

IN DIT NUMMER:

## MET Vliegwereld NAAR PARIJS

€2.50

LOSSE  
NUMMER

30  
CENTS

# Vliegwereld

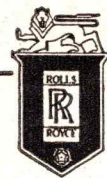
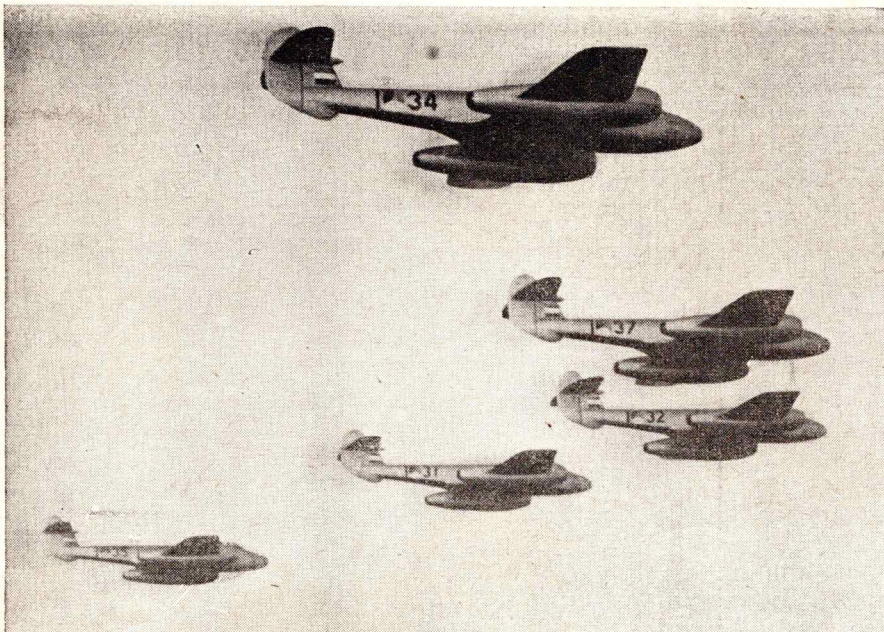


JAARGANG 15 - No. **12** - Blz. 177-192  
Haarlem, 24 Maart 1949

Catalina vliegboot van de Marine Luchtvaart Dienst, waarbij de eend-vorm van dit verkenningsvliegtuig goed uitkomt. De foto is een tegenlicht-opname van de rede van Tandjong Pinang, het centrale punt voor controle van de zo omvangrijke smokkelhandel tussen Malakka en de Indische Archipel.







Een der vluchten van  
de met Rolls-Royce  
Derwent motoren uit-  
geruste Gloster Meteors  
op weg naar Nederland.

Meteors zijn thans in grote getale in dienst  
bij de Nederlandse Luchtstrijdkrachten.

ROLLS-ROYCE LTD. - DERBY - ENGLAND

**ROLLS-ROYCE**  
*Aero*  
E N G I N E S

REPR.: H. MILLWARD, ROLLS-ROYCE LTD., - HERENGRACHT 554, AMSTERDAM-C.

## Air France

verhoogt de frequen-  
tie der vluchten op  
de belangrijkste  
wereldroutes

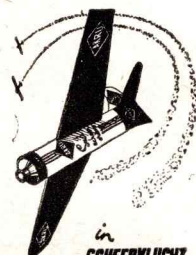


**AIR FRANCE**

Binnenkort verschijnt de  
nieuwe zomer-dienstregeling

**Passage en  
inlichtingen:**

Air France, Vijgendam 2-6,  
Amsterdam - Telefoon 44364  
en bij de voornaamste reisbureaux



in  
**SCHEEFVLUCHT**  
*Wu Baard eraf!*



## TIPS

### AANGEBODEN

#### Modellenbouw

3 OPENGEWERKTE TEKENIN-  
GEN van de „Tempest“, „Vam-  
pire“ en „Brigand“ met beschrijving in  
map, te zamen slechts f 1,-. Reclame-  
prijs! C. Meergart, Mauritskade 106,  
Amsterdam. (851)

Een goede tip =  
plaats een TIP!

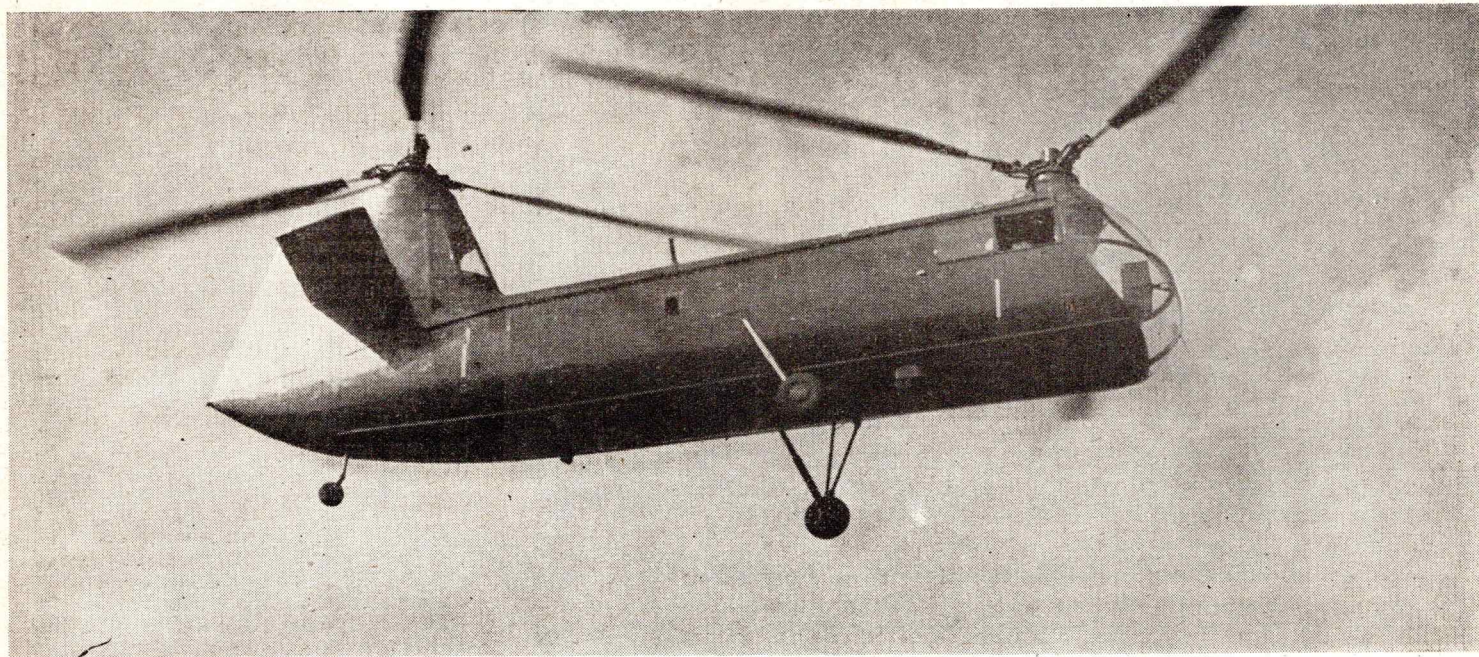
De prachtige Kleurenplaat

van de **LOCKHEED CONSTELLATION**  
met de **MOLEN**

prima uitgevoerd op een formaat van 50 x 65 cm,  
gedrukt op zwaar houtvrij kunstdrukpapier, uitgave  
in overleg met de K.L.M.

is verkrijgbaar bij BOOM-RUYGROK N.V. te Haarlem,  
Ged. Oudegracht 138, tegen de prijs van slechts 90 ct.  
Wordt franco in stevige cartonnen rol toegezonden na ont-  
vangst van dit bedrag op postgiro Nr. 37758 of per postwissel.  
Een sieraad voor de Huiskamer, Kantoor en voor alle Klasse-  
lokalen op de scholen.





De nieuwe XHJP-1 van Piasecki, waarvan drie prototypen zijn gebouwd. Met dit type werd onlangs voor het eerst — hoewel onbedoeld — een looping gemaakt (zie ook onder „Van Hier en Daar”).



