelden. Deze luchtvaarttroepen vormen een nieuw element in onze militaire organisatie. Wel werden er tot dusverre bij de vliegvelden eenheden Infanterie en Luclitdoelartillerie ingedeeld voor de verdediging dezer velden tegen aanvallen op de grond dan wel uit de lucht. Deze verdedigingsorganen waren echter van een ander karakter dan die wij thans bezitten onder de naam Luchtvaarttroepen, welke hun ontstaan te danken hebben aan hetgeen wij tijdens de oorlog bij onze bondgenooten hebben leeren kennen. Wij laten hieronder den Kapitein der Infanterie b.d. M. L. J. R o u k e n s aan het woord om hel een en ander over aard en organisatie der Luchtvaarttroepen te vertellen.

Om vliegtuigen te laten opereeren is het noodig dat men over het onbelemmerd gebruik beschikt van als operationeële vliegvelden ingerichte luchtbases. Voor een onbelemmerd gebruik is het noodig dat deze velden veilig zijn, niet alleen tegenover lucht- en grond-aanvallen op groote schaal maar ook tegenover kleine raids, sabotage en paratroepen.

Een vliegtuig brengt het grootste deel van zijn bestaan op de grond door. En juist wanneer het zich op de grond bevindt is het zeer gemakkelijk te vernielen, hetzij door bom-aanvallen en beschietingen uit de lucht, danwel door kleine vastberaden vijandelijke grond-ementen die bv. onder dekking van de duisternis op het vliegveld weten door te dringen en de daar geparkeerde vliegtuigen vernielen of tijdelijk onklaar maken.

De verdediging van deze vliegvelden, alsmede de bewaking en beveiliging tegen grond- en luchtaanvallen was de taak en verantwoording van het leger. In het begin van de tweede wereldoorlog bleek reeds spoedig dat het leger niet aan deze taak kon voldoen, en wel tengevolge van diverse omstandigheden waarvan wij noemen:

- personeelsgebrek
- de ongewenstheid organieke leger-eenheden te verbreken
- herhaalde verwisseling der troepen
- verschil van inzicht bij Leger en Luchtmacht over het gebruik en belangrijkheid der vliegvelden
- onvoldoende terreinkennis
- gebrek aan interesse in- en voor het luchtwapen
- de ongewenstheid meerdere commandanten van diverse wapens op één vliegbases te plaatsen. (Luchtvaart, Inf., Art., Genie)
- het slechte gehalte van de ter beschikking gestelde troepen, terwijl deze tegen de beste en meest vastberaden troepen van den vijand gesteld worden (paratroepen, commando's)

Juist in het begin van een oorlog is de bescherming der vliegvelden van groot belang, omdat de vijand zal trachten zoo spoedig mogelijk de luchtmacht van de tegenpartij uit te schakelen, door luchtaanvallen en vervolgens als zijn vorderingen hem hiertoe in staat stellen, door aanvallen op de grond.

De bewaking en beveiliging der velden moet dus te allen tijde organiek gereed zijn en de voor deze taak bestemde troepen moeten terstond daar ingezet kunnen worden waar het uit vliegtechnisch oogpunt noodzakelijk blijkt. Gaan de eigen strijdkrachten van de verdediging over tot de aanval, dan zal de Landmacht direct voor de verdediging der vliegvelden kunnen zorgdragen zoolang deze in de frontlinie liggen. Zoodra de Landmacht zHi echter naar voren beweegt, treden er moeilijkheden op met betrekking tot de vliegvelden. Het zal de Landmacht dikwijls niet mogelijk zijn voldoende bewakings-troepen op de vliegvelden achter te laten. Het behoeft geen betoog dat dit een ongewenschte toestand is.

Een onbewaakt operationeel vliegveld is een militair onding.

Het is dus noodig, om, voor de verdediging, bewaking en beveiliging der vliegvelden, over troepen te beschikken die geen andere taak hebben dan deze en niet mee

getrokken worden in de operaties der Landmacht. Vliegvelden bestemd voor operationeel gebruik vereischen perimeter-verdediging.

Het voortdurend gevaar van luchtaanvallen, sabotage, aanvallen van paratroepen en commando's maakt de aanwezigheid noodzakelijk van permanente verdedigings-troepen bestaande uit een Infanterie- en een Luclitdoelartillerie component. Voor het gebruik in de bewegings-oorlog, waar kans is op verplaatsing naar andere vliegvelden, moet een gedeelte dezer troepen geoeffend zijn voor verplaatsing door de lucht (air borne).¹, !f"5

Het ontstaan der Luchtvaarttroepen.

Om een inzicht te krijgen in het ontstaan en de ontwikkeling der luchtvaarttroepen moeten wij teruggaan naar Juli 1941. Het Engelsche Kabinet gaf in die dagen opdracht aan Mr. Findlater-Stewart om inlichtingen te verzamelen en op grond daarvan plannen in te dienen voor de verbetering van de verdediging der vliegvelden in Engeland.

Nadat hij hierover een memorandum ingediend had werd hem vervolgens opgedragen de verdediging der vliegvelden te reorganiseeren. Het voornaamste punt in deze opdracht was: uit te maken of de verdediging en beveiliging van vliegvelden een taak van de Landmacht dan wel van de Luchtmacht was.

Vóór „Duinkerken” bestond in Engeland een „Ground Defense Directorate”.

De richtlijn was toen dat het leger verantwoordelijk was voor de verdediging, bewaking en beveiliging der vliegvelden. Gebrek aan manschappen en materieel was evenwel oorzaak dat de R. A. F. slechts incidenteel bescherming van haar velden kreeg. Als gevolg hiervan ontwikkelde zich het inzicht, dat het veel beter zou zijn, indien de R. A. F. zelf met deze taak belast werd. Uit dit inzicht werden de „R. A. F. Defence Forces” geboren. Deze werden gevormd uit militie-ptrsoneel van minder fysiek en geestelijk peil dan bij de grondstrijdkrachten als standaard gold. Hiermede was de ontwikkeling niet ten einde gekomen. De „Defence Forces” voldeden niet aan de eischen welke gesteld moesten worden, waaraan het feit dat men ze bemande met tweede rangs personeel uiteraard niet vreemd was.

Men ging verder. In Februari 1942 kondigde het Engelsche Luchtvaart Ministerie de oprichting aan van het „R. A. F.-Regiment”, nadat inmiddels Findlater-Stewart benoemd was tot „Inspector of Airdrome Defence” ais zoodanig toegevoegd aan de C. in C. Home Forces.

Dit R. A. F.-Regiment komt overeen met hetgeen wij in onze strijdmacht thans kennen als Luchtvaarttroepen.

Het „R. A. F.-Regiment” kreeg nu allereerst de volgende taken:

- Verdediging tegen raids.
- Verdediging tegen aanvallen van para-troepen.
- Optreden tegen sabotage.
- Verdediging tegen aanvallen in scheervlucht („stralen”) op vliegtuigen en tot de basis behorende installaties.

HET VLEGVELD OP DE MUUR

Praktijklokaal te Andir

Onderluitenant I. E. de Jongh („Neus“) heeft een prachtig stukje werk geleverd met wat hij bescheiden noemt: het praktijklokaal te Andir.

Dit praktijklokaal is een opleidings-instituut voor vliegtuig-bemanningen en grondpersoneel waar zij doorkneed worden in de routine van het moderne vliegverkeer. Tot nu toe moest de opleiding in dit vak in de praktijk plaats hebben, hetgeen altijd bezwaren meebrengt. Er gaat veel tijd verloren, er bestaat kans op ongevallen.

Zoo goed als de Link-trainer vroeger een openbaring bleek, zoo goed zal ook het leslokaal op Andir, als het eenmaal in ruime kring bekendheid heeft verworven, opzien verwekken. Het is vermoedelijk een unicum in de wereld. Men kan er alles nadoen wat er in werkelijkheid in het vliegverkeer voorkomt, tot zelfs noodweer, nacht- vliegen, bliksemflits, en buiklandingen.

Aan de wand ziet men een vliegveld met startbanen, -parkeer-plaatsen taxië-banen etc., geschilderd in zwart en zilver, compleet met nachtverlichting, windpeil en noord-indicatie.

Met een elektrische „krab“ die over een „approach“- kaart loopt en aan de Link-trainer gekoppeld is, kan men de geheele procedure van- een instrument-nadering en -landing imiteeren. De vlieger in de Link-trainer krijgt over de telefoon z'n aanwijzingen van den torenbediener die op een gestoelte bij de kaart zit en naar de krab kijkt.

Alle storingen van de practijk worden in het radioverkeer in het leslokaal nagebootst om de leerlingen te wennen aan telefonie welke zeer moeilijk te verstaan is.

Geen detail wordt overgeslagen. Eerst ziet men de bemanning naar „base-ops“ loopen waar zij voor de vlucht hun gegevens ontvangen en hun „clearance“. Daarna komt het meteo-bureau aan de beurt. Als alle, voorbereidingen tot de vlucht afgewerkt zijn, stappen zij in en nemen verbinding met de toren op. Zij krijgen taxië-instructies en rollen naar het startpunt. De toren zegt wat ze doen moeten: wachten tot een kist die net komt landen, veilig op de grond staat, of direct vertrekken. Aankomende toestellen krijgen aanwijzingen. Een kist die z'n wielen niet kan uitkrijgen, wordt volgens de voorschriften behandeld. En zoo gaat het steeds door. Het is een echte luchthaven in vol bedrijf, met dien verstande dat alles bij elkaar zit in een lokaal waar de instructeur iedereen gemakkelijk aanwijzingen kan geven, waar geen benzine verbruikt wordt voor instructie- vluchten, waar fouten geen ongelukken tengevolge kunnen hebben. Pas als de leerling zijn lesje op de grond kan droomen, mag hij het in werkelijkheid gaan probeeren. En dan zit alles er zoo vast in, dat de werkelijkheid niet veel moeilijkheden meer oplevert.

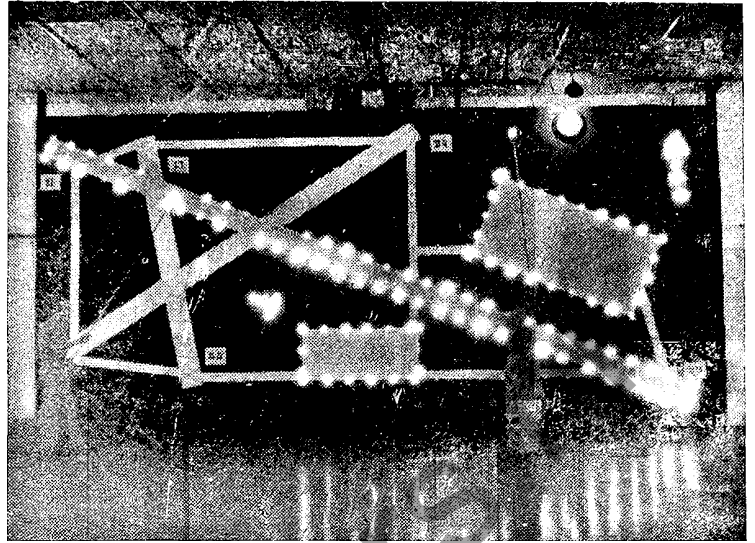
Misschien zal er nog wel eens, net als nu van Link- trainer, van een „De Jongh-room“ gesproken worden. In ieder geval: hij verdient het. Mooi werk! De aandacht begint er reeds op te vallen. Op 20 September 1941 kwam er een talrijke groep militaire en civiele autoriteiten, waaronder vertegenwoordigers van de burger-luchtvaart, kijken, waarbij zij de gast waren van de C. M. L. En zij waren zeer voldaan over wat zij zagen.

De K. L. M. had voor de tocht naar Andir een Cana- dair beschikbaar gesteld waarin een deel van het gezelschap plaats nam. De overigen gingen per B-25.

LUCHTVAARTTROPEN (Vervolg)

Deze beperkte taak breidde zich in de praktijk geleidelijk uit, naar gelang van de ontwikkelingen welke het verloop van de oorlog meebracht.

In het algemeen werd het „R. A. F.-Regiment“ belast met elke vorm van activiteit welke er toe strekte het reeds eerder genoemde onbelemmerd gebruik van de



NACHTSTART In het Praktijklokaal.

vliegbasis te bevorderen en voorts de operationele productiviteit van de basis op te voeren. Zoo hielp het Regiment geregeld bij het opvoeren en laden van benzine, bij het escorteeren van R. A. F.-convooien, bij het opruimen van geïsoleerde vijandelijke steunpunten („mopping up“), het opruimen van landmijnen, het bezetten van vijandelijke hoofdkwartieren, radio- en radar-stations en vliegvelden.