**N**ADAT de wapenen in 1945 gestrekt werden in het oude Europa is er in de geschiedenis geen rustpunt achter een verschrikkelijke episode gezet. Terwijl het toch vrijwel een gebruik was, dat krijgers zich na de strijd een tijd van rust gunden. Onze naoorlogse historie is uitzonderlijk fel bewogen geweest en wanneer op 3 September van dit jaar herdacht zal worden dat tien jaar geleden de tweede wereldoorlog uitbrak, dan zullen de diplomaten en politici van de landen dezer wereld elkaar aanzien en erkennen, dat zij in die tijd wel heel oud zijn geworden, dat er voor hen nauwelijks een verschil is geweest tussen oorlog en vrede wat de politieke arbeidzaamheid betreft.

De oorlog is overgegaan in een korte periode van hergroeperingen der machten: de wereld werd verdeeld onder de overwinnaars en toen dat zijn beslag gekregen had begon terstond het grote spel tussen de beide grootste machten, de Russische en de Amerikaanse. In dit spel dreigde meer dan eens West-Europa fijn gewreven te zullen worden: dat deel van de aarde, dat het zwaarst geteisterd was door de oorlog en dat de grootste behoefte had aan rust en herstel, was geregeld de inzet van de Amerikaans-Russische worsteling om de hegemonie.

Daarop ontstond de stroming van het reveil, ingeleid door mannen als Churchill, Spaak en Bidault, het Europese reveil, dat nodig was om de vrede te verzekeren. Ongehoord snel voor een werelddeel als West-Europa

met zoveel kleine economische en morele tegenstellingen, werden wij doordrongen van de gedachte, dat tussen Amerika en Rusland een sterk blok diende te worden opgericht, als een buffer, welke zonder schade de kleine botsingen zou kunnen opvangen. Die buffer moest krachtig zijn en daarom diende West-Europa al zijn geestelijke en technische hulpmiddelen te mobiliseren om zo snel mogelijk weer op eigen benen te kunnen staan. Er werd gewerkt volgens de simpele stelling, dat twee werelden altijd potentiële oorlogsdreigingen met zich dragen, doch dat drie werelden juist door het oneven getal de vrede op lange termijn bewaren kunnen.

Het Vijfandenpact was de eerste grote stap naar het Europees herstel; de Marshall hulp leverde daartoe de bouwstoffen. Dat was alles gezond en wel, al kon men uit een oogpunt van zuivere objectiviteit al waarschuwen tegen een te grote economische verbondenheid met de wereld van de dollar.

Er was echter geen alternatief. West-Europa had hulp nodig, nieuwe machinerieën voor de vernielde fabrieken, levensmiddelen voor de uitgeputte bevolking en grondstoffen om de industrie weer op gang te krijgen. Dit moest uit een van de beide grote werelden komen, de Russische of de Amerikaanse. De Russen hebben wel voorstellen gedaan om Marshalls aanbod te overtroeven, doch een ieder wist, dat het Russische rijk onmogelijk technisch materiaal zou kunnen leveren waaraan het zelf een zo grote behoefte had en nog steeds heeft. Er was dus — afgezien van ideologische overwegingen — geen andere keuze, dan het Amerikaanse aanbod met beide handen te aanvaarden. De enigen in de Westerse wereld, die daartegen verzet aantekenden waren uiteraard de communisten, doch hun critiek was zuiver negatief. Noch zij, noch hun heren in

# Vliegwereld

**Hoofdredacteur: F. F. HABNIT**  
**Technisch Redacteur: J. DE GROOT**  
**Algemeen Redacteur: J. A. AGES**  
**Militair Redacteur:**  
**Kapt. wnr. M. W. J. M. BROEKMEIJER**

Redacteur in Indonesië: **J. STEYNIS**, Lombokstraat 1, Soerabaja.

Bureau Redactie: Zonnebloemlaan 37, Aerdenhout. Telef. 26641, Haarlem.

Administratie: Ged. Oudegracht 138, Haarlem. Telefoon 17450 (4 lijnen). Giro 202200.

Telegram-adres: Vliegwereld, Haarlem.

Vertegenwoordiger van de afd. advertenties voor Groot-Brittannië: Joshua B. Powers Ltd., 14 Cockspur Street, London S.W.1. Voor de Ver. Staten en Latijns Amerika: Joshua B. Powers Inc., 345 Madison Avenue, New York 17. Voor België, Luxemburg en Frankrijk: A. Grollenberg, Rue Buchholtz 4, Brussel, tel. privé 471875. Bureau 122522.

**ABONNEMENTSPRIJS:** Nederland, Indonesië en West-Indië f 10,— per jaar of f 5,25 per halfjaar bij vooruitbetaling. Andere landen f 15,— per jaar. Losse nummers 30 cts., aan alle kiosken verkrijgbaar.

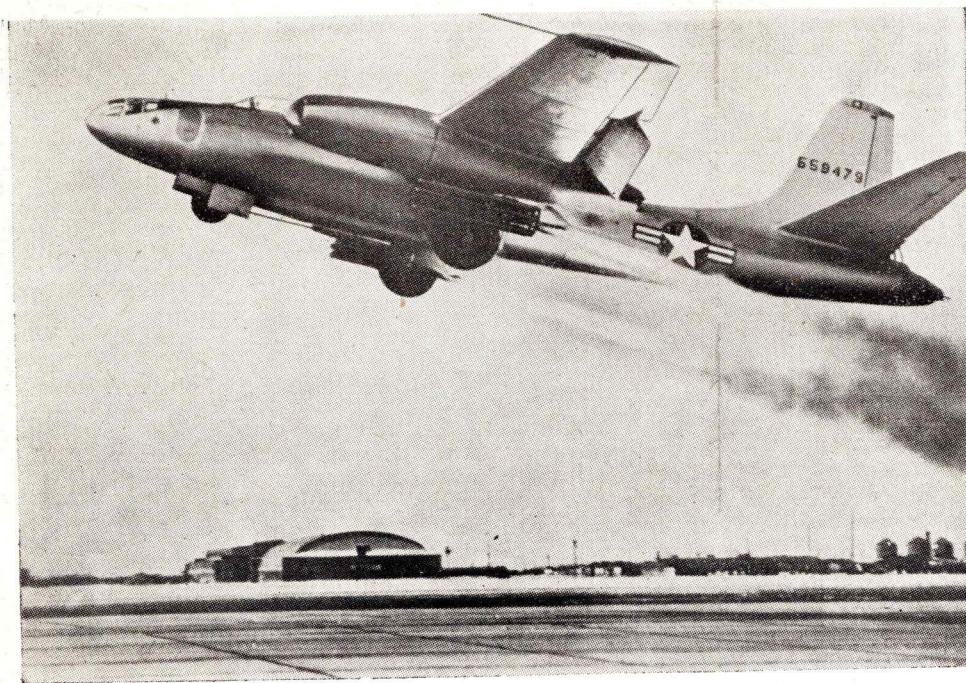
VERSCHIJNT IEDERE DONDERDAG

15e JAARGANG No. 12 — 24 MAART 1949

## INHOUD

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| De vliegwereld in vogelvlucht         | 179 |
| Het Internationale Luchtrecht         | 182 |
| Enkele notities                       | 184 |
| Hoe sterk is de Russische luchtmacht? | 185 |
| De Ryan Navion 1949                   | 186 |
| Van hier en daar                      | 187 |
| Humor uit de vliegwereld              | 187 |
| Onze Cliviele Luchtvloot              | 189 |
| Wij vernamen                          | 191 |





*Spectaculaire start van een viermotorige North American B-45 straalbommenwerper op de Amerikaanse luchtmachtbasis Muroc met behulp van startraketten onder de vleugel.*

**Een teken van sterkte.** Wie de kaart van Europa bekijkt ziet welk 'n belangrijk strategische groepering h Noord-Atlantische Pact veroorzaakt hee Slechts een dunne strook van landen, e ketting gevormd door Zweden, West-Dui land, Zwitserland, Oostenrijk en de Westelij en Zuidelijke Balkan scheidt thans de Russisc van de Westerse wereld. Het politieke acce is weer op drastische wijze verlegd: die der wereld, die in West Europa moest worden c gebouwd, waant zich of is al zo sterk, dat l een verdrag aandurft met de Amerikaar wereld. Een teken van zwakte zou zijn gewee het niet aandurven van een zodanige ov eenkomst, een te sterke vrees voor de ma van Moskou. De Noren hebben de sluitste van het Pact gevormd en zij waren het in eerste plaats, die kiezen moesten tussen m en vrees: een beslissing, waar de Zweden vo alsnog niet overheen kunnen komen.

Het Noord Atlantische Pact is er; het kr zijn grote draagwijdte juist door het meede van Noorwegen; de geschiedenis zal aantoon hoe belangrijk de beslissing van Oslo was z zich aan te sluiten bij de Westerse wereld

Moskou waren immers in staat om de West-Europese mens de geneesmiddelen en de gereedschappen te geven, die hij voor zijn herstel nodig had.

Wij kregen daardoor de situatie, dat die derde wereldmacht — de West-Europese — welke opgericht werd, zich op Amerika richten moest. De critici hadden theoretisch gelijk, dat dit reeds een verlaten betekende van het neutrale standpunt, doch praktisch zat er niet anders op, indien Europa de chaos wilde bestrijden. De consequentie van het Marshall-plan was echter ook van de aanvang af duidelijk: alleen materiële hulpverlening zou onvoldoende blijken en er zou aanstonds een behoefte groeien naar een zo grote veiligheid, dat de opbouw van de nieuwe West Europese wereld ook in rust en vrede zou kunnen geschieden. Daardoor ontstond het Atlantisch Pact, dat zo belangrijk is voor onze wereld, voor ons zelf en voor onze kinderen, dat wij er in een blad, dat zich gemeenlijk uitsluitend met luchtvaartzaken bezig houdt, aandacht aan schenken moeten. Wij doen dat ook met overtuiging omdat ten slotte de gehele wereld, ook onze luchtvaart, in hoge mate afhanke-

lijk is geworden van dit nieuwe pact, dat met de ineenstorting van het rijk van Tsjang Kai Sjek tot de twee belangrijkste gebeurtenissen van de na-oorlogse geschiedenis behoort.

### De Noorde-lijke Atlantische als binnensee

Dit Atlantische pact heeft van de Noordelijke Atlantische Oceaan een binnensee gemaakt, zoals eens de Middellandse Zee een binnensee werd voor de wereld van die dagen. Deze vergelijking is treffender, dan men zo op het eerste gezicht wel denken zou. Die Middellandse Zee was in de dagen van de antieken een even indrukwekkende watermassa als thans voor ons een oceaan. Doch wij zien die oceanen nog teveel met columbianse ogen: ten slotte is die hele plas water niet meer geworden dan enkele uren vliegen en er was alleen maar een moment van heldere fantasie voor nodig om in de Noordelijke Atlantische Oceaan een binnensee te zien, welke omsloten wordt door Noord-Amerika, Engeland, West-Europa en Scandinavië.

Men zal zien, dat het militaire accent van deze na-oorlogse wereld ook volkomen verplaatst zal worden naar Noordelijke regionen. Niet omdat het Atlantische Pact tot stand is gekomen, doch dat Pact was juist een aanwijzing van deze verschuiving der evenwichten. Vroeg of laat moest het komen; het is waarschijnlijk juist op tijd afgekondigd. Met een ongelooflijke haast heeft de Westerse wereld gewerkt aan dit verdrag; een tempo, dat gevoed werd door de berichten van waarnemers in de Russische wereld, dat het Kremlin voor Juli van dit jaar een nieuw politiek offensief voorbereidt. Het is zeer wel mogelijk, dat met dit Atlantische Pact het politieke initiatief, dat de Russen zolang in handen hadden, voorgoed door de Westerse wereld is overgenomen. Dat maarschalk Sokolofski met spoed naar Moskou ontboden is en met hem andere machthebbers uit de wereld van de Russische satellietstaten is een aanwijzing, dat het Kremlin een stafbespreking wenst over de organisatie van een politiek defensief en dat is voorwaar een ander geluid, dan wij twee jaar geleden gewend waren te beluisteren.

**Het vliegtuig en het N. Atl. Pact.** Het woord „vliegtuig” luchtvaarders letten daar al op — wordt éénmaal genoeg in het verdrag en wel op

wijze, welke een bijzondere vermelding re vaardigt. Een gewapende aanval op een partijen — aldus het Pact — zal worden schouwd als een aanval op alle partijen, dan terstond individueel of in samenwerking zullen optreden. Aangevallen kan worden land, een eiland, bezettingstroepen, of vliegtuigen. Wanneer een Nederlands vl tuig op weg van Amsterdam naar Ath — om een voorbeeld te noemen — erg bij de Adriatische zee zou worden g gevallen door laten wij zeggen een Alba toestel, dan is dit automatisch een ge waarmee het Pact zich bemoeien zal. Di een aanwijzing hoeveel sterker ook de kl partners van het Pact tegenover de we zijn komen te staan. In welke mate het l echter militaire betekenis zal krijgen zal toekomst leren. Zoals de tekst luidt is het m lijk, dat achter het verdrag aan een milit macht geschoven wordt, doch dit zal al blijken, wanneer de politieke spanningen de Russische macht toenemen, in stede verminderen. Beide gevallen zijn mogelijk inmiddels prepareren de Amerikanen zich de pessimistische ontwikkelingskansen.

**Internationale samenwerking in de burgerluchtvaart.** Wij laten het Atlantische hiermede verder rusten. het begrip samenwerking i luchtvaart eens nader te kijken. Reeds in 1948, men aan zag komen da

bedrijfsresultaten der luchtvaartn schappijen in vrijwel de gehele wereld ter zouden blijven bij de gekoest verwachtingen, deed het begrip samenwe in de luchtvaart zijn intrede en sinds heeft dit begrip steeds meer opgeld daan. Een daadwerkelijk begin vo het succesvolle experiment van de Scand vische landen, die eerst hun Transatlant diensten hebben gecoördineerd door geza lijke exploitatie en er daarna toe overgi deze samenwerking uit te breiden tot e Europese routes. Zij werkten onder de r

## LUCHTVAART-AGENDA 1949

### BINNENLAND

- 21 Juli Dertigjarig jubileum Fokker
- 31 Juli 3e Escadrillewedstrijd om de Ypenburg-coupe
- 7 Oct. Dertigjarig bestaan der KLM

### BUITENLAND

- 29 Apr.-15 Mei 18e Salon International de l'Aéronautique te Parijs
- 12-18 Juni Internationale Luchtvaartweek van de Italiaanse Aero Club
- 2-10 Juli Tour de France Aérien
- 4-11 Juli Spaanse luchtrally
- 17 Juli Internationale luchtvaart meeting te Deauville (georganiseerd door de Franse Aero Club)
- 27-31 Aug. Rondvlucht in Zwitserland (georganiseerd door de Zw. Aero Club)
- 11 Sept. 5e Ballonwedstrijd om de Coupe Gordon-Bennett te Brussel.



*Kijkje in een hangar van de technische dienst der KLM te Hato op Curaçao, waar de vliegtuigen worden onderhouden en gerepareerd.*

Scandinavian Airlines System (SAS) en deze maatschappij behaalde blijkens het voorlopig verslag van haar activiteit over het tijdvak van 18 April tot 31 Dec. 1948 de volgende vervoerscijfers:

|                   | Passagiers<br>in 1000<br>tallen | Bagage<br>in<br>1000 kg | Goederen<br>in<br>1000 kg | Post<br>in<br>1000 kg |
|-------------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------|-----------------------|
| N-Atlant. route   | 20                              | 480                     | 190                       | 140                   |
| Z-Amerik. route   | 6                               | 155                     | 75                        | 30                    |
| Op Interc. lijnen | 26                              | 635                     | 265                       | 170                   |
| Op Europ. lijnen  | 384                             | 4.606                   | 2.248                     | 1.042                 |
|                   | 410                             | 5.241                   | 2.513                     | 1.212                 |

In de overeenkomstige periode van 1947 bedroegen de cijfers ( $\times 1000$ ) voor de intercontinentale lijnen resp.