Het Regiment werd in zulke gevallen gebruikt als commando-troepen om door snel optreden vernieling van dergelijke objecten door den terugtrekkenden vijand te voorkomen. Het inzetten van het Regiment hield dan verband met de omstandigheden op het gevechtsterrein, en de noodzaak die eenheden te gebruiken welke het vlugst ter plaatse konden zijn.

Het „R.A.F.-Regiment“ is een integreerend deel van de R.A.F., met een specialistische opleiding. De onder- deelen zijn ondergebracht onder twee hoofdtypen: „Field-Squadrons“ en „Anti-Aircraft-Squadrons“. De „Field-Squadrons“ bestaan uit drie „Rifle-flights“, een „Armoured-flight“ en een „3 inch mortar section“. De „A. A.-squadrons“ zijn van verschillende formatie naar gelang van hun taak, waarbij de mate van beweeglijkheid een rol speelt.

Speciale „Air-borne-squadrons“ zijn bestemd om door de lucht naar pas veroverde vliegvelden verplaatst te worden.

De Nederlandsche Luchtvaarttroepen.

Wij zullen ons nu bezighouden met het ontstaan van de Luchtvaarttroepen in de Nederlandsche Legerlucht- macht.

Zij werden opgericht op grond van dezelfde overwegingen welke in Engeland een rol speelden, waarbij de lessen en ervaringen van het „R. A. F.-Regiment“ ter harte werden genomen. In Maart 1946 werd te Breda begonnen met de formatie van een Opleidings-regiment Luchtvaarttroepen, bestaande uit een staf en eenige Bataljons, onderverdeeld in Compagnieën en Peletons.

De taak en de doelstelling van de Luchtvaarttroepen zijn dezelfde als die van het „R. A. F.-Regiment“.

Nadat hun opleiding in Nederland voltooid was werd een aantal compagnieën gereedgemaakt voor vertrek naar Indië waar zij dezer dagen arriveerden.

Zij zullen verdeeld worden over verschillende vlieg- bases en -velden om hier te lande praktijk op te doen, waarbij zij de kern zullen vormen van eventueel in Indië op te leiden Luchtvaarttroepen.

LANDINGEN OP INSTRUMENTEN

I. L. S.: de oplossing van vele problemen

(Van een medewerker)

i

In de hedendaagsche luchtvaart is het probleem: hoe op een druk bezocht vliegveld in zoo kort mogelijke tijd zooveel mogelijk vliegtuigen in de gelegenheid te stellen te landen, een der voornaamste waarmede men te kampen heeft.

De oplossing van dit probleem heeft reeds jarenlang vele vernuftige koppen beziggehouden, en zij wordt er niet gemakkelijker op wanneer het er om gaat de frequentie op te voeren ook in ongunstige weers-omslan-digheden.

Van groot belang is in dit verband het gebruik maken van instrumenten om met zoo weinig mogelijk oponthoud een goede landing uit te voeren bij slecht zicht, terwijl tientallen vliegtuigen ongeveer tegelijkertijd op hetzelfde veld naar beneden willen komen. Dit systeem heeft reeds een standaard-aanduiding gekregen met de letters I. L. S., welke aanduiding zoowel in het Nederlandsch als in het Engelsch van gelding is: Instrumenten Landings Systeem of Instrument Landing System.

Aleer een meer luchtvaart-maatschappijen in de wereld rusten hun vliegtuigen momenteel met de voor I. L. S. noodzakelijke installatie uit.

Van dergelijke installaties maken deel uit: ontvangapparaten voor zoogenaamde „marker-beacons”, alsmede voor gebruik tezamen met zoogenaamde „compass-locators”, welke in verschillende landen reeds in gebruik zijn langs de naderings-richting tot een landingsbaan, teneinde de vliegers bijstand te verlenen tijdens landingen in slecht weer.

Thans worden deze zoogenaamde localiseer-ontvangers reeds algemeen ingebouwd, terwijl in de naaste toekomst in algemeen gebruik zal komen: de „glide-path receiver” hetgeen men in het Nederlandsch zou kunnen vertalen door „inzweef-ontvanger”.

In Amerika is tegenwoordig een systeem in gebruik hetwelk is voorgeschreven door de Civil Aeronautics Administration (CAA) en onder het gezag van dit lichaam zijn alle verkeersvliegtuigen uitgerust met een volledige installatie niet slechts voor de nadering tot een vliegveld met behulp van instrumenten doch tevens voor de landing op deze wijze.

Het oefenen van de vliegers teneinde heri vaardig te maken in dit werk wordt gewoonlijk door de luchtvaartmaatschappijen zelf ondernomen, en de practijk heeft geleerd dat er twee tot drie uur voor noodig zijn om een piloot vertrouwd te maken met het gebruik van de localisators, de „marker-beacons” en de „compass-locator”-stations. Bij sommige maatschappijen wordt deze instructie gegeven tegelijkertijd met de lessen welke een vlieger moet volgen om over te gaan van tweemotorige op viermotorige machines. Experts zijn van meening dat een instructie welke hoogstens nog een paar uur langer duurt voldoende zou zijn om de gemiddelde vlieger tevens volledig bekend te maken met het omgaan met den inzwef-ontvanger, waarna hij in aanmerking kan komen voor het afleggen van een examen dat het volledige terrein van landingen en naderingen op instrumenten omvat.

Wanneer dit systeem algemeen in gebruik is, kan de tijd noodig om vliegtuigen, die boven een vliegveld aan het wachten zijn, veilig op de grond te krijgen aanzienlijk worden bekort. En dit is juist het punt waarop verbetering steeds dringender door de luchtvaartmaatschappijen en vliegveld-organisaties gewenscht wordt.

Zoals de situatie tot dusverre nog veelal is, ontstaat op een druk veld, waarboven tusschen tien en twintig machines in de lucht hangen en op een vanaf de toren opgegeven hoogte moeten cirkelen totdat zij toestemming

krijgen om een paar honderd meter te zakken, daar weer moeten cirkelen, en zoo voorts, tot zij eindelijk mogen binnenkomen, ontevredenheid bij alle betrokken partijen. En tot die ontevreden partijen behoort ook de luchtreiziger, de klant van het luchtverkeer, juist de figuur dus die elke maatschappij welke haar belangen begrijpt, zoo tevreden mogelijk wil stemmen. En het is de passagier niet kwalijk te nemen dat hij kwaad wordt wanneer hij eerst tijd gewonnen heeft door per vliegtuig van de eene plaats naar de andere te reizen, en daarna die tijd weer voor een vrij groot deel verliest, doordat hij boven de plaats van bestemming soms een uur moet wachten. Er doen zich zelfs gevallen voor waarin het wachten tot vijf uur gerekend wordt: een weinig aantrekkelijk record.

Het is inmiddels reeds duidelijk gebleken dat de tijd, welke moet verstrijken voordat het vliegtuig mag landen, belangrijk bekort kan worden. Proefnemingen op het La Guardia-vliegveld bij New-York, met „markers” en „compass-stations”, toonden aan dat met deze hulpmiddelen drie tot vier maal zooveel landingen per uur uitgevoerd kunnen worden dan met de tot dusverre gevolgde methode, welke gebruik maakt van „range”- en „marker”-bakens van lage frequentie voor de naderings-contrôle. Dat beteekent 15 tot 20 landingen per uur in plaats van de 5 tot 6 welke normaal waren.

Veeljarige studie

Het landen met behulp van instrumenten is een quaesitieve welke de luchtvaart-gemoederen geenszins slechts gedurende de laatste jaren heeft beziggehouden. Reeds kort na 1930 begon men dit terrein te bestudeeren. In 1941 was de Amerikaansche Marine zoover gekomen dat zij vliegtuigen op vliegdekschepen kon laten landen met de vlieger „onder de kap”.

De oorlog bracht, zooals op zoovele gebieden, ook hier snelle en aanzienlijke verbeteringen. De militaire luchtmachten kwamen plotseling voor dezelfde problemen te staan als voordien de burger-luchtvaart, en de omstandigheden waren bovendien dringender. Men moest teer groote aantallen bommenwerpers onder alle weersomstandigheden de lucht in kunnen krijgen en weer laten landen. Hetzelfde gold voor de transport-vliegtuigen die zonder verwijl voorraden, troepen, gewonden etc. moesten vervoeren. Alom werd met koortsachtige energie aan de oplossing dezer vraagstukken gewerkt. Thans profiteert de burger-luchtvaart weer van deze vooruitgang.

Het heden ten dage tot ontwikkeling gekomen procédé komt in het kort hierop neer:

Met behulp van de „runway-localizer” wordt de ligging van de landingsbaan bepaald; met behulp van de „inzweef-ontvanger” wordt het vliegtuig op de lijn van het inzweven gehouden; door de „marker”-bakens kan men het verloop van de naderings-manoeuvre van het vliegtuig volgen en het passeeren van een aantal vaste punten in het naderings-pad noteeren. De bakens worden geïnstalleerd langs een lijn welke in het verlengde van de middellijn van de baan ligt. Hun onderlinge afstand is gewoonlijk een 1500 meter en het verste baken ligt in de buurt van 7 kilometer van het begin van de baan.

Dicht bij het begin van de baan wordt meestal ook een baken geplaatst.

De grond-installaties in de drie categorieën zijn zenders.

LANDINGEN OP INSTRUMENTEN (Veivolg)

Het vliegtuig voert daartegenover drie typen ontvangers mede.

De ontvangers voor liet localiseeren van de baan en het volgen van de inzweef-lijn zijn van het conventionele VHF- en UHF-tvpe.

De technische details der verschillende zenders en ontvangers zullen wij hier niet behandelen. Zij behooren thuis in een radio-technisch tijdschrift. Waar de vlieger die een instrument-landing moet uitvoeren, mee te maken heeft, is het volgende: op zijn instrumentenbord ziet hij een scherm waarop zich een horizontale en een verticale aanwijzer bevinden. De horizontale aanwijzer correspondeert met het procédé voor het volgen van de inzweef-lijn, de verticale aanwijzer met het procédé voor het localiseeren van de baan. Wanneer de beide aanwijzers elkaar precies in het midden van het scherm snijden, wil dit zeggen dat de vlieger de juiste weg volgt om goed binnen te komen. De „marker“-bakens correspondeeren met een lampje dat zich op hetzelfde scherm bevindt.

Telkens wanneer dit-lampje opgloeit, wil dit zeggen dat het vliegtuig recht boven een bakens zit.

Vergelijking met GCA.

Onwillekeurig zal men er toe komen vergelijkingen te maken tusschen I. L. S., en de zoogenaamde „Ground Controlled Approach“, afgekort genaamd G. C. A., welke gebruik maakt van radar.

Met beide systemen houdt men zich tegenwoordig voortdurend bezig en beide hebben hun voorvechters. De P. I. C. A. O. heeft indertijd I. L. S. als het beste systeem dat momenteel beschikbaar is, aanbevolen. In vele kringen heerscht het gevoelen dat radar, waarmede in de oorlog opvallende resultaten bereikt werden, nog niet geschikt is voor commercieel gebruik, terwijl I. L. S. reeds thans een hooge mate van bruikbaarheid getoond heeft.

Bovendien schijnt het dat de kosten van het onderhoud van de I. L. S.-installaties lager zijn dan van G. C. A.

Een van de ontwikkelingen van I. L. S. waarvan men groote verwachtingen heeft, is de automatische instrument-landing. De uitvoering hiervan komt, schetsmatig weergegeven, hierop neer: het instrument waarop de piloot zijn aanwijzingen afleest en hetwelk hierboven in het kort beschreven werd, wordt gekoppeld aan een elektrische automatische piloot (van het type waarmede b.v. onze B-25's werden uitgerust in combinatie met de Norden-bommenrichtkijker).

De signalen van de I. L. S.-zenders op de grond beïnvloeden de stuur-organen van het vliegtuig, waardoor dit op de localiseer- en inzweef-lijnen wordt ighouden. Men is reeds zoover dat automatische landingen, waarbij de vliegers, om het effect te verhoogen, in de passagiers- cabine gaan zitten, geregeld uitgevoerd worden.

Men moet dit natuurlijk met een korreltje zout nemen. Uiteindelijk komt de vlieger er toch weer jjan te pas, want als het vliegtuig een meter of 20 — 30 boven de grond is gekomen, schakelt hij de automatische besturing uit en maakt de landing zelf met de hand, zooals bij alle instrument-landingen het geval is.

Terug uit Holland

De Kapitein Vl. Wrn. P. van Buuren keerde in September van zijn detachering in Nederland terug. Hij is daar werkzaam geweest bij de Staf-commissie van de M. L. in verband met de voorbereiding der Legerlucht- niacht. Hij zal Kapt. Berlijn vervangen als Hoofd Kantoor Demobilisatie.

Per Kola Inten keerde uit Holland terug: de Eerste Luitenant Waarnemer K. van Roon, die na krijgsgevangenschap geruime tijd met ziekte-verlof in het Moederland is geweest.

Naar Australië

Kapt. J. J. de Serrière vertrok naar Australië met een speciale opdracht van Z. FLx. den Legercommandant.



L. S. K.-ers keerden terug in Nederland. Boven: aankomst in Rotterdam. Onder: ontvangst op de kade.

Mensen en Functies

Kapitein R. de Senerpont Domis verwisselde het Basis-commando van Biak voor dat van Padang. In Biak werd hij vervangen door Kapt. E. J. van Kappen, voordien Commandant van Hollandia. De Commandant van Padang, Kapt. E. Outmans, gaat in dezelfde functie over naar Kalidjati.

Kapt. S. de Jong werd eervol ontheven van de functie Hoofd Kantoor Operatiën bij het Hoofdkwartier en als zodanig vervangen door Kapt. B. Wetters. Kapt. de Jong trad op als Commandant van de Subsistenten Compagnie ter vervanging van Lt. v. Meeteren die naar Tjililitan ging als Compagnies-Commandant.

De functie van Assistent C. P. Z. tevens Onderhoofd van het Kantoor Personele Zaken van het Hoofdkwartier werd door Lt. Th. Bieger overgenomen van Adj. O. O. H. G. H. Beeren.

Kapt. J. Roukens werd eervol ontheven als Chef Politie bij het H. K. en vervangen door Lt. J. A. Schwantje. Kapt. Roukens ging naar de Opleidingen. Als Chef van de Brand- en Gasbestrijding werd aangewezen Majoor

H. E. B. van Praag, van de Artillerie der K. L.

Kapt. Bruinier, Commandant 16de Squadron, werd tevens Commandant van 15 V. B.

Lt. F. van Nieuwpoort werd eervol ontheven als Commandant van de B-25 Onderhoudsafdeling.

Een oude bekende van het 18de Squadron, laatstelijk Majoor, P. Schelling, is te Melbourne met groot verlof gegaan.

Auster verdween

Omtrent het lot der inzittenden van een Auster (No. 6 A, R. V. A.) die in de afgelopen maand Zuidwest van Bandoeng een noodlanding moest maken, verkeerde men tijdens het ter perse gaan van dit nummer nog steeds in onzekerheid.

Het zijn de Vaandrags der L. S. K. Dingemans en Kamps.

DE DIENSTEN VAN DE M.L.

(V) Geboorte en groei v/d Vliegmedischedienst.

Wij zullen ditmaal iets vertellen, als bijdrage tot de rubriek „Diensten van de M. L.” over de Vliegmedische Dienst en wel over de groei daarvan sedert de oerdagen van de vliegerij. De aanleiding tot het schrijven van dit artikel en de meeste stof werden geleverd door een lezing welke in de afgelopen maand gehouden werd door Prof. Dr. P. M. van Wulfflen Paltie, de nestor van onze vlieger-artsen. over het onderwerp „Geboorte en groei van de Vliegmedische Dienst”.

Zijn zeer onderhoudend verhaal begon in de pioniersdagen. Vliegers waren toen nog wezens, die in een reuk van heldendom en bovenaardse kwaliteiten stonden. Wie vlieger wilde worden diende over een zekere hoeveelheid „lef” te beschikken, en verder over het geld om de opleiding te betalen. Verdere eisen werden niet gesteld en van een keuring was geen sprake. Trouwens niemand zou geweten hebben hoe te keuren en welke voorwaarden te stellen.

In die dagen kwam Prof. Palthe voor het eerst met de vliegerij in aanraking. Het ging er om dat hij zo graag een vliegtochtje wilde maken. Daar het niet gemakkelijk was om toegang te krijgen tot die selecte kringen der aviateurs, laat staan er een vlucht als passagier uit te slaan, moest er wat op verzonnen worden, en de medisch candidaat Palthe had spoedig een verhaaltje bij de hand. Hij zou enige wetenschappelijke onderzoeken doen naar het gedrag van het menselijk lichaam op grote hoogten. Er deden immers vreselijke verhalen de ronde. Zodra een vlieger zich op aanzienlijke afstand van de aarde bevond, „spatte” het bloed hem uit de ogen, oren en neusgaten! Hij kreeg de meest onvoorziene gewaarwordingen. Daar de grootste hoogte welke in die dagen bereikt kon worden zo ongeveer bij 2000 meter lag, kan men begrijpen dat er wel enige korreltjes zout op die verhalen moesten. De vliegers intussen deden er weinig aan dergelijke fantasieën uit de wereld te helpen. Het was hun belang iet aureool van bovenmenselijkheid, hun door het publiek geschonken, in stand te houden. Pas toen de wetenschappelijke onderzoeker zich er mede begon te bemoeien, kreeg men langzamerhand een andere kijk op de zaak. De bloedspatten verdwenen.

Doch voorlopig waren de bloedspatten werkelijk zichtbaar tijdens die eerste vlucht van de medisch candidaat Palthe. Hij zegt zelf dat er weinig van zijn experimenten terecht kwam. Hij prikte zich in de vingers om bloedmonsters te verzamelen, doch de druppels waaiden door de wind naar alle kanten. Die oude toestellen waren open getimmerten, zonder cockpit en

windscherm. Geen geschikt platform voor wetenschappelijke naspeuringen. Toch had het vluchtje een positief resultaat. Enige dwaasheden welke algemeen geloofd werden konden afdoende weerlegd worden.

Terwijl de kranten vol stonden over dit „wetenschappelijk” werk in de hogere luchtlagen, voelde Palthe dat de vliegerij een bekoring voor hem had welke hem niet meer wilde verlaten. En hij besloot zelf te leren vliegen, hetgeen geschiedde in Etampes, waar een der Franje vliegscholen gevestigd was. Daar vlogen ook de res. luit. L. Q. van Steyn en de Lt. Hofstee. Instructeur was de Fransman Ferdinand d'Or.

Deze samenloop van omstandigheden had grote gevolgen. Voor het eerst werden, althans in een Nederland, de studie der medicijnen en de beoefening der aviatiek in een man verenigd, t'iet was zeker niet zo, dat Palthe, thans ook „vliegenier”, nu onmiddellijk besloot een vliegmedische dienst op te richten. Verre van dat. Alen was nog lang niet zo ver dat men aan vliegmedische keuringen en onderzoeken als bijdragen tot een systematisch beoefende tak van de medische wetenschap dacht.

Wel gebeurde het, en het kon moeilijk anders, dat een man als Palthe tijdens zijn verblijf in het vliegersmilieu, omdat hij nu eenmaal medicus wilde worden, zich ging interesseren voor enkele medische facetten van de aviatiek. En uit die tijd dateren de eerste eenvoudige waarnemingen van enige verschijnselen welke tot de fundamentele in de vliegmedische wetenschap behoren. Zo ontdekte hij dat het onmogelijk is om diepte te zien in horizontale draden (b.v. telefoondraden).

Zo hield hij zich bezig met de benauwdheden waaraan luchtmannen onderhevig waren in de krachtige wind waaraan zij tijdens een vlucht bloot stonden.

Toen de eerste wereld-oorlog uitbrak kwam Palthe in liet Soesterbergse vliegerscorps terecht. Hij bewoog zich daar in het uniform van de huzaren en vloog met sporen aan. Dergelijke dingen waren op Soesterberg trouwens heel gewoon. Zijn omgang met de militaire vliegers van het Nederlandse leger gaf hem gelegenheid om zijn observaties als medicus uit te breiden. Nog steeds was er van een vliegerkeuring geen sprake. Volgens Prof. Palthe was dit maar goed ook, want, had men wel keuringen gekend, dan waren er zonder enige twijfel vele ernstige fouten gemaakt, en dientengevolge hadden vele aspirant-vliegers zich zien afkeuren, terwijl zij mogelijk uitstekende vliegers waren geworden. Zoals de zaak ervoor stond beschikte men over een vrij groot quantum vliegers, dat de talloze gevaren van die pionier-vliegerij overleefd had.

Met deze in de practijk geselecteerde mensen kon de medische wetenschap thans gaan experimenteren om er achter te komen wat hun kwaliteiten waren. Enige elementaire ontdekkingen, ook op psychologisch terrein, konden reeds worden gedaan. Men kwam er achter dat het zaak was, na ernstige ongevallen, welke in die dagen nogal eens voorkwamen, de aandacht van de vliegers af te leiden ten einde hen te behoeden voor angstgedachten. Ze werden dan terstond de lucht ingestuurd, men liet ze in de mess breedvoerig over het ongeluk praten, alles om hun zelfvertrouwen te herstellen, en vasthechten van angstvoorstellingen te voorkomen (het zgn. „afreageren” van spanningen).

Het onderling verkeer in de mess (toen weids casino geheten) bleek van grote waarde te zijn. Op plaatsen waar dergelijk verkeer niet bestond kwam het veel meer voor dat vliegers hun moreel verloren na ongelukken en hun vliegjas aan de wilgen hingen.

In 1918 trad een nieuwe fase in voor hen die zich bezig hielden met medische onderzoeken ten behoeve van de aviatiek. Er kwam een grote hoeveelheid literatuur op dit gebied uit het buitenland vrij, waarin de ervaringen van de oorlogvoerende landen met hun uitge-

(Vervolg op pag. 7 m 9)



Onderdruk-caisson op Soesterberg (De Stoomketel).

LANGS DE NEDERLANDSE VLEGBASES (II)

door H. J. Waalwijk, Res. 1ste Lt.

Ook daar: vele hinderpalen.

De vliegbasis Twenthe begon te draaien in het najaar 1945. Met een paar vliegtuigen en een handjevol personeel. Dat laatste verdient aandacht, want die paar mannen uit de begintijd zijn het geweest, die uit niets iets hebben gemaakt.

Alen moet met hen hebben gesproken om zich enigszins een denkbeeld te kunnen vormen van de moeilijkheden waartegen de strijd moest worden aangebonden; niet alleen op het gebied van de personeelsbezetting, maar ook op dat van het materieel. Als te zijner tijd de geschiedenis van de wederopbouw der militaire luchtvaart te boek zal worden gesteld dan zullen de schrijvers eerlijkheidshalve het licht moeten laten schijnen op het doorzettingsvermogen, door de commandanten en hun onderhebbers, ten toon gespreid. Dit geldt niet alleen voor Twenthe, doch voor alle vlieg-bases zonder onderscheid. Daar is gesjouwd van 's morgens tot 's avonds en menigmaal ook 's nachts. Om een ideaal verwezenlijkt te zien, om een doel te bereiken. Bij die tijd vergeleken loopt feitelijk, alles nu op rolletjes.

Vraag eens, als je de moeilijkheden van thans kent: „Hoe hebben jullie het in het begin klaargespeeld?“, dan wordt er gelachen en je krijgt tot antwoord: „Ja, hoe hebben we het klaargespeeld!“

Ik kan niet nalaten, zo terloops, de technische diensten van alle vliegbases naar voren te brengen. Dat verdienen zij nu ten volle.

Vroeger droomde bijna iedere jongen ervan eens gezagvoerder te worden op een oceanareus met veront-achtzaming van alle overige functies aan boord van een schip; in deze tijd heeft bijna iedere jongen, die zich opgeeft voor de luchtmacht, maar een hartewens: opgeleid te worden tot vliegtuigbestuurder..... met een voorbijzien van andere functies in de luchtvaart.

Op de 'technische dienst rust een groote verantwoording. De leiding zet op papier een programma in elkaar voor een opleiding tot vlieger. Dat programma moet binnen een bepaalde tijd worden afgewerkt.