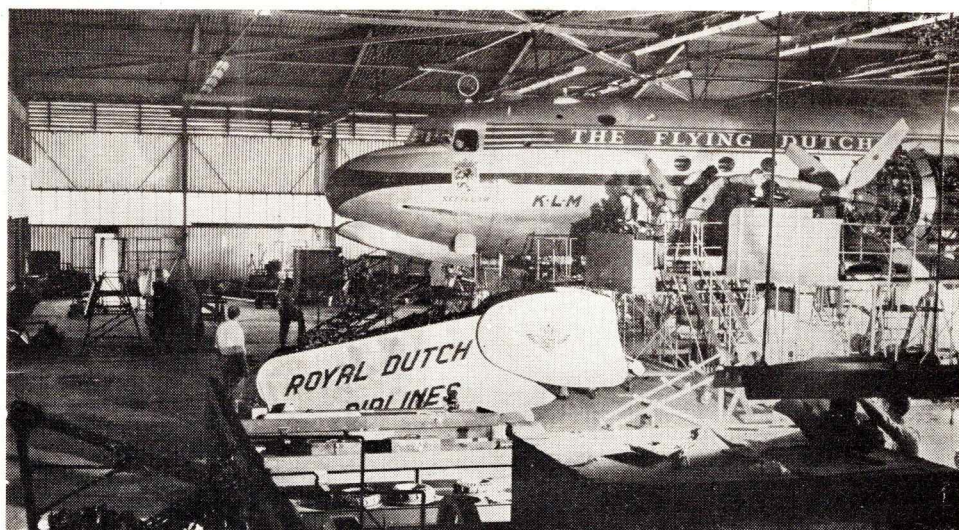
19 453 247 142

Op deze lijnen is derhalve over de gehele linie van een vooruitgang sprake geweest.

De goede gang van zaken bij de SAS oefende het vorig jaar meteen reeds een stimulerende invloed uit op de besprekingen van andere luchtvaartmaatschappijen tot nauwere samenwerking in het kader van de West Europese Unie. Zo heeft zich bij maatschappijen als de KLM, Sabena, Air France, Swissair en de genationaliseerde Britse ondernemingen geleidelijk aan een coördinatie ontwikkeld in de vorm van in gezamenlijk overleg opgestelde dienstregelingen, die dubbele vluchten voorkwamen en van het gemeenschappelijk gebruik van onderhoudsfaciliteiten. Dergelijke maatregelen kunnen de deelnemers belangrijke kosten besparen.

Van zeer recente datum zijn een tweetal pogingen tot coöperatie in ruim verband. De eerste omvat het streven van een aantal maatschappijen, waaronder ook de KLM, alle leden van de IATA, om combinaties te vormen die het mogelijk maken om voor een prijs van \$ 1700 een reis om de wereld te maken, waarbij dan gebruik wordt gemaakt van de diensten der maatschappijen, die daarvan deel uitmaken. Sinds September van het vorig jaar heeft de KLM reeds zo'n combinatie gevormd met de Northwest Airlines, terwijl zich inmiddels hierbij hebben gevoegd de Trans World Airlines, de American Overseas Airlines en de American Airlines. De tweede poging manifesteert zich in de oprichting te Brussel eind Februari van de Société Internationale de Télécommunication Aéronautique, op initiatief van het Hoofd van de Verbindingsdienst der KLM. Het doel dezer maatschappij, tot welke oprichters behoren behalve de KLM, de Sabena, Air France, Trans World Airlines, Swissair, BOAC, BSAA, BEA, DNL, DDL en de ABA, is de telex- en radionetwerken der verschillende maatschappijen in één pool te verenigen en de netten met elkaar te verbinden, zodat telegrammen sneller en efficiënter behandeld kunnen worden. Het zal duidelijk zijn dat ook deze vorm van samenwerking voor de deelnemers belangrijke besparingen kan meebrengen en daarom een bijdrage levert tot de rationalisatie van de luchtvaart als vervoerscategorie.

**Veiligheid en economie.** Men laat het niet bij het constateren van de problemen die het luchtverkeer allerwege ondervindt bij zijn streven om de touwtjes aan elkaar te knopen. Er worden ook heel wat pogingen aangewend om tot een oplossing te komen, waarbij de zaak zowel



van de financiële en economische als van de technische kant wordt bekeken. Het spreekt wel vanzelf dat in dit opzicht een grote taak is weggelegd voor de ICAO, de International Civil Aviation Organization. Een taak die allermint gemakkelijk is, want in een ander opzicht — het nemen van maatregelen ter bevordering van de veiligheid — is zij vaak gedwongen bepalingen en voorschriften vast te stellen die lijnrecht in strijd zijn met de zo begeerde economie.

Een voorbeeld. Wanneer men eisen vaststelt ten aanzien van de prestaties na het stoppen van een motor — het handhaven van hoogte, startprestaties, stijgmogelijkheden — dan is het wel duidelijk dat dit voor een bepaald type dat niet aan deze eisen voldoet, neerkomt op het verminderen van het gewicht dus ook van de betalende lading, óf op vergroting van het motorvermogen, hetgeen economisch gezien al evenmin prettig is.

Het gaat hier dus veelal om het vinden van geschikte compromissen. Met dit doel kwam in het begin van de maand de Afdeling voor Luchtwaardigheid der ICAO weer eens te Montreal bijeen. Bij het vaststellen van richtlijnen voor het ontwerpen van verkeersvliegtuigen en voor de technische eisen die aan deze vliegtuigcategorie gesteld zullen moeten worden, maakt men onderscheid tussen vier verschillende klassen, nl. drie voor passagiersvervoer en één uitsluitend voor vracht.

Interessant was nu bij deze gelegenheid een voorstel van aanwezige experts, die verklaarden dat het onder bepaalde omstandigheden mogelijk moet zijn iets van de zware technische eisen, die men wil invoeren, te laten vallen, waardoor de economie gediend zou zijn zonder iets van de veiligheid prijs te geven. Zo zou het voor een vliegtuig voor korte afstanden niet nodig zijn te verlangen dat met één gestopte motor hoogte gehouden kan worden, zoals voor intercontinentale en internationale diensten over zee of gebergten geëist moet worden, daar er immers op korte routes altijd wel een vliegveld in de buurt is. Men zou hier dus zowel op de productie- en aanschaffingskosten als op de bedrijfskosten kunnen besparen.

Een probleem waarmede men zich eveneens bezig hield en dat weer van geheel andere aard is, wordt gevormd door de invloed van de temperatuur op de vliegprestaties. Wanneer de luchttemperatuur toeneemt, wordt de luchtdichtheid geringer, waardoor dus ook de draagkracht van de vleugels afneemt, nog afgezien van de invloed op de motorprestaties. De sterk wisselende temperaturen in verschillende delen van de wereld kunnen daarom een zeer grote invloed hebben op de stijgcapaciteiten, de lading die

meegenomen kan worden en de benodigde startbaanlengte. Ook hiervoor dienen internationale voorschriften vastgesteld te worden, zodat onder alle omstandigheden de veiligheid gehandhaafd blijft.



#### KLM en Sabena.

In het kader van de Benelux conferentie voor verkeer en toerisme te Antwerpen heeft de heer Deswarte als directeur van de Sabena de mogelijke samenwerking tussen de KLM en de Belgische luchtvaartmaatschappij ter sprake gebracht. We hebben op dit onderwerp al eens eerder de aandacht gevestigd in ons blad en er daarbij op gewezen dat er nog wel enkele moeilijkheden overwonnen zullen moeten worden alvorens overeenstemming bereikt zal zijn. Trouwens de heer Deswarte wees dan ook reeds op het verschil in omvang van de beide luchtvaartondernemingen. Een ander punt is dat Nederland het principe van de vijf vrijheden in de lucht heeft aanvaard en België niet.