Maar de machines moeten op regelmatige tijden worden geïnspecteerd en gereviseerd in het belang van de vliegveiligheid. In de eerste plaats is er het dagelijkse onderhoud, in de tweede plaats is er het dagelijkse aantal vliegers. Zijn er voldoende vliegtuigen en is er voldoende personeel, dan leveren deze controles geen moeilijkheden op. Doch is het personeel niet op sterkte en is het aantal vliegtuigen niet toereikend om er enige dagen een paar uit de „vaart“ te nemen, dan staat de zaak anders. Voor alles echter moet het programma zonder stagnatie worden afgewerkt. En kijk, nu kun je twee dingen doen. Je kan zeggen: voor een periodieke inspectie zijn zoveel man nodig, dus met de helft van het aantal technici duurt de inspectie tweemaal zo lang

— en dan weet je zeker dat er stagnatie in de oplei-

ding komt — of: de helft van het aantal benodigde mensei werkt tweemaal zo hard. Door dit laatste standpunt in te nemen hebben de technische diensten de zaak draaiende gehouden. Zonder daarbij minder accuraat te worden. Hun komt de lof toe, dat tot op heden nimmer een ongeluk is gebeurd als gevolg van een storing in de motor.

De personeelsbezetting is niet de enige factor, die al zo dikwijls roet in het eten heeft gegooit; gebrek aan materialen heeft evenzeer de nodige kopzorgen gegeven. Hoe kan je repareren zonder deugdelijk gereedschap of onderdelen vervangen als je ze niet hebt? Praat daar nooit over. Het antwoord is steeds een herhaling van de vraag: „Ja, hoe kan je dat?“ Maar het kan, hoe dan ook. Zo onder elkaar wordt over het gebrek aan materiaal wel eens stevig van gedachten gewisseld.

Dat kan nu eenmaal niet anders. En men heeft wel eens een verkeerde voorstelling over de manier, waarop deze kwestie is aangepakt. Wij moeten onze materialen helaas uit het buitenland betrekken. En al is de bestelling gedaan, het duurt soms maanden — en niet in de laatste plaats door de formaliteiten aan de invoer verbonden — voor het bestelde op de plaats van bestemming is aangekomen. Tot zolang is het tobben en behelpen, dag in dag uit. En als de opleiding niettegenstaande dit toch draait dan verdienen de technische afdelingen zeker een pluim op hun hoed.

Op Twenthe staan de Spitfires, Harvards en Oxfords. De Spitfires en Harvards voor de Jachtvliegschool, Oxfords voor de Avot, een afkorting voor de „Aanvullende opleiding voor transportvliegers“, in wezen een cursus, waar vliegers, die lange tijd niet hebben gevlogen, theoretisch en praktisch worden herschoold. De eerste cursus begon in het begin van 1946, de zesde is kortgeleden geëindigd. Die herscholing op het tweemotorige toestel vergt zowel van de leerlingen als van de instructeurs grote inspanning, mede door de bij de Jachtvliegschool reeds genoemde oorzaken. Maar daarvan weten buitenstaanders niets. Die horen alleen de ronkende motoren, overdag en 's nachts, zij zien steeds maar opnieuw het ene toestel na het andere de lucht in gaan. En zij zeggen: „Twenthe draait“. Ja inderdaad, Twenthe draait weer, dank zij de ambitie van allen die aan deze vliegbasis zijn verbonden.

DIENSTEN VAN DE M.L. (Vervolg) breide luchtmachten verwerkt waren. Weliswaar bestond een deel van dit materiaal uit theoretische beschouwingen van medici die nooit in een vliegtuig hadden gezeten en vreemd stonden tegenover de werkelijke vraagstukken van de mens in zijn betrekkingen tot de aviatiek. Doch een ander deel was ongetwijfeld bruikbaar.

Men kon er nu over gaan denken het onderzoek in systematische banen te leiden en een begin te maken met de organisatie van een Vliegmedische dienst. De officiële oprichting daarvan had in 1919 plaats.

Hij werd gevestigd te Soesterberg.

Men hield zich bezig met psycho-technisch onderzoek, hetgeen echter hoofdzakelijk neerkwam op physiologisch onderzoek van de zintuigen.

Men bestudeerde de reactie-snelheid en de aandachtsverdeling, vooral de keuze-reactie. Hiertoe had men een handig proefje in elkaar gezet, met een wit, een rood en een blauw lampje, met corresponderende knoppen. De proefpersoon moest zo snel mogelijk op de knoppen drukken om de bijpassende lampen uit te doen gaan, wanneer deze opgloeiden, doch diende van het witte lampje af te blijven.

Voorts werd een ruime plaats ingeruimd voor onderzoekingen in de onderdruk-caisson. Het verschijnsel van de zogenaamde dronkenschap door zuurstofgebrek werd vergeleken met dronkenschap ontstaan door alcohol, en de remedie in beide gevallen bleek te zijn toediening van

(Vervolg pag. 9)



L. S. K.-monteur werkt aan een Harvard.

UIT NEDERLAND

DE ONTWIKKELING DER L.S.K.

Ta a kverdeling

(Van een bijzondere medewerker)

Den Haag — Aug. Nu 1947 voor meer dan de helft verstreken is, hebben wij gemeend de balans te moeten opmaken van de ontwikkeling welke de Lucht- strijdkrachten in Nederland in deze periode hebben ondergaan.

De voorbereidingen voor de verdere differentiëring van de taken, die het Directoraat L. S. K. aanvankelijk waren opgedragen, zijn in volle gang. In hoofdlijnen waren de opdrachten te onderscheiden in de opleidingstaak ten behoeve van A'larine Luchtvaartdienst en Leger- luchtmacht én in de voorbereiding van de wederopbouw van wat wij thans noemen de Legerluchtmacht Nederland.

Het eerste gedeelte zal in de loop van dit jaar worden toevertrouwd aan een orgaan, dat waarschijnlijk Directoraat Luchtvaart Opleidingen zal heten en waarin al die Staven en onderdelen zijn begrepen, welke reeds in het Directoraat L. S. K. dezelfde taak vervulden. Dit nieuwe opleidingscomplex zal evenals het oorspronkelijke Directoraat L. S. K. onder de twee Ministeries (van Marine en Oorlog) ressorteren.

De tweede taak, opbouw Legerluchtmacht Nederland, is in handen gelegd van een nieuw aangewezen functionaris, de Commandant Legerluchtmacht Nederland, die gesteld is onder de Chef Luchtmachtstaf.

De Luchtmachtstaf als leidend orgaan voor de Legerluchtmacht is inmiddels eveneens een realiteit geworden. De Legerluchtmacht zal in de toekomst omvatten het geheel van de Militaire luchtvaart in Nederland én in Nederlands-Indië, welke van hun ontstaan af onderdelen waren respectievelijk van de Koninklijke landmacht en van liet K. N. I. L. en aldus onder de Minister van Oorlog en die van Overzeese Gebiedsdelen ressorteren.

Het is duidelijk, dat de 'oorbereidende taak om eenheid te scheppen in deze militaire luchtvaart-onderdelen, die meer dan 30 jaar onder verschillende top-instanties zijn gegroeid, niet in enkele maanden zijn beslag krijgt. Inmiddels heeft — vooruitlopende op die eenheid — het over en weer dienen van personeel een aanvang genomen, voorlopig nog meer heen dan weer, wat onder de tegenwoordige omstandigheden voor ieder begrijpelijk is.

Aflossing van luchtvaartpersoneel in Indië, dat daar reeds jaren onder de ongunstigste omstandigheden heeft gediend, blijft dringend geboden. Met voldoening kan vastgesteld worden, dat de bereidheid bij de L. S. K. om in Indië enige jaren te gaan dienen groot is.

In het voorgaande heb ik getracht U de hoofdlijnen van een gecompliceerde reorganisatie op eenvoudige wijze weer te geven. Het is een reorganisatie, die de taken duidelijk splitst. De eenvoudigste oplossing n.l. alle militaire en maritieme luchtvaartorganen samenbrengen in één luchtmacht blijkt — op dit ogenblik althans — niet te verwezenlijken.

Het opleidingsgedeelte heeft zich bevredigend ontplooid in het eerste halfjaar '47. Van de vliegopleiding zijn nu alle stadia, beginnend met de selectie vliegopleiding tot aan het Militair brevet in gang. Ook de instructeursopleiding draait. Evenzo die voor navigators. De opleidingen van grondpersoneel, waaraan in eerste aanleg behoefte is, leveren hun leerlingen geregeld af.

Het percentage geslaagden is bevredigend en het peil van de geslaagden — gezien het feit, dat die opleidingen in de aanlooptijd verkeerden — goed te noemen. Thans wordt ten behoeve van de opleiding ± 1700 uur per maand gevlogen en in de loop van de zomer zal dit aantal aanzienlijk worden opgevoerd om de gestelde taak uit te voeren.

Wat de eigenlijke opbouw van de Legerluchtmacht Nederland betreft, daarvoor worden op dit ogenblik de grondslagen gelegd. Over de samenstelling en afmetin

gen van de Legerluchtmacht is nog geen besluit genomen. Dit hangt zodanig samen met de inzichten in het algemene vraagstuk van de landsverdediging, dat een beslissing over de luchtstrijdkrachten afzonderlijk niet kan worden geforceerd.

Eerst moet de taak van de gezamenlijke middelen worden vastgesteld, daarna kan eerst een legerplan, een vlootplan en een luchtvlootplan met vrucht worden opgesteld.

Oefenkernen

Een en ander binnen de begrenzing van de financiële mogelijkheden. De voorbereiding voor de opbouw v.n de Legerluchtmacht Nederland kan op dit ogenblik dan ook alleen bestaan in het vormen van oefenkernen, waaruit later als door de regering een plan is vastgesteld snel tot -opbouw kan worden overgegaan. Dergelijke kernen zijn het Regiment Luchtvaarttroepen, de Radar- oefenafdeling en de Jachtvliegschool.

Deze laatste is reeds bezig geofende jachtvliegers af te leveren; in het volgend halfjaar zal een oefeneenheid met Meteors aan deze school worden toegevoegd, opdat met het modernste materieel ervaring wordt opgedaan door vliegend en grondpersoneel.

Al deze werkzaamheden en het tempo daarvan werden en worden sterk beïnvloed door de grote beperking die geboden is op financieel gebied. Er is voor alle sectoren van onze volkshuishouding zoveel nodig, dat van onmiddellijk belang is, dat ieder, die verder ziet dan zijn militaire luehtvaartneus lang is, deze beperking voor het ogenblik alleen maar kan waarderen als het enig mogelijke beleid. De opbouw zal langzamer moeten gaan dan aanvankelijk gerekend werd. Dit gaf de mogelijkheid om reeds thans een aantal O. V. W.-ers te demobiliseren en wel hen, die vervangen kunnen worden door dienstplichtigen.

Daarmede is iets vroeger dan verwacht werd een proces ingeleid dat onherroepelijk toch moest komen. Nu wij van de eerste zeventien O. V. W.-ers afscheid gaan nemen, dient er aan herinnerd te worden dat zij zich — ten dele reeds in 1945 — vrijwillig hebben aangemeld, zonder veel zekerheid, uit enthousiasme voor de luchtvaartzaak. Voor sommigen zijn die jaren wellicht anders gelopen dan zij zich hadden voorgesteld, maar zij hebben relatief weinig gemopperd en de hun opgedragen taak naar behoren verricht.

Zij waren een zeer waardevol, ja onmisbaar element in de opbouw van de L. S. K. Dat hun ervaringen in de militaire dienst over het algemeen goed zijn, blijkt hieruit, dat velen van de geboden gelegenheid gebruik maken om in beroepsdienst over te gaan.

Tegen de dienstplichtigen, die wel eens een zekere jaloersheid demonstreren ten aanzien van enkele voorrechten van de O. V. W.-ers, moge gezegd worden: bedenkt, dat deze mannen een bijzondere categorie vormen, waarmee ge U niet gelijk moogt stellen!

B-25 ongeval

Op 17 September had een noodlottig ongeval plaats tijdens een proefvlucht met een B-25 nabij Batoe Dja- djar, tengevolge van het ontijdig ontploffen van een bom bij een laag bombardement.

Hierbij kwamen om het leven: de Soldaat Ch. E. Lassay, van de B. R. A. en de Burger Daggelder N. P. Kloesman, eveneens van de B. R. A.

Zwaar gewond werd: de Korporaal C. Langedoen, O. V. W., wapenings-monteur B. R. A. Hem moest een been geamputeerd worden.

De beschadigde B-25 maakte na het ongeval een buiklanding op de grasmat naast de baan van Andir.

DIENSTEN VAN DE M.L. (Vervolg)

zuurstof. Een konijn dat hem om had „als een rover" werd na een golfje zuurstof weer broodnuchter, en hetzelfde was het geval bij mensen die zo beschonken waren „als een konijn". (Dit dient U er aan te herinneren, lezer, nooit Uw ztiurstof-fles te vergeten).

De man zonder vrees.

Het psychologische gedeelte werd niet uit het oog verloren. Het idee dat de vlieger iemand moest zijn die geen vrees kende, een man van ijzer die voor geen gevaar uit de weg ging, werd aan ernstige critiek onderworpen. Veeleer wenste men als vliegers mensen met een bedwongen nervositeit. Ook het begrip moed werd met sceptische blik bekeken. Moed, concludeerde men, is niet hetgeen men aantreft bij de ijskoude die het gevaar zonder met de ogen te knippen tegemoet gaan, omdat zij het voorstellings-vermogen ontberen waaruit zij zich een beeld van het gevaar kunnen vormen. De man die het gevaar beseft, er van te voren een voorstelling van heeft, die er bang voor is en het niettemin tegemoet gaat als dit nodig is, en het dan weloverwogen doet en met kennis van zaken, dat is een man met waarachtige moed.

Zoiets van hardvliegers zijn doodvliegers. De lui die met veel brani beweren dat zij geen angst kennen zijn niet de „real MacCoy's".

Intussen was Indië ook geïnteresseerd geraakt. De Indische L. A. (Luchtvaart-Afdeling) stuurde de dokter- vlieger Dr. J. Chr. Hubach naar het Soesterbergse vliegmedische Centrum voor studie, en na diens terugkeer kwam ook in Indië een Vliegmedische Dienst tot stand. De officiële opname daarvan in de leger-formatie had plaats in 1929.

Na die tijd kwamen de bezuinigingen en deze legden een zware beperking op het vliegmedische onderzoek. Feitelijk mocht men zich uitsluitend bezighouden met keuringen en geld voor zelfstandig onderzoek kon er niet meer af.

Maar de vlieger-arts liet zich hierdoor niet uit het veld slaan.

Hij weet dat hem een groter taak nog wacht dan hij tot dusverre had. De moderne vliegerij brengt vele nieuwe problemen. Er moet specialisatie ingevoerd worden- voor de verschillende takken van luchtvaart (militaire, civiele, sport etc.). De invloeden der jongste zeer hoge snelheden en der steeds grotere hoogten dienen aan studie onderworpen te worden.

Nieuwe verschietsen openen zich en de vlieger-arts moet gereed zijn om deze te verkennen.

De quaesties welke thans de aandacht vragen zijn: aanvulling der keurings-eisen, waarbij foto-electrische doorlichting, cardiografie en encephalografie opgenomen zullen worden, terwijl voorts een onderzoek zal worden ingesteld naar de praktische intelligentie der vliegers.

Op het gebied der gezichtsscherpte zullen grotere concessies gedaan worden wat betreft correctie met brillen- glazen. Voor het kleuren zien en het nachtzicht zullen de eisen daarentegen voor verkeersvliegers verzaard worden.

Een nieuw probleem is ontstaan naar aanleiding van de drukcabine, welke tegenwoordig meer en meer in zwang komt.

Dan is er het strijdpunt: moet een vlieger-arts vlieger zijn, of is dit niet nodig. Dit houdt de gemoederen ten zeerste bezig; tot een beslissing is men nog niet gekomen.

Een belangrijk element in het aantrekkelijk maken van het vak is de wetenschappelijke aanraking met de uni- versiteit. Op deze wijze wordt het vak niet beperkt tot het uitvoeren van routine-keuringen.

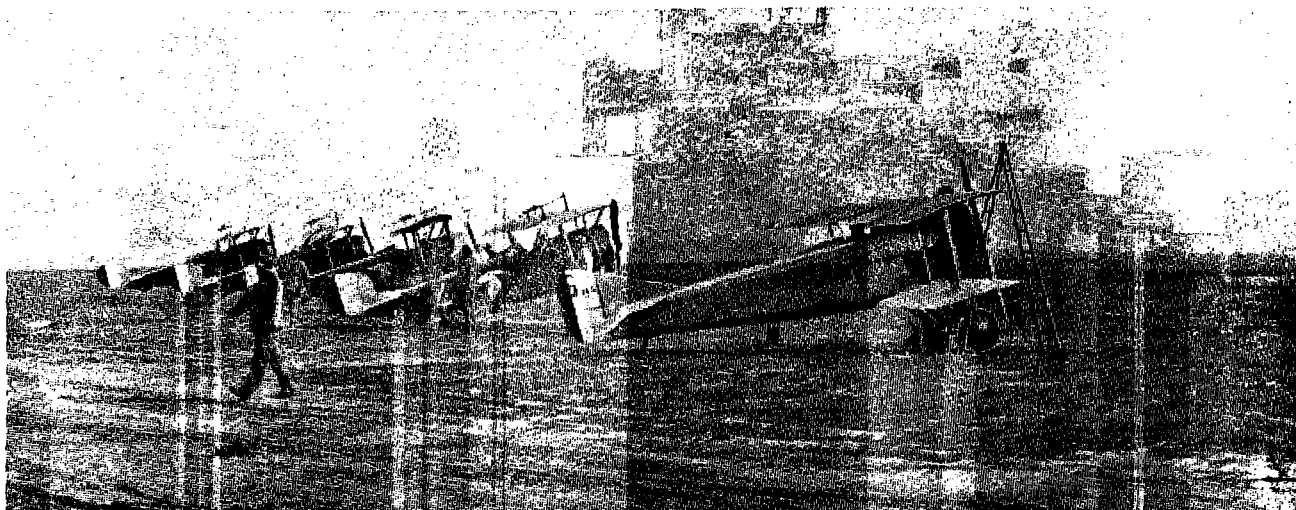
De huidige tendenzen maken het duidelijk dat het vak zich voortaan meer in de diepte dan in de breedte zal ontwikkelen.



Ons Foto-galerijtje:

Bij de jachtvliegers in Semarang: Van boven naar beneden:

1. Overzicht van hun basis.
2. Waar de opdrachten uitgedeeld worden.
3. De volgende stap: de cockpit in.
4. Het begin van de uitvoering.



De eerste eskadrille „Des Cigognes” waarin Guynemer als commandant optrad. Vooraan de Spad van Guynemer genaamd „Le Vieux Charles”. Op de achtergrond vier Nieuports N-3 („Bébé”). Deze foto werd genomen op het vliegveld van Cachy, aan de Somme, op 10 September 1916. Onder in de inzet: Georges Guynemer in kapiteins-uniform.



Guynemer's Loopbaan

Jan.	1915	Leerling-monteur.
Febr.	-	Leerling-vlieger.
April	-	Vliegbrevet.
Juni	-	Korporaal.
Juli	-	Eerste overwinning.
Juli	1916	Tiende overwinning. Sergeant.
Dec.	-	Vijf en twintigste overwinning. Luitenant.
Febr.	1917	Dertigste overwinning. Kapitein.
Juni	-	Vijf en veertigste overwinning. Legion d'Honneur.

Op 19 Juli 1915 kwam een jeugdige Fransche gevechtsvlieger terug van een vlucht boven het front en rapporteerde dat hij een vijandelijk vliegtuig afgeschoten had. De jeugdige Franschman heette Guynemer, soldaat, kort voordien gebreveteerd. Het was zijn eerste overwinning in de lucht. Er zouden nog 53 overwinningen volgen voordat hij, als een beroemd en geëerd man, in Vlaanderen zou sneuvelen.

Guynemer behoorde tot de azen van de eerste wereldoorlog, tot de groep van beroemde vliegers wier namen, ongeacht voor welke zijde zij streden, in de gehele wereld met eerbied werden uitgesproken. De tweede wereldoorlog heeft dit niet gekend, dit verschijnsel van de romantische riddervlieger, die in figuurlijke zin door de massa's op de handen gedragen werd.

Guynemer was een van die mensen waarvan men aanvankelijk niet wilde geloven dat zij tot groote dingen in staat waren. Hij was geen „he-man”, geen atleet, geen reus. Hij had eigenlijk niets van datgene waaraan oppervlakkige beoordeelaars van mensen waarde hechten. Hij was lichamelijk zwak en moest worden afgekeurd toen hij zich kwam aanmelden voor vlieger.

Hij had zich echter voorgenomen bij het luchtwapen te komen en hij slaagde er in zich te laten aannemen als leerling-monteur. En toen hij zoover was wist hij, langs een medisch achterdeurtje, toch bij de vlieg-opleiding te komen. Zijn opleidingstijd deed geen brillante dingen verwachten. Hij was goed zonder uit te blinken. Hij haalde zijn brevet in wat voor die dagen de normale tijd was.

In dat zwakke lichaam school een sterke wil. Het was zijn sterke wil die hem zijn vak grondig leerde beheerschen en die zijn tegenstanders in een *ongunstige* positie bracht.

Hij was geenszins de onkwetsbare held die alle§ beter deed dan een ander. Hij werd verscheidene malen door een betere tegenstander in het defensief gedrongen en mocht bij die gelegenheden blij zijn dat hij heelhuids kon wegvloeden. Eenige malen werd hij gewond. Maar? hij studeerde en vloog er niet maar zoo'n beetje oplos. Hij analyseerde zijn fouten en werd langzamerhand een expert. Toen was hij inderdaad beter dan de meeste anderen.

Hij vocht bij Verdun en bij Bar-le-Duc, bij Manoncourt, aan de Somme en bij de Chemin des Dames. Hij werd Kapitein, en kreeg het Legioen van Eer.

Op 11 September 1917 bevocht hij vroeg in de morgen zijn 54ste overwinning.

Eenige uren later steeg hij wederom op, vergezeld van Lieutenant Bozon-Verduraz. Zij raakten boven Vlaanderen in gevecht gewikkeld, met een sterke vijandelijke formatie. Na afloop van het gevecht wachtte Bozon-Verduraz vergeefs op zijn metgezel. Guynemer werd nimmer meer gezien. Het bleek later dat hij de strijd had aangeboden met de Duit- scher Lieutenant Wiseman.

Hij brak dit gevecht af en verdween door de wolken. Men heeft nooit kunnen uitmaken waar hij neergekomen is.

Typen in de M.L

V Cornelis Mulder, Adj. O. O. Adm.

Cornelis Mulder: Adjudant O. O. der Militaire Luchtvaart. Ik leerde hem voor het eerst kennen toen hij bij het 19de Squadron op kantoor kwam in Brisbane. Mulder is al een heel oud gediende bij het K. N. I. L., hij heeft brevetten voor 12- en 24-jarigen trouwen dienst en een gesp voor 26 jaar dito.

Op 31 Aug. j.l. kreeg hij de Eremedaille in Zilver in de Orde van Oranje Nassau.

Eerst heeft hij bij de Infanterie gediend, en pas vrij laat kwam hij bij de luchtvaart terecht. Administrateur bij de tweede vliegtuiggroep op Tjillilitan, Glenn Martins.

In die functie bevond hij zich in Maart 1942 te Bandung en dat was in Maart 1942 een vrij ongezonde plaats om in rond te scharrelen, hetgeen Mulder ook al spoedig duidelijk werd, want op een dag kwamen de Japansche troepen de stad binnen en niet lang daarna werd Mulder met vele anderen krijgsgevangen gemaakt.

Toen hij bij het 19de Transport-squadron arriveerde was het inmiddels Januari 1946 geworden. Het 19de Squadron was toen juist verhuisd uit de kantoren in het vermaarde Columbia-kamp bij Wacoll naar de kantoren in Perry Park, nabij de Creek in Brisbane. Dat gebouw in Perry Park was daar indertijd gezet door de Amerikaanse Marine en daarna door de Hollanders overgenomen en, hoewel de opzet slechts een tijdelijke was (het gebouw stond namelijk in een park en de Brisbane's wilden te zijner tijd hun park weer terug hebben) mocht de inrichting ultra-modern heeten.

Verschillende kantoren waren geschaard rond een enorme middenzaal waar de „bulk” van het personeel werkte en hier zwaaide Mulder de scepter.

Het ging heel goed want hij is een bekwaam en ervaren administrateur.

Het 19de Squadron moest zich al spoedig gelukkig prijzen met de verwerving van deze kracht. Niettemin had Mulder dikwijls moeilijkheden. Hij was een militair van de oude stempel, wanneer het om de vormen ging.