Verder zou de heer Deswarte het luchthavenprobleem hebben aangesneden en de gedachte van een gezamenlijke centrale luchthaven voor Nederland en België hebben besproken. Er zou dan een nieuwe wereldluchthaven voor de Benelux dienen te komen. Terecht echter meende men niet te moeten vergeten dat beide landen reeds enorme bedragen in hun grote luchthavens als Schiphol en Melsbroek hebben geïnvesteerd. Bovendien is het de grote vraag of beide landen inderdaad wel door een enkele luchthaven bediend kunnen worden. Er is in dit opzicht meer tussen hemel en aarde Horatio! We stellen ons dan ook voor om in ons volgende nummer op de Benelux kwestie uitvoerig terug te komen en het onderwerp daarbij van meer kanten te bekijken dan hier in dit korte bestek mogelijk is.



**Ir D. L. Asjes** Er is in de boezem van de en de KLM. KLM enige opschudding verwekt door het ontijdige bericht, dat in couranten verscheen en dat te kennen gaf, dat Asjes een ernstige kandidaat was voor de opengevallen functie van technisch directeur. Het vermoeden is, dat mensen, die de heer Asjes liever niet in de KLM leiding zagen opgenomen, doelbewust voor deze publicatie gezorgd hebben. In hoeverre zij resultaat gehad heeft weten wij uiteraard niet, wel, dat de benoeming van Asjes toch niet een feit is geworden.



# Het Internationale Luchtrecht

**E**LKE nieuwe, baanbrekende techniek vereist juridische bezinning. Zo ook de burgerluchtvaart. Dit spreekt temeer, naarmate de ontwikkeling dier techniek onstuimiger en ingrijpender is. Vóór de oorlog hebben de juristen vrijwel gelijke tred kunnen houden met de ontwikkeling der burgerluchtvaart. Na de oorlog, toen die ontwikkeling zó ingrijpend werd geacht, dat de burgerluchtvaart als een in wezen andere dan die van vóór 1940 werd beschouwd, is de burgerluchtvaart het luchtrecht verre vooruit. En dat is — op zijn zachtst gezegd — zeer jammer. Als van een bepaalde sector van het internationale leven grote gedeelten juridisch braak liggen, dan is de kans niet uitgesloten, dat de willekeur haar intrede doet. En willekeur kan groeien tot chaos. Zo erg is het gelukkig nog niet met de tekortkomingen van het luchtrecht gesteld. Maar toch hebben vele onderwerpen een internationale juridische basis zeer nodig, al zou dan een vormgeving te prefereren zijn. Velen zijn het — wat de regeling der aansprakelijkheid der luchtvaartmaatschappijen betreft — hiermede niet eens en oordelen, dat de staten het best aan de luchtvaartmaatschappijen zelf kunnen overlaten zorg te dragen, dat degenen, die door de luchtvaart op enigerlei wijze schade lijden, schadeloos worden gesteld. Natuurlijk kunnen de maatschappijen dit met één „handomdraai” af: zij behoeven slechts de verzekeraars de nodige premien te betalen. Echter: de onzekerheid is daarmede niet van de baan. Want voor vele gevallen rijst de vraag in hoeverre de luchtvaartmaatschappijen aansprakelijk zijn. Al is dit in een Verdrag vastgelegd voor schade aan vervoerde personen en goederen overkomen resp. toegebracht (hetgeen al heel wat is), geen internationaal erkende en aanvaarde regels bestaan bv. met betrekking tot de botsing van twee vliegtuigen op een luchtvaartterrein of ten aanzien van schade door vliegtuigen op de grond aan eigendommen van derden op de grond toegebracht, al is vóór de oorlog wel een Verdrag, deze materie regelende, opgesteld, hetgeen echter niet in werking is getreden.

Het is duidelijk, dat het nooit tot een bevredigende toestand kan leiden, wanneer de luchtvaartmaatschappijen niet precies weten waarvoor en tot welk bedrag zij — over het gehele gebied van haar activiteit gerekend — aansprakelijk kunnen zijn.

Doch ook buiten de gebieden, waarin van schade sprake kan zijn, heeft het luchtrecht de ontwikkeling der burgerluchtvaart niet bijgehouden. Zo is bv. de wettelijke positie van de bemanning van een vliegtuig nog niet internationaal geregeld. Iets dat toch geen luxe genoemd kan worden.

## De oorzaken

**B**ELANGRIJKER echter dan een opsomming van de internationaal juridisch nog braak liggende terreinen is de beantwoording van de vraag, wat hiervan de oorzaak is. Bij de beantwoording van die vraag zal men niet mogen vergeten, dat het geschreven recht altijd „achteraan komt”. Eerst



komt de idee, de gedachte, daarna het recht om deze te codificeren.

Bij het vastleggen van het recht gaat men zelden scheppend te werk; hierbij wordt veeleer de klemtoon gelegd op de vaktechnische verzorging van een idee, welke elders is ontstaan. Dat wil natuurlijk niet zeggen, dat de wetten- of voorschriftenmakers elk initiatief missen en ook niet, dat nooit eens de juristen uit eigen beweging regels gaan opstellen. Maar als dit gebeurt, dan is het toch meestal, omdat op een analoog gebied reeds geschreven recht bestond.

Voorts mag niet uit het oog worden verloren, dat de juristen nu eenmaal de neiging hebben zó genuanceerd, verfijnd te denken, dat zij dikwerf meer aandacht besteden aan de uitzondering dan aan de regel en dan door de bomen het bos niet meer zien. Het is ondergetekende herhaaldelijk opgevallen, dat op internationale luchtrechtconferenties bij het in behandeling nemen van een of andere ontwerp-regeling direct werd gevraagd of een geval dat tot de grote uitzon-

## JURIDISCHE ACHTERSTAND

deringen behoort, door die regeling zou worden gedekt. Juristen zijn, door hun opleiding, door de praktijk waarmede zij in aanraking komen en door de eisen, welke de rechtsbehoeven aan hen stellen, als het ware geïnfecteerd met het streven, het duidelijke onduidelijk te interpreteren en andersom. Het is natuurlijk zeer goed als men wordt opgevoed in de gedachte dat aan elke zaak twee kanten zitten. Maar, dit moet niet ontaarden enerzijds in scherp-slijperij, anderzijds in een van alle kanten beschouwen van een probleem. Want dan komt men niet meer tot zaken doen.

## Te weinig gezond verstand.

**E**N dit euvel wrekt zich in het bijzonder bij het concipiëren van internationale juridische regelingen, voor welke algemere aanvaarding meestal nodig is, dat zij niet in strijd zijn met de verschillende nationale wetten of voorschriften, welke ten aanzien van internationaal geregelde onderwerpen bestaan of welke daarmede aanrakingspunten hebben. Als men bv. een verdrag, dat aan een bepaald onderwerp een juridische vorm zou geven, zou maken, dat in strijd zou zijn met de meeste nationale wetgevingen op dat punt bestaande, zou de kans niet groot zijn dat zodanig verdrag door de Regering van die landen zou worden aanvaard.

Te weinig initiatief, teveel moeilijkheden zien en te grote angst om een regeling te maken, welke niet alles omvat en alleen maar de grote lijnen aangeeft, zijn oorzaken, die het luchtrecht de ontwikkeling der burgerluchtvaart niet kan bijhouden. Daarbij komt nog het volgende: de juridische wetenschap is hoe langer hoe meer ontoegankelijk geworden voor hen, die er niet in hebben gestudeerd en er alleen maar een dosis gezond verstand op nahouden. De taal zelfs waarvoor deze wetenschap zich bedient, is soms voor een verstandige leek niet meer te begrijpen (Men leze met een onbevengene instelling vonnissen en arresten maar eens na; men moet dan dikwijls concluderen, dat het geen ta meer is, doch jargon). En voorts is de praktijk van het juridische leven — op zijn best gesproken — zo'n schaakspel geworden, vereist zo'n kennis van de kneepjes van het vak dat zij iets zeer gekunstelds heeft te kregen.

## De jurist is de hoofdschuldige.

**E**N dat heeft op de jurist zijn stempel gedrukt. De jurist is bang geworden voor zijn eigen juristerij. Hij durft een artikel dat voor het gezond verstand duidelijk afdoende is, niet te aanvaarden, want, hij ziet zich direct aangevallen door zijn confrère, die met een of andere variant aan komt dragen. En daar wil hij zich tegen beschermen. Doch hij vergeet, dat hij zelf al dekkende terugtrekt, totdat hij zovoor terrein prijs heeft gegeven, dat er ... n meer overblijft.

Bovendien vergeet de jurist, dat elke ta omdat zij gebrekkig is, tot velerlei interpretatie aanleiding kan geven en hij zich dus uit d hoofde alleen al geen illusies moet maken dat een artikel zodanig geredigeerd is l worden, dat maar één waterdichte interpretatie daarvan mogelijk is.

Al deze gebreken, zijns ondanks een ju eigen, vormen een belemmering voor tot standkomen van juridische luchtvaart dragen.

Natuurlijk heeft het steeds donkerder v dend aspect der luchtvaartpolitieke cons latie een vèdragende invloed.

Alleen reeds, omdat daardoor de wil samenwerken wordt aangetast.

Maar: de hoofdschuldige is toch wel jurist, die het risico van het grote gek niet meer durft te maken. H. J. Spanja



# MET **Vliegwereld** NAAR **Parijs**

## PER NIEUWSTE KLM CONVAIR-LINER

ter gelegenheid van  
de 18e Salon de l'Aéronautique

Datum vertrek: 's morgens 29 April a.s. van Schiphol

Datum thuisvlucht: naar eigen keuze  
binnen 15 dagen eveneens per KLM Convair

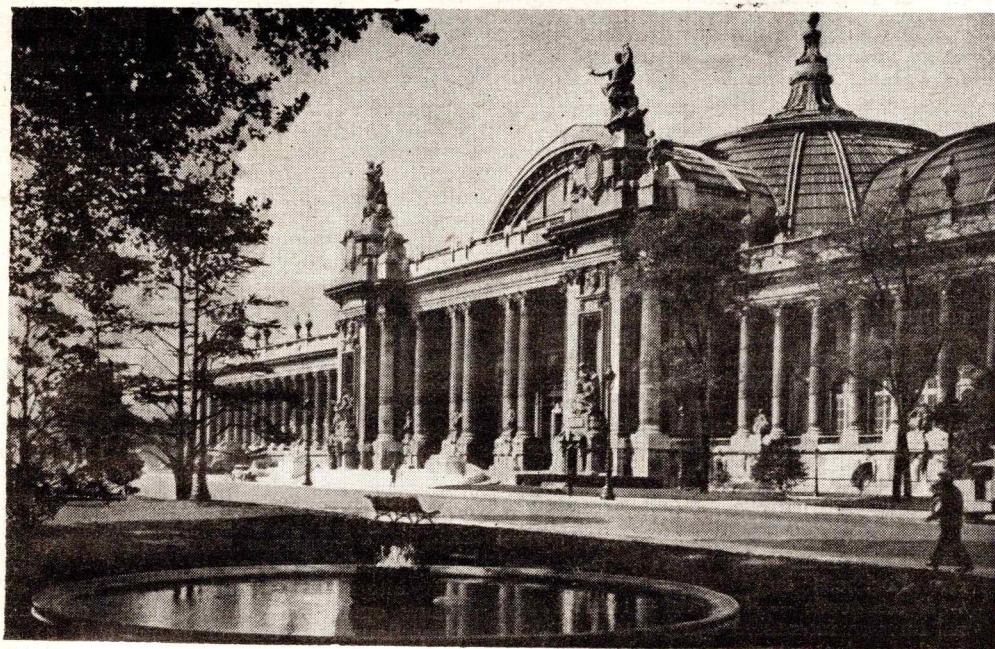


### Speciale aanbieding voor **Vliegwereld-abonné's**

Vliegwereld biedt zijn lezers, die de luchtvaart-tentoonstelling wensen te bezoeken, de reis naar Parijs heen en terug aan voor de somma van

**NEGENTIG GULDEN**

waarbij men aan boord geheel de gast der KLM is en dus de bekende KLM-service wordt geboden.



### Voorwaarden voor deelneming

Van 29 April tot 15 Mei a.s. wordt te Parijs in het Grand Palais en op de aangrenzende Place des Invalides de Salon International de l'Aéronautique gehouden die zeer belangwekkend belooft te worden. Natuurlijk zullen vele Vliegwereld lezers gaarne deze expositie plus de Seinstad in het voorjaar willen bezoeken waarbij het liefst per vliegtuig zal worden gereisd. Welnu, wij hebben hen willen helpen met een speciale aanbieding zoals boven reeds uiteengezet. De vertrektijd van Schiphol van het Vliegwereld-vliegtuig is voorlopig vastgesteld op des morgens 8.55 uur met aankomst te Le Bourget om 10.20 uur. Maar in deze tijd kan eventueel nog verandering komen. Voor deelname dient men zich vóór 20 April a.s. bij de Administratie van Vliegwereld, Ged. Oudegracht 138, Haarlem, op te geven, resp. moet het bedrag van f 90,— zijn overgemaakt. Voor deviezen in Frankrijk dient men zelf te zorgen. We hopen gaarne dat Vliegwereld met deze buitengewone aanbieding zijn lezers van dienst is en hoe meer personen er van gebruik wensen te maken hoe liever.

VOOR INLICHTINGEN WENDE MEN ZICH TOT DE REDACTIE VAN Vliegwereld  
ZONNEBLOEMLAAN 37, AERDENHOUT. TEL. 26641 (K 2500)

### VERDERE VOORDELEN

#### GRATIS

*busvervoer naar Schiphol van  
Amsterdam (Leidse Plein)*

#### GRATIS

*ontbijt aan boord van de com-  
fortabele KLM Convair-Liner*

#### GRATIS

*busvervoer van het Parijse vlieg-  
veld Le Bourget naar Gare des  
Invalides tegenover de tentoon-  
stelling*

#### GRATIS

*bespreking van logies te Parijs  
(indien gewenst)*

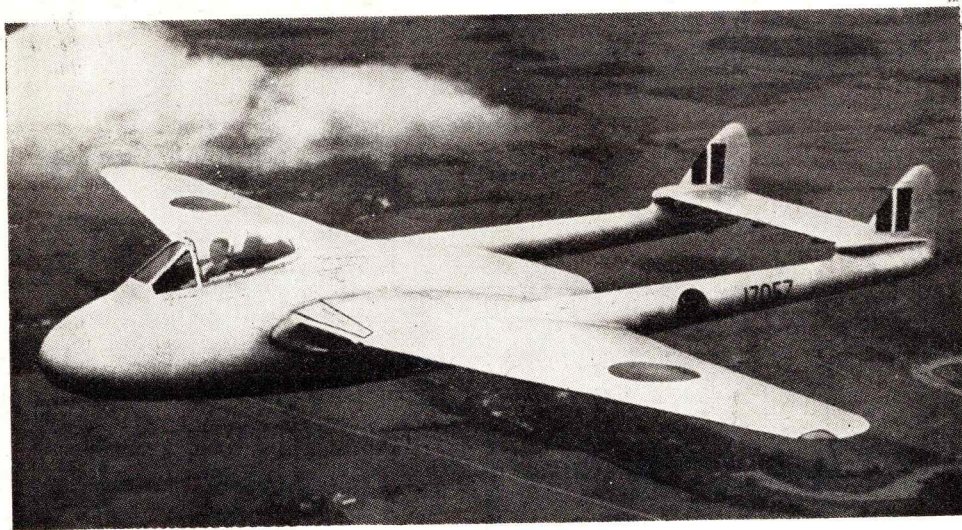
#### GRATIS

*rondleiding op de Salon Interna-  
tional de l'Aéronautique in het  
Grand Palais en op de Place  
des Invalides (indien gewenst)*

#### GRATIS

*inlichtingen voor het bezoeken in  
en om Parijs van vliegtuigfabrie-  
ken, vliegvelden, bezienswaardig-  
heden, restaurants etc. waarvoor  
een programma zal worden ver-  
strekt.*





Een in Canada gebouwde De Havilland Vampire straaljager.