En het 19de Squadron was een wonderlijke combinatie van militaire en burgerluchtvaart waartusschen de grens niet scherp te trekken viel.

Naderhand is het accent meer naar de zijde van de civiele luchtvaart verschoven, doch ten tijde van het optreden van Mulder in Perry Park was het nog zoo ongeveer een „fifty-fifty” propositie. Het gevolg was dat sommige militairen zich als burgers gedroegen en sommige burgers als militairen. Dat was voor Mulder een beetje verbijsterend en het leidde soms tot uitbarstingen wanneer een jeugdig militair wat al te burgerlijk tegenover den grijzenden Adjudant ging staan.

Maar na een periode van inwerken en wennen verdwenen deze troebelingen en ontstond er een glatte zeespiegel waarover Mulder het schuitje van personeele zaken vlotjes liet varen, tot groot voordeel van alle betrokkenen, want een goede personeels-organisatie is een balsem voor het personeel.

Hij bezit grootelijks de gave om het den menschen aangenaam te maken.

Hij geeft wat men noemt „service”, zónder evenwel corrupt te zijn. En dat zegt tegenwoordig wat. Meestal, als het woord „service” genoemd wordt ziet men bedenklijke trekken op de gezichten komen. Het is met dit woord net zoo gegaan als met het woord „organiseeren” dat vroeger alleen naar een zakelijke, meest technische beteekenis had, maar tegenwoordig nog andere suggesties aan de hand doet.

Maar bij Mulder is „service” gewoon „service”, in de conservatieve beteekenis van het woord. Hij zit te menschen die van zijn beleid afhankelijk zijn niet te plagen, maar hij probeert te helpen en hun onnoodige beslommingen te besparen. Hij maakt zich zeer druk, met het gevolg dat hij een tijdlang gevaar liep om over z'n toeren te raken.

Gelukkig voor hem zag men in dat een man na zooveel jaren zware en trouwe dienst aanspraak maakt op een beetje rust.



Dezer dagen verscheen een mutatie waarin stond dat de Adjudant O. O. der M. L. C. Mulder zes maanden verlof naar Europa gekregen heeft, en intusschen zit Mulder reeds op de boot.

De „Oranje”, als we ons niet vergissen. Bij het 19de Squadron wordt hij zeer gemist, alsmede bij allen die hem kennen. Men kan echter niet iedereen vasthouden omdat men hem noode ziet vertrekken. De billijkheid spreekt een woordje mee.

Het ga je goed, Mulder, het verlof is je gegund doch de M. L. zal het zeker op prijs stellen je terug te zien!

Redactioneel

De befaamde tekenaar van ons blad, Theo Baars, Sergeant, is in het huwelijk getreden niet Mej. Irma M. Führmann. Gelukgewenscht.

Een andere tekenaar van ons blad, Jules Scheffer, Luitenant, vertrok met zijn gezin naar Amerika, om te gaan studeren aan een kunst-academie.

Sommige mensen schijnen uit dit periodiek nog eens iets over te houden.

De hoofdredactie nooit.

Twee andere medewerkers van de redactie, de Ass. C. V. D. Lt. A. Schuwer en de Lt. E. Cieuver, Radio Nieuwsdienst, hebben het grootste gedeelte van September in het hospitaal doorgebracht. Het werk bij de Voorlichting is geen onverdeeld gepeogen, zoals U ziet.

Voorts is er een nieuwe organisatie van het Radio- en Strijdkrachtenprogramma tot stand gekomen. Er werd een Raad van Drie voor de Radio ingesteld waarin vertegenwoordigd zijn de Voorlichtingsdiensten van Leger, Marine en M. L. Intussen is deze Raad uitgebreid tot een Raad van Vijf, daar thans ook de Niwin en de Melog er in zitting hebben.

Het Nationaal Luchtvaartlaboratorium

Nederlands plaats in het luchtvaart-onderzoek.

(Van onze Haagse Correspondent)

Den Haag - Aug.

Het kan helaas maar al te dikwijls worden geconstateerd, dat laboratoria en proefstations in brede kring niet de bekendheid genieten, waarop zij krachtens hun belangrijkheid recht hebben. *DU vloeit in de eerste plaats voort uit de aard van de werkzaamheden.*

Een laboratorium bijv., dat door allerlei proefnemingen de voorvarden onderzoekt waaraan de verpakking van snijbloemen moet voldoen om deze bloemen zolang mogelijk fris en dus verkoopbaar te houden, heeft een, voor outsiders, weinig aantrekkelijke kant. A4aar toch, de resultaten zijn van een buitengewone importantie, niet alleen voor de kwekers, die hun afzetgebied uitgebreid kunnen zien tot het buitenland, maar uiteindelijk ook voor iedere Nederlander omdat export altijd gepaard gaat met een zekere mate van welvaart. De waarde van wetenschappelijke onderzoekingen behoeft gelukkig geen strijdvrage meer te zijn. Op alle gebied van het bedrijfsleven zijn ze een niet meer te missen factor geworden. De grote industrieën, ook hier te lande hebben sinds tientallen jaren eigen laboratoria, waarin wetenschappelijke onderzoekingen worden verricht. De regering erkende in 1930 reeds het belang van de wetenschappelijke laboratoria door een wet in het leven te roepen tot regeling van het toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek, met het doel te bevorderen, dat dit onderzoek op de doelmatigste wijze dienstbaar wordt gemaakt aan het algemeen belang.

In de tweede plaats is de, althans in brede kring, geringe belangstelling het gevolg van het feit, dat het werk in de laboratoria en op de proefstations te weinig wordt uitgedragen; in dien zin, dat slechts de resultaten van de proefnemingen en het onderzoek bekend worden en met die resultaten doet de belanghebbende: de industrie zijn voordeel, beter gezegd: hij kan er zijn voordeel mee doen. Maar het wetenschappelijk werk, dat achter al die technische verbeteringen zit: het wetenschappelijk werk, dat noodzakelijk gedaan moet worden, zowel voor de vooruitgang van de techniek, als om — wat zeker in deze tijd zal spreken — te kunnen concurreren met en afzetgebied te vinden in het buitenland geschiedt in stilte.

Ook aan de ontwikkeling van het vliegtuig heeft het wetenschappelijk onderzoek belangrijke diensten bewezen. Dit onderzoek heeft het immers mogelijk gemaakt, dat het vliegtuig in de korte tijd als is geschied technisch zo'n grote vlucht kon nemen. Dit zal duidelijk zijn. Dat wij het einde van die vlucht nog niet hebben bereikt, bewijzen de bijna dagelijkse berichten over nieuwe proefnemingen en ontdekkingen, die uit het buitenland tot ons komen. Er behoeft in dit verband slechts herinnerd te worden aan vliegtuigen met snelheden boven die van het geluid

Evenwijdig met de ontwikkeling van het vliegtuig is de weg geweest van die van de vliegtuigindustrie. De werkplaatsen uit het beginstadium werden fabriekjes; de fabriekjes groeiden uit tot fabrieken en zo is het massa-bedrijf uit de huidige tijd ontstaan, dat is uitgerust met de verfijnde hulpmiddelen waarover de moderne techniek beschikt. Verdiept men zich in de geschiedenis van het vliegtuig, dan kan men constateren, dat de vooruitgang een gevolg is van verbeteringen op verschillend gebied; verbeteringen van de vorm, nieuwe constructiemethoden, hout en doek werden geleidelijk aan vervangen door metaal, nieuwe voortstuwingsmethoden werden uitgevonden, het vermogen per eenheid bij de motoren is toegenomen, stabiliteit en bestuurbaarheid zijn vergroot. Dit zijn slechts enkele voorbeelden uit de vooruitgang in de vele richtingen. En die zou niet mogelijk zijn geweest zonder een voorafgaand wetenschappelijk onderzoek.

Hier te lande belast het Nationaal Luchtvaartlaboratorium te Amsterdam zich met onderzoekingen ten nutte van de vliegtuigindustrie. Alvorens een en ander te vertellen over de werkzaamheden van dit instituut, waarvoor hetzelfde geldt als voor andere laboratoria: te weinig bekend — eerst een kleine uitwijding over haar noodzakelijkheid.

Er wordt wel eens beweerd, dat de manier, waarop het luchtvaartonderzoek in het buitenland wordt aangepakt/ voor ons land geen zin heeft en ook in ons land niet mogelijk zou zijn. Dat is volkomen juist. Maar als wij ons afvragen of het mogelijk is in Nederland, zij Nijf ook in bescheidener mate, onderzoek te verrichten van een dusdanige omvang en met zulke resultaten, dat de industrie er een grote ruggesteun aan heeft, dan mo't hierop met een volmondig „ja" worden geantwoord.

Denkvv/aliteit hoofdzak.

Het is toch gebleken, dat evenzeer met hulpmiddelen van beperkte omvang, zeer vruchtbare resultaten kunnen worden verkregen. Ir. C. Koning, wetenschappelijk directeur van het nationaal luchtvaart-laboratorium, heeft er eens op gewezen, dat bij al het onderzoek de denlc- kwaliteit van de onderzoeker hoofdzak blijft en dat het overdevren nationale bescheidenheid zou zijn te veronderstellen, dat die denkkwaliteit in ons land zou achterstaan bij die in-het buitenland.

Vanzelfsprekend moet de beperking van de omvang der hulpmiddelen redelijk blijven. Want ook op dit gebied bestaat een „drempelwaarde", Immers met al te beperkte hulpmiddelen kan zelfs de beste onderzoeker geen resultaat verkrijgen. Een dergelijke „drempelwaarde" is eveneens aanwezig bij de intellectueel. Hierboven is er reeds op gewezen, dat het luchtvaartonderzoek met de verschillende vakgebieden, die het omvat, te omvangrijk is voor één of enkele onderzoekers. Daarom moet een instituut, dat zich hiermede bezig houdt beschikken over voldoende wetenschappelijk-onderlegde medewerkers, die op bepaalde gebieden tot specialisten kunnen uitgroeien.

In het oorlogsjaar 1940 verhuisde het Nationaal Luchtvaartlaboratorium naar de Sloterweg en het betrok daar een ruimer gebouwencomplex, modern van opzet, dat tegemoet kwam aan de gestelde eisen van de tijd. De huisvesting werd verbeterd, de apparatuur uitgebreid. Gelijk met het laboratorium werd o.m. een nieuwe windtunnel voor algemeen gebruik gebouwd, zodat het instituut thans twee tunnels rijk is.

En nu, na zeven jaar, bestaan er reeds plannen voor de nabije toekomst, plannen die een verdere belangrijke uitbreiding inhouden, niet alleen van apparatuur, maar ook van gebouwen en personeel.

In de oorlogsjaren waren er onvoldoende mogelijkheden aanwezig om de apparatuur uit te breiden. De bezetting van ons land maakte contact met het buitenland volkomen onmogelijk en men wist dus geenszins in welke richting de luchtvaart en het luchtvaartonderzoek zich ontwikkelden. Maar met het einde van de oorlog kwam een stroom van gegevens en mededeelingen, met het gevolg, dat de noodzakelijkheid van de uitbreiding van de apparatuur onder het oog moest worden gezien.

Er kwam nog iets bij. De regering maakte n.l. de wens kenbaar, dat de Nederlandse vliegtuigindustrie zodanig moest worden opgebouwd, dat zij binnen niet al te lange tijd vliegtuigen zou kunnen produceren, die minstens gelijkwaardig zijn aan die, welke in het buitenland worden geconstrueerd.

NATIONAAL LUCHTVAART-LABORATORIUM (Vervolg)

lier zal duidelijk zijn, dat een dergelijke ontwikkeling alleen mogelijk is, indien de industrie kan steunen op research, die niet alleen de behulpzame hand biedt bij de problemen van de dag, maar die ook voor de toekomst richtingaangevend is.

Het Nationaal Luchtvaartlaboratorium heeft de eerste taak de industrie op die manier te steunen. Een belangrijke taak, het valt niet te ontkennen. Maar daarnaast staan de nevenopdrachten. Het moet het onderzoekings- instituut en de voorlichtingsdienst blijven van hen, die van vliegtuigen gebruik maken en van overheidsdiensten, die op de een of andere manier belang hebben bij de luchtvaart. Verder zal het instituut buiten de luchtvaart werk moeten verrichten in speciale gevallen, waarin het laboratorium over de apparatuur en mensen beschikt en anderen niet.

Het Nationaal Luchtvaartlaboratorium heeft twee kleine supersonne windtunnels in haar uitbreidingsprogramma opgenomen. Met de bouw van een subsone tunnel hoopt men medio 1949 gereed te komen.

Er blijven problemen.

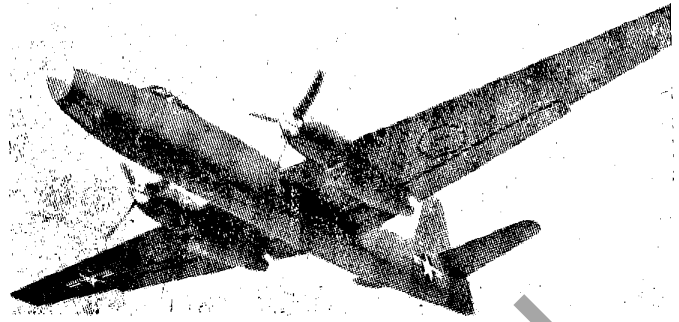
Doch al heeft het instituut de beschikking over alle denkbare typen van windtunnels en al worden de mogelijkheden van theoretische onderzoeken zoveel mogelijk uitgebuit, toch blijven er nog tal van problemen, die alleen kunnen worden opgelost met proeven in de lucht, dus met het vliegtuig, zoals eigenschappen van de besturing en de stabiliteit; de gedragingen bij manoeuvres, start en landing; belastingen in de lucht en de toetsing van resultaten verkregen door proeven in de windtunnel of door berekening; het probleem van apparatuur voor vliegproeven. Het is dus gewenst, dat het Nationaal Luchtvaartlaboratorium over een eigen vliegtuig beschikt, dat geheel voor onderzoeken kan worden ingericht. Nu had het instituut voor de oorlog wel een eigen vliegtuig, maar dat voldeed als verkeersvliegtuig van verouderd type-niet aan de eisen. Het meest voor de hand liggend is dat een speciaal laboratorium- vliegtuig zou worden gebouwd. Maar dit is te kostbaar, indien dit vliegtuig een eenling zou blijven. Om die redenen wordt getracht een toestel te construeren, dat ook voor andere doeleinden bruikbaar is, bijv. als passagiers- of als oefenvliegtuig, zodat kan worden overgegaan tot het bouwen in serie. Besprekingen daarover zijn nog gaande.

Intussen heeft Prins Bernhard een Siebel-vliegtuig ter beschikking gesteld, een modern klein passagiersvliegtuig met twee motoren van 450 pk en een maximum snelheid van 350 km/h. Met dit vliegtuig zullen in de naaste toekomst veel proeven kunnen worden uitgevoerd. Helaas is de bereikbare snelheid niet in overeenstemming met het verlangen, ook bij vrij hoge snelheden (bijv. tot 800 km/h) onderzoek in vlucht te verrichten.

Naast het aërodynamisch onderzoek, belast het Nationaal Luchtvaartlaboratorium zich met vraagstukken van constructie, sterkte en trillingseigenschappen van vliegtuigen. De groeiende afmetingen van de vliegtuigen en de toenemende vliegsnelheden eisen vanzelfsprekend een steeds verdergaande verfijning van de methoden om de sterkte en de stijfheid van de toegepaste constructie te beoordelen. En al kan veel door berekening worden bereikt, het experimenteel onderzoek neemt toch een plaats in die steeds belangrijker wordt.

Trillingen.

Trillingen bedreigen het leven van een vliegtuig; en het gevaar voor trillingen van vleugels of staartvlakken, waarbij de luchtkrachten een zodanig verloop hebben dat het trillende deel energie opneemt, neemt in het algemeen toe met de vliegsnelheid. Van deze verschijnselen is de kennis vrij omvangrijk, maar veel onderzoek is nog nodig, voordat men bevredigd kan zijn. Ook kan iedere wijziging van de vorm van een vleugel of van de werkwijze van een shuurorgan met andere problemen op dit gebied gepaard gaan.



De Martin XP4M-1 tijdens een proefvlucht. Lange afstands- patrouille vliegtuig voor de Amerikaanse Marine. Krachtbronnen: twee Pratt and Whitney R-4360 motoren geassisteerd door twee Allison J-33 turbo-jets in het achtercompartiment van de motorgondels. Startgewicht 78.000 pond, maximum vliegbereik 3000 mijl. Maximumsnelheid ruim 350 mijl per uur. Het toestel heeft een bemanning van acht.

UIT HET BUITENLAND

De begroting der Amerikaanse Marine

In de begroting der Amerikaanse Marine vallen de volgende aviatische punten op:

Aangekocht zullen worden: 188 jagers met zuigermotoren, 160 jet-jagers, 199 „attack“-vliegtuigen (duikbommenwerpers etc.), 12 verkenningvliegtuigen en 20 helioptères, alle van vooruitstrevende typen voor experimentele doeleinden.

De Amerikaanse Marine heeft de nadruk gelegd op vliegtuigen met zuigermotoren omdat de jet-toestellen nog niet voldoende betrouwbaar zijn. Momenteel heeft zij ongeveer twee dozijn jet-vliegtuigen in gebruik.

De totale sterkte van de Marine luchtmacht bedraagt 6130 vliegtuigen.

Wom deze sterkte in stand te houden is een jaar- lijksche vernieuwing noodig ten bedrage van 2115 vliegtuigen.

Van deze 6130 vliegtuigen is slechts de helft in constant gebruik.

Er loopt een bestelling voor 1540 onbemande vliegtuigen (bestuurbare projectielen en doelvliegtuigen) voor een totaalbedrag van 9 miljoen dollar.

Voor onderzoek van straalmotoren en gasturbines is geen apparatuur in het uitbreidingsprogramma opgenomen en wel omdat nog niet bekend is of de Nederlandse Industrie zich op de ontwikkeling en de bouw van zulke objecten zal toeleggen.

Een niet onbelangrijk punt is de personeelskwestie. De apparatuur van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium moge belangrijk zijn, niet vergeten mag worden dat de kwaliteit van het wetenschappelijk personeel van zeer grote betekenis is. Het personeel van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium zal met veel bekwame krachten moeten worden uitgebreid. Nederland kan, er is reeds op gewezen, uitstekende researchwerkers leveren. De behoefte aan zulk personeel is groot. Volgens de voorlopige raming zal op 1 Januari 1950 de totale personeelssterkte 310 bedragen, van wie 60 Academici. Op 1 Januari 1946 waren deze cijfers resp. 127 en 26. Het behoeft geen betoog, dat met de uitbreiding van apparatuur en personeel parallel loopt uitbreiding, van de beschikbare ruimte. Deze uitbreiding levert niet veel moeilijkheden op. Er is in de naaste omgeving van het huidige gebouw voldoende terreinreserve.

SPORT



De Bokssport in de ML

Fighting Mieck: onze „Eenzame” kampioen

(V'ò« onzen Sport-medewerker)

Wanneer we over boksen gaan spreken, dan noemen we voor deze gewesten niet de naam van Joe Louis, Lnc. v. Dam of Bep. van Klaveren, maar dan kan en zal iedere kleine jongen weten wie Fighting Mieck is en U vertellen wat hij de laatste jaren (en vroeger) heeft gepresteerd. Mieck vormt dus in de M. L. 'n bizonder type en staat daar zo'n beetje tussen de anderen als de eenzame kampioen, doch een kampioen die er zijn mag en door zijn warm enthousiasme al menige M. L.-er zo ver heeft weten te krijgen, dat hij de handschoenen heeft aangetrokken en 'n regelmatig bezoeker is geworden van de trainingsavonden.

Men is in Bandoeng zeer actief. Mieck vertelde ons van 'n instructieschool o.l.v. Lt. Vervloet en nog over veel meer dingen die onze bewondering opwekten, doch waarover we het een volgende keer in een speciaal artikel nog wel 'ns zullen hebben. We moesten tenminste beloven 'ns 'n paar dagen te komen kijken, hetgeen we natuurlijk niet konden weigeren.

Met Mieck aan de babbel

Mieck is een gezellig prater. Hij is een en al enthousiasme voor de bokserij en toen we hem eenmaal te pakken hadden was het zeer gemakkelijk om te weten te komen wat we wilden weten. We zijn zo kris kras door zijn loopbaan gewandeld en daaruit bleek wel dat we hier met een sportsman in de ware zin van het woord te doen hadden. Iemand die op 'n dergelijke manier zonder enige opsmuk over geweldige prestaties weet te vertellen en daarbij niets heeft te verzwijgen, die iemand door z'n sportieve jaren heen steeds recht in de ogen heeft kunnen kijken, is wis en zeker uit het hart gesneden.

Mieck is in Bandoeng geboren en getogen. Toen hij twaalf jaar geworden was en de nestharen dus zo'n beetje hadden plaatsgemaakt voor wat degelijken, werd hij door zijn vader, die een allround sportsman was, voor de keus gesteld om viool te leren spelen .of bokss- lessen te gaan nemen. Nu lijkt het op het eerste gezicht vreemd, dat een jongen op die leeftijd voor 'n dergelijke keus werd gesteld, maar uit pädagogisch oogpunt zit er meer in dan we wel vermoeden. Deze kolommen zijn er echter niet voor om pädagogie te behandelen, zodat we zullen moeten volstaan met de aantekening, dat Mieck de boksslessen koos. „Ik voelde dat het in m'n bloed zat”, zei Mieck. Dat willen we graag geloven. Mieck volgde dus de stem van z'n hart, hetgeen altijd de beste weg is.

Mieck hield echter niet alleen van boksen. Hij onderscheidde zich ook in de atletiek en heeft zelfs meerdere malen de eerste prijs weten te behalen op verschillende nummers en vertelde ons niet zonder gerechtvaardigde trots dat hij zich kan verheugen op een diploma van de tienkamp.

Grote steun van zijn vader

Zijn vader die zelf meester op alle wapens was, steunde hem met alle mogelijke middelen. Mieck moest echter tonen z'n best jte doen anders bleef hij van bepaalde gunsten verstoken. Z'n vader werd 88 jaar en bleef tot het laatste jaar zoonlief intensief in z'n bewegingen volgen. Aan hem heeft Mieck dan ook de grootst mogelijke steun gehad.

De bekende Java-kampioen Tonnes leerde Mieck de eerste technische bijzonderheden. Mieck bleek een volgzaam en goede leerling te zijn en z'n leermeester had dan ook het volste vertrouwen in Mieck toen hij hem voor de eerste maal de ring instuurde. Mieck was toen 15 jaar. Hij moest (dat was in 1929) uitkomen tegen Olivier Ketting, 21 jr. oud, de kampioen van een tanker die toen in Batavia lag. De wedstrijd werd gehouden in het Krekot Park Stadion. Mieck wist Olivier in de 7e ronde k.o. te slaan, hetgeen toen groot opzien baarde in de Indische bokswereld.

Van dat moment af ging het verder gesmeerd, Mieck bokste tegen iedere willekeurige tegenstander in zijn klasse en ging meestal met de overwinning aan de haal. In zijn wedstrijd tegen Kroezemijer, een tegenstander die de tactiek had om laag te boksen en dan steeds hoog op te springen, scheurde de lip van Kroezemijer bij een linkse directe van Mieck, finaal in tweeën. Kroezemijer is toen van deze methode teruggekomen!

Kampioen van Java

Tegen Santos wist Mieck voor de eerste maal het Java-kampioenschap binnen te halen om het nadien niet meer af te staan. Hij bokste-toen in de middengewichtklasse. Vanaf dat jaar (1935) was Mieck schier onverslaanbaar. Hij reisde naar Singapore en de Philippijnen en bokste van de 37 wedstrijden slechts één onbeslist terwijl hij al de anderen won. Zijn ster begon te schitteren en als de oorlog niet gekomen was zou Mieck zeker de gelegenheid hebben gekregen naar Europa en Amerika te gaan, waar menige crack een zware kluit aan hem zou hebben

(Vervolg pag. 16)

CONTACT MET VIRGINIA

Wij interviewen een Schoonheids-Koningin

(door onze Haagse correspondent, Otto Kuyk)

D. cn H a a g 5 A u g.

Een uur ben ik bij je geweest, Virginia, maar een lieel leven zal de herinnering aan dit bezoek niet uit kunnen wissen. Heel kort waren de ogenblikken, dat ik in de bodemloze diepte van je blauwe ogen mocht kijken, maar nimmer zal mijn schrijverstalent zo'n hoogte bereiken, dat ik een lezer duidelijk zal kunnen maken, welke emoties mijn gemoed in die korte momenten beroerden.