## Enkele NOTITIES

De SAAB Scandia vindt  
zijn weg • Moderni-  
sering van de Royal  
Canadian Air Force

Wij hebben al eens eerder met lof over de Zweedse Saab Scandia geschreven en wij geloven nog steeds dat de Saab fabriek met dit tweemotorige verkeersvliegtuig een troef gaat uitspelen die haar niet gemakkelijk meer uit de hand is te slaan. Het is nl. een merkwaardig feit dat Saab de enige fabriek in de wereld is die een goede en moderne plaatsvervanger voor de DC-3 heeft ontworpen en gebouwd. Zelfs die hele kolossale Amerikaanse industrie die overigens practisch op elk gebied de wereldmarkt van vliegtuigen beheerst, is in dit opzicht in gebreke gebleven, nu even afgezien van de Super DC-3, de „hervormde” DC-3 van Douglas, waarvan wellicht veel verwacht mag worden, maar waarvan het effect nog zal moeten blijken.

De laatste tijd waren er ook berichten over Amerikaanse belangstelling voor het Zweedse project, berichten die o.a. van licentiebouw in de USA spraken. Zoiets zou inderdaad wel het best denkbare bewijs voor het succes van de Scandia zijn, maar het schijnt toch dat er in dit opzicht nog geen definitieve overeenkomsten zijn gesloten. Onlangs werd echter door Arne Krabbe, de publiciteitschef van Saab, in een causerie voor de Aviation Writers Association te New York, bevestigd dat er onderhandelingen in die richting gaande zijn.

Zoals men weet worden momenteel tien Scandia's gebouwd voor de SAS, waarvan de eerste in Sept. a.s. afgeleverd zullen worden. Het is een toestel voor 24-32 passagiers en Arne Krabbe sprak als zijn overtuiging uit dat men het spoedig op vele lijnen in alle werelddelen in gebruik zal zien. Zulks omdat het luchtverkeer nu eenmaal nog lange tijd aan een dergelijk type behoefte zal hebben. Voorlopig zal het op vele, vooral binnenlandse lijnen onmogelijk blijken om grotere toestellen rendabel te maken en daar komt nog een factor bij waaraan in het algemeen te weinig aandacht wordt geschonken: het merendeel der luchthavens in de wereld is nog te klein om grotere typen te kunnen ontvangen en de kosten van uitbreiding en van het aanleggen van langere startbanen zijn zo hoog dat deze werkzaamheden op korte termijn economisch onuitvoerbaar zijn.

### Hoe men vliegtuigen verkoopt.

Dat is alles goed en wel, maar met het constateren van deze dingen en van de behoefte aan een toestel als de Scandia is men er niet. Daarmede alleen worden geen vliegtuigen verkocht. Wanneer een maatschappij overweegt een nieuw toestel aan te schaffen en daarmede een gedeelte van haar vloot te vervangen, dan zal zij allereerst willen weten hoe zij op de voordeligste wijze haar af te voeren vliegtuigen kan kwijt raken. Evenals in de automobiliewereld bestaat er een verband tussen de handel in gebruikte en die in nieuwe machines. (In Amerika bv. moeten er in normale tijd 2 1/2 gebruikte wagens worden verkocht tegen elke nieuwe auto die wordt afgeleverd).

Dit overwegende heeft Saab besloten een contract te sluiten met de Babb Company, een contract dat inmiddels is getekend en waarbij de verkoop van de Scandia in handen wordt gegeven van deze laatste firma. De Babb Company is een van de grootste — zo niet de grootste — firma's voor de handel in gebruikte vliegtuigen, met kantoren over de gehele wereld. Bijna overal waar een „handeltje” in vliegtuigen op touw wordt gezet is Babb er op een of andere manier bij betrokken en Lockheed moet eens gezegd hebben dat Babb meer Vega's heeft verkocht dan Lockheed ooit heeft gebouwd. Voorwaar een goede — en gratis! — reclame. Het zal intussen interessant zijn om te zien welke resultaten deze campagne zal opleveren. Voor de verkoop van nieuwe verkeersvliegtuigen is dit in ieder geval wel een systeem dat afwijkt van de gebruikelijke gang van zaken; het doet meer denken aan de in de autohandel gebruikelijke verkoopmethoden.

### De Canadese luchtmacht groeit.

In verband met de steeds toenemende betekenis, die door de strategen wordt gehecht aan de verdediging van het noordelijk deel van het Noord-Amerikaanse continent, vonden reeds enige jaren geleden besprekingen plaats tussen staf-officieren der V.S. en van Canada om reeds in vredetijd tot een gecoördineerd plan te komen. Wat de militaire luchtvaart betreft werd overeen-

gekomen de tijdens de oorlog aangelegde bases en noodlandingsvelden zo nodig uitbreiden en dat door beide partijen nu ree maatregelen zouden worden genomen op bepaalde Amerikaanse vliegtuigtypen, welk zich voor een snelle massaproductie lenen, zulk een geval ook in Canada zouden worden vervaardigd.

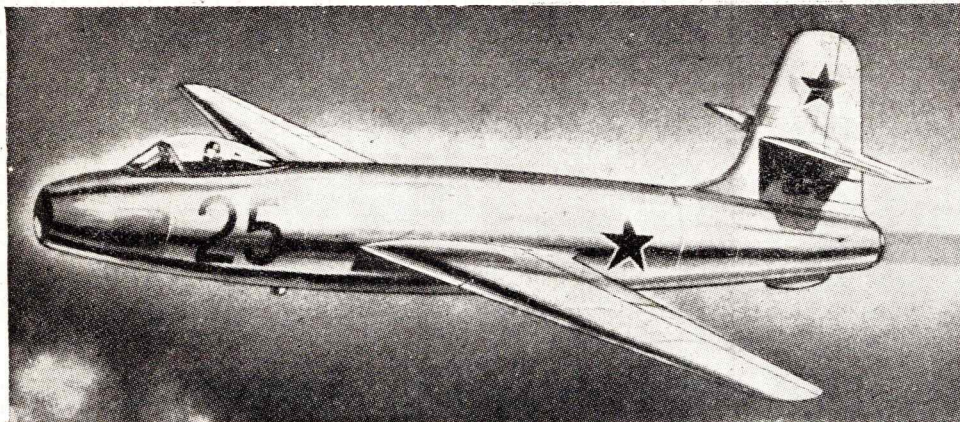
Tevens werd een begin gemaakt met de uitvoering van een gigantisch wegenprogramma dat wel is waar werd geïnspireerd door militaire achtergronden, doch waarvan geheel Canada de voordelen zal plukken.

Inmiddels werd de versterking en de modernisering van de Royal Canadian Air Force met grote kracht doorgevoerd. De recrutering welke verleden jaar met een grootse campagne werd ingezet bracht in de eerste plaats verschillende honderden gedemobiliseerden (nieuw als vrijwilliger bij de RCAF. Ook de recrutering van nieuwe krachten verliep nu wens, temeer daar voorlopig geen maximum voor de recruten is vastgesteld. Het totaantal nieuw aangenomen personeel bedroeg 14.000 man tegenover 11.660 gedurende 1947.

Het hoogtepunt voor de RCAF was de aankomst van de eerste serie in Engeland bestelde de Havilland Vampire jagers, welke eind 1947 werden overgevoerd en begin 1948 officieel in dienst werden gesteld. Het type is thans het standaard jachtvliegtuig van de Canadezen geworden en het schijnt dat men zonder uitzondering met deze keubuitengewoon is ingenomen. Thans worden ook de zg. Auxiliary Fighter Squadrons van Vampires voorzien. De Canadese A.V. Roe fabriek werkt hard aan de ontwikkeling van een prototype tweemotorige middelzware straalbommenwerper, die worden voorzien van in Canada gebouwde Britse straalmotoren. De aflevering van de eerste serie van 23 in Canada gebouwde tweemotorige transportmachines vond verleden jaar plaats (licentie Skymaster), terwijl de ontwikkeling van een uitgebreid moderniseringsprogramma van bestaande types werd doorgevoerd.