Ik zocht je, Virginia, na een tip, dat de schoonheidskoningin van de Amerikaanse Luchtmacht in ons land was. En ik verwachtte, dat die Amerikaanse schoonheid verborgen zou gaan achter verf, poeder en een grense-loos snobisme. Maar toen ik je vond in een Amerikaans paleisje in Wassenaar heb ik mij even geschaamd voor mijn geringe verwachtingen en jouw glimlach maakte die tot grove beledigingen.

Want uit één glimlach, volkomen zonder publicistische overdrijving maar toch met genoeg nadruk, bleek, dat die lach eerlijk voor mij bestemd was en je het hart niet als reclameobject misbruikte.

Gedurende het interview ben ik een ander mens geweest. Geen muzikliefhebber *zkl* ooit meer van Tsai-kowski genoten hebben, dan ik van jouw stemgeluid, dat vertelde met vorstelijke klanken.

Vertelde, dat je uit 27 Amerikaanse meisjes in Duitsland door de U.S.A.A.F. uitverkoren was als de schoonste en de liefste. En ik bewonderde de jury, zes officieren en zes minderen van de luchtmacht, om deze keus. De Amerikaanse luchtvaartman schijnt een even kritisch oog te hebben voor het vrouwelijk schoon als zijn Hollandse collega.

Je bent geboren en getogen in het verre San Antonio (Texas). Toen kwam je naar Wiesbaden, zonder vermoedens van de hoge onderscheiding, die je ten deel zou vallen. Maar de luchtmacht vond je en kroonde je tot haar Koningin pp 1 Augustus, de dag van haar veertigjarig bestaan. En je genoot van de hoofdprijs van deze door Red Cross uitgeschreven wedstrijd, en je was de schoonste gast, die de American Overseas Airways ooit 3 dagen in Holland liet rondkijken.

Maar meer genoot ik, terwijl ik naast je in de kussens van een gerieflijke rustbank zat te verlangen naar de eindeloze voortzetting van dit interview en ik werd slechts gehinderd door de luidruchtigheid van de aanwezige Amerikanen, die niet voelden, dat gelijkgestemde zielen, als de onze, slechts in stilte gedijen kunnen.

Zij hielden drukke, door grote „highballs” geïnspireerde gesprekken en hun „drinks” waren het enige licht in de duisternis van hun aanwezigheid. En zij praatten en schreeuwden zonder ophouden, doch jij, Virginia, bleef schattig. Weet je, dat je mijn hart won, door uit jezelf te vertellen dat je 22 jaar was, wat ik voor geen geld van de wereld had durven vragen, nu mijn beroepsnieuwsgierigheid mij door jouw charmant gedrag ontfoetseld was.

Maar de mannetjes-amerikanen stonden ons steeds weer. Zij bulkten van de lach om een reporter, die per fiets verscheen. Zij juichten toen één van hen het plan opperde ons te fotograferen.

Dat was een contrast, Virginia, jouw gezicht op één plaatje met het mijne, maar zal dit leven ooit mooiere ogenblikken te beleven geven dan wij, samen op een rustbank, gearmd in een kamerhoek, oog in oog aan de

vijver in de tuin? Slechts het oplammen van het magnesiumlicht verstoorde onze idylle. Ware er geen fotograaf geweest, Virginia, in die zonnige tuin, met donkergroene struikjes, waarin het gemakkelijk is je te verbergen, dan had het uren, nee dagen geduurd voordat wij waren teruggekeerd tot de wereld. Want hoeveel tijd had ik al niet nodig gehad om te spelen met je git-zwarte lokken, of om mij ervan te overtuigen, dat je madonnagezichtje werkelijk bedekt werd door mensenvel en niet door een perzikenhuidje, waar het zo sprekend op leek. En om te genieten van het beeldhouwwerk, dat jouw figuurtje was.

Toen fietste ik weg, Virginia, en je Amerikaanse vrienden keken mij medelijdend na, van achter hun glanzende Studebaker. Maar er was geen tijd voor wrevel, geen tijd voor schaamte. Alleen maar tijd voor verdriet. Verdriet om het afscheid, Virginia. Verdriet, alleen te zijn in een geurend Wassenaar. Verdriet om de vele „drinks”, die het fietsen zwaar maakten.

Maar verdriet, vooral, deel uit te maken van een luchtmacht van louter mannen. Zonder een schoonheidskoningin, een Uitverkorene, die een ieder,* vlieger, me-cano, chauffeur, klerk en man van de voorlichtingsdienst voor de geest zweeft bij de uitvoering van zware taken.

Verdrietig prevelde ik mijn schietgebedje: „Geef ook de L. S. K. een schoonheidskoningin! En laat het dan Virginia Gilbert zijn!!”

Ik heb haar gevraagd, wat zij er van dacht. Ze was er wel voor te vinden.



Koningin van de luchtmacht: Virginia Gilbert.

Spitfires

Het personeel van het Spitfire-squadron hetwelk hier te lande zal worden gestationneerd is op 10 September per scheepsgelegenheid uit Nederland naar Indië vertrokken.



PSYCHO-TECHNISCH.

De kunst is je niet te laten intimideeren als ze zeggen dat je gek bent laat je ze gewoon praten laatst was ik bij de psycho-technicus op bezoek en die zei ook dat ik gek was maar toen heb ik hem gewoon laten praten en later bleek dat juist goed te zijn want de psycho-technicus zei dat het nu duidelijk gebleken was waar ik goed voor ben en nu mag ik van de legerleiding met goedkeuring van de psycho-technicus sotternijjes schrijven ten behoeve van de lui die niet gek zijn maar die net doen alsof en van hen die om deze stukjes lachen om goed te laten blijken dat ze het door hebben maar er valt niets door te hebben anders zou ik het zelf niet snappen want ik heb nooit iets door behalve dat ik als, ik beroeps-militair wil worden van een plagk moet springen en nee moet zeggen als het ja is en ja als het nee is wanneer je ja zegt als het ja is en nee als het nee is ben je een suffert en deug je voor niets maar als, je niets weet en je zegt het ben je flink en mag je zeggen wat je wilt hebben op je verjaardag maar ik heb de nico-tech-psyucus tuk want ik kwam niet bij hem voor beroepsmilitair ik heb in het burgerleven een stoomwasscherij en als ik daar niet terugkom loopt de druk weg kunnen we niet meer wasschen nu moet ik van de polypytznichus tegelijk van een tot honderd en van honderd tot een tellen en als ik dan van beide kanten op hetzelfde moment bij vijftig kom weet hij weer van alles van me wat ik hem zoo zou kunnen zeggén als hij het me vroeg maar als hij niets vraagt hou ik mijn mond dat heb 'ik- wel geleerd vroeger had ik een oom en die had een fabriek en mijn oom wilde even laten zien hoe geweldig hij op de hoogte was en hij zette een advertentie in de-krant voor personeel om in de fabriek te werken en er stond bij dat iedereen die wilde komen werken zich aan een psocy-tectoc onderzoek moest onderwerpen en dat was goed want iemand die in een fabriek wil werken moet zeker onderzocht worden maar dat stond dus in de krant en er kwamen 153 mensen en na het psuchotelisch onderzoek bleven er twintig over die waren zoo goed dat in een maand de fabriek supro-technisch op de flesch was omdat alles veel te hard ging draaien want de machines waren nog uit de tijd toen er nog geen spruty-bliko onderzoek was en daarom waren de machines gebouwd door minderwaardige knutselaars die het verkeerde vak gekozen hadden en toen die super- bonzo's van mijn oom op die minderwaardige machines losgelaten werden barstte de zaak in stukken omdat er te veel spanningen ontstonden en de fabriek staat leeg mijn oom is zonder spriet-spriet-luco onderzoek doodgegaan en de familie heeft niets geërfd want alle centen zaten in de fabriek en mijn tante blijft in leven met een kosthuis voor psochnyknotnici die aan het onderzoeken zijn wat er fout was met het botsytuctisch onderzoek in de fabriek van mijn oom waar hadden we het ook weer over de micro-visnicus was laatst bij mij op bezoek en sprak w'artaal tegen me om te zien hoe ik reageerde en ik reageerde goed want ik slingerde hem na drie uur weer de deur uit toen alle gin en genever op was maar uit zijn wartaal ben ik toch een hoop wijzer geworden geef nooit genever aan een polky-polytucus want het blijft niet bij een glas en de fles is zoo leeg en 'dan zegt de plucto-plastico nog dat u niet deugt omdat u natuurlijk de flesch had moeten weghalen en dat hij het met opzet allemaal heeft opgezopen om te zien wat u zou doen op die manier kan ik ook aan de kost komen heb ik laatst ook gedaan ik kreeg de flesch wel op hoor maar de volgende dag zat ik vol blauwe plekken moet je meemaken dat is een test om te zien of ik nu geen korte mouwen durf te dragen want de_ blauwe plekken

DE STUURKOLOM

MAANDBLAD VOOR DE MILITAIRE LUCHTVAART

Tweede Jaargang No. 10

October 1947

Publicatie v/h Hoofdkwartier der Mil. Luchtvaart te Batavia

Algemeene Directie.

HET COMMANDO DER MILITAIRE LUCHTVAART

Redacteur:

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

Koningsplein W. No. 8, Telej. 558 ALLE

AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN.

zitten meest op mijn armen en als je nu toch korte mouwen durft te dragen denk je natuurlijk dat je reuzegoed bent en een hoop lef hebt maar dat is heelemaal niet waar als je korte mouwen draagt met blauwe plekken geef je blijk van een gebrek aan zelftucht want je had ook zonder blauwe plekken geen korte mouwen mogen dragen en daar stink je dus in want de blauwe plekken hadden er niets mee te maken maar nu zegt de splyto-splitnicus u moet een verhaal over uzelf schrijven en als u nti niet over die blauwe plekken schrijft kunt u wel op het dak gaan zitten want dat zegt zooveel over u karakter dat iedereen zich zou schamen zelfs uw naam wel eens van een ander gehoord te hebben gisteren is de brutopesticus weer bij me op bezoek geweest en heeft vier uur wartaal zitten praten en twee flesschen genever opgezopen hierop heb ik mijn schietijzer uit het kistje onder mijn bed gehaald en in woede ben ik ontstoken lezer en heb hem neergeknald nu is de prut-prut-psycho- doom dood en ik mag geen beroeps militair worden ■ Omdat ik te snel naar de wapens grijp en dus kennelijk aan ondoordachtheid lijd en dat laatste, wist ik dertig jaar geleden al maar ik heb het altijd geheim kunnen houden maar heusch lezer trekt u zich hier maar niets van aan als ze zeggen dat u gek bent laat ze dan maar gewoon praten laatst was ik bij de psycho-technicus op bezoek en die zei dat ik gek was zie boven aan het begin van dit stuk dan gaat u weer gewoon door dit is namelijk een cirkelvocmig verhaal waar nooit een eind aan komt en nu heb ik nog een leuke test om de psypso-tutsnico mee te testen als u weer op het pepso-denticola onderzoek zit haalt u een renpaard uit uw zak en als het renpaard begint te hinniken zegt u tegen de psych-pot-tetico vraag me nu waarom het hinnikt en als hij dan zegt waarom hinnikt het dan zegt u tegen hem doet u altijd wat uw proefpersonen u zeggen ga maar weg u heeft het gehad als splitto-pluticus.

KAAS.

SPORT (Vervolg)

gehad. Nu volgde de internering en Mieck zou Mieck niet zijn geweest als hij ook in die tijd niet ol het mogelijke had gedaan om zich werkelijk fit te houden.

Na de bevrijding duurde het dan ook vanzelfsprekend niet lang of Mieck stond weer in de ring en werd andermaal de succesvolle verdediger van zijn titel. Hij won tegen Schut verdiend op punten.

We hadden een poosje geleden de gelegenheid om Mieck te zien vechten tegen v. Kooten, wederom ter verdediging van zijn Java-kampioenschap. Hij ontloopte zich bij die gelegenheid alé een echte vechtersbaas.

Zijn tactiek is z'n tegenstander eerst z'n gang te laten gaan, uit te vinden wat hij waard is en dan trekt hij er op los.

Bij het ingaan van de zesde ronde wachtte hem toen een gewillig slachtoffer. Mieck sloeg meteen raak, en hard ook, want v. Kooten stond niet meer op. Daarmee had Mieck voor de zoveelste maal zijn in 1935 verworven titel met succes verdedigd.