Op verzoek van de Amerikanen worden thans een aantal bases vergroot en geschikt gemaakt om de zwaarste thans in gebruik zijnde bommenwerpers en transportvliegtuigen te kunnen ontvangen. De paraatheid der actieve luchtbeveiliging werd opgevoerd door de formatie van een zg. Operative Training Unit, met basis St. Hubert, Oost-Canada. De formatie van een tweede squadron (eveneens uitgerust met Vampire) zal in 1949 worden voltooid. Het aantal Auxiliary Squadrons werd verleden jaar met 10 gebracht, waarvan er 5 met Vampire zijn uitgerust. Begin December werd een nieuw opleidingsprogramma voor de Auxiliary Squadrons bekend gemaakt. Deze worden een jaar duren en plaats vinden op de leidingsschool van de RCAF te Central. De bedoeling van deze Auxiliary Squadron is jonge mannen aan te trekken, die om of andere reden geen zin hebben om in het burgerleven terugkeren en in de vrije tijd blijven vliegen in het hulp-squadron waarbij ze zijn ingedeeld en waar ze verder worden opgeleid en hun vliegvaardigheid blijven onderhouden. Een dergelijk systeem werd tot nog toe uitsluitend voor vliegpersoneel gevolgd doch dit jaar zal men het grond-personeel een dergelijke proef laten nemen.





Een nieuwe Yak straaljager die thans bij verschillende squadrons van de Sovjet luchtmacht dienst doet. Snelheid ca. 1050 km/u.

## Hoe sterk is de Russische Luchtmacht ?

DIT jaar nog zal in Engeland een boek verschijnen over de Russische luchtmacht, dat zover wij kunnen beoordelen zeker de aandacht waard zal zijn. Het is geschreven door Wing Commander Asher Lee, die van het onderwerp een speciale studie heeft gemaakt. Vooruitlopende op zijn boek heeft Lee kortelings een artikel over de Russische luchtmacht gepubliceerd in de *Daily Telegraph*, waarvan wij de inhoud dermate interessant achten dat wij niet willen nalaten deze hierbij in het kort voor onze lezers weer te geven.

De Russen — zo zegt Lee — hebben hun technische vooruitgang in de luchtvaart gedurende de laatste vijf jaren in hoofdzaak te danken aan de Duitsers. In 1941 kon van de Sovjet luchtmacht nog gezegd worden dat het een traag en inferieur gevechtsapparaat was. Bij de bommenwerpers ontbrak merendeels de pantsering, de bewapening was zwak in vergelijking met hetgeen de Britten op dit gebied bezaten terwijl de meeste bemanningen onvoldoende training hadden in blindvliegen en navigatie. Een groot aantal van de Sovjet jager-squadrons was nog uitgerust met verouderde tweedekkers, zo ongeveer gelijk aan de Britse Gloster Gladiators. Ook de uitrusting met radio-telefonie was onvoldoende, ja ontbrak zelfs bij verschillende jagers. Om van radar niet te spreken, want deze zo nuttige vinding, nodig om de nadering van vijandelijke vliegtuigen tijdig vast te stellen, was bij de Russen onbekend.

### Snelle verbetering

IN 1945 echter was de situatie grondig veranderd. Sovjet constructeurs als Lavrochkin en Yakovlev bleken in staat om jagers te bouwen, die niet alleen een goede 600 km/u snelheid konden ontwikkelen, doch in stijgsnelheid, wendbaarheid en vuurkracht gelijk waren aan de Duitse Focke Wulf en Messerschmitt, de Britse Spitfire en Tempest of de Amerikaanse Thunderbolt en Mustang. In 1946 rolden zelfs straaljagers, uitgerust met nagebouwde Junkers motoren, uit de grote vliegtuigfabrieken te Kuibishev, Moskou en Tashkent.

In 1945 moesten een drietal Amerikaanse superfornten na een raid op Japan in Siberië een noodlanding maken. De Russen haastten zich de toestellen in te pikken en dank zij dit buitenkansje zag Tupolev, de bekende constructeur van lange-afstands bommenwerpers in Rusland, kans om er een Sovjet versie van te maken in samenwerking met uit Duitsland geïmporteerde vliegtuigbouwers

afkomstig van fabrieken te Rostock, Kolberg en elders. Deze zware Sovjet bommenwerper is momenteel het meest gebruikte type in Rusland en staat bekend onder de registratie TU-70. De Russen maken er 75 tot 100 stuks van per maand. Uitgerust met vier motoren van 2.200 pk elk kan dit bomvliegtuig een lading van ruim 4½ ton aan bommen medenemen over een afstand van ongeveer 1600 km. Dat wil dus zeggen dat dit Sovjet toestel in de klasse komt van de Britse Lancaster of Lincoln, alleen de maximale bommenlast is kleiner. Voorts mag niet vergeten worden dat de Russen nog maar in het beginstadium zijn met hun radar, die zo noodzakelijk is om een bommenwerper precies naar het gestelde doel te sturen.

In aansluiting op de TU-70 is de constructeur Ilyushin, de ontwerper van het zo bekend geworden Stormovik slagvliegtuig, bezig aan een nieuw ontwerp voor een viermotorige straalbommenwerper. Hij moet beschouwd worden als de opvolger van Petlyakov die in 1944 overleed. Petlyakov werkte samen met Tupolev aan het ontwerpen van nieuwe zware bommenwerpers. Beiden hadden de beroemde Otto Junkers als leermeester gehad, dezelfde Junkers die de eerste moderne fabriek voor bommenwerpers in de buurt van Moskou bouwde zo omstreeks 1920. Noch de RAF, noch de Russische luchtmacht hebben momenteel reeds de beschikking over een zware straalbommenwerper.

### Hulp van Duitse technici

ZEER belangrijk is dat Duitsland de Sovjet Unie voorzien heeft van duizenden radar specialisten en geschoolde arbeiders uit fabrieken als van Siemens, Telefunken en Askania. Als nalatenschap uit de oorlog kreeg Moskou enkele radar uitrustingen van bommenwerpers te pakken, waarschijnlijk de kostbaarste buit afkomstig uit de drie Amerikaanse B-29 superfornten die in Siberië moesten landen.

In de komende jaren wil Rusland zich concentreren op het bouwen van een sterke luchtmacht, hoofdzakelijk uitgerust met straalvliegtuigen en op het vervaardigen van een ring van radarstations langs de kusten van de Poolzee, de Zwarte Zee en de Pacific, precies zoals Canada en de Ver. Staten van zins zijn te doen. Rusland bezit daartoe het materiaal en de technici, terwijl werklieden en geschoold personeel voor dit doel in grote getale in opleiding zijn.

Svetzov, de knapste Russische man op het gebied van straalmotoren, is er in geslaagd de drie Duitse straalmotoren die de USSR

zitten, maar in topsnelheid, stijgsvermogen en vliegbereik zullen de Russische en Britse jagers elkaar niet veel ontlopen. De Russische jachtvliegtuigen zijn zelfs zwaarder bewapend en meestal uitgerust met 30 en 37 mm kanons tegenover de Britse met 20 mm kanons. En de Russen maken óók gebruik van raketten om de prestaties van de jagers op te voeren.

### 15.000 militaire vliegtuigen

HOE groot is de Sovjet luchtmacht en hoe staat het met de organisatie? In tegenstelling met de zelfstandige Royal Air Force en U.S. Air Force, staat het grootste deel van de Sovjet Luchtmacht onder bevel van de leger autoriteiten. Er bestaat geen Bomber, Fighter of Coastal Command of iets dat er op lijkt. De Sovjet squadrons zijn ingedeeld in regimenten van ongeveer 30 tot 35 toestellen. Gedurende de oorlog bezat Rusland 600 tot 650 regimenten met een operationele sterkte van meer dan 20.000 vliegtuigen. Na de oorlog is deze sterkte teruggebracht tot circa 15.000 vliegtuigen in rond 500 regimenten.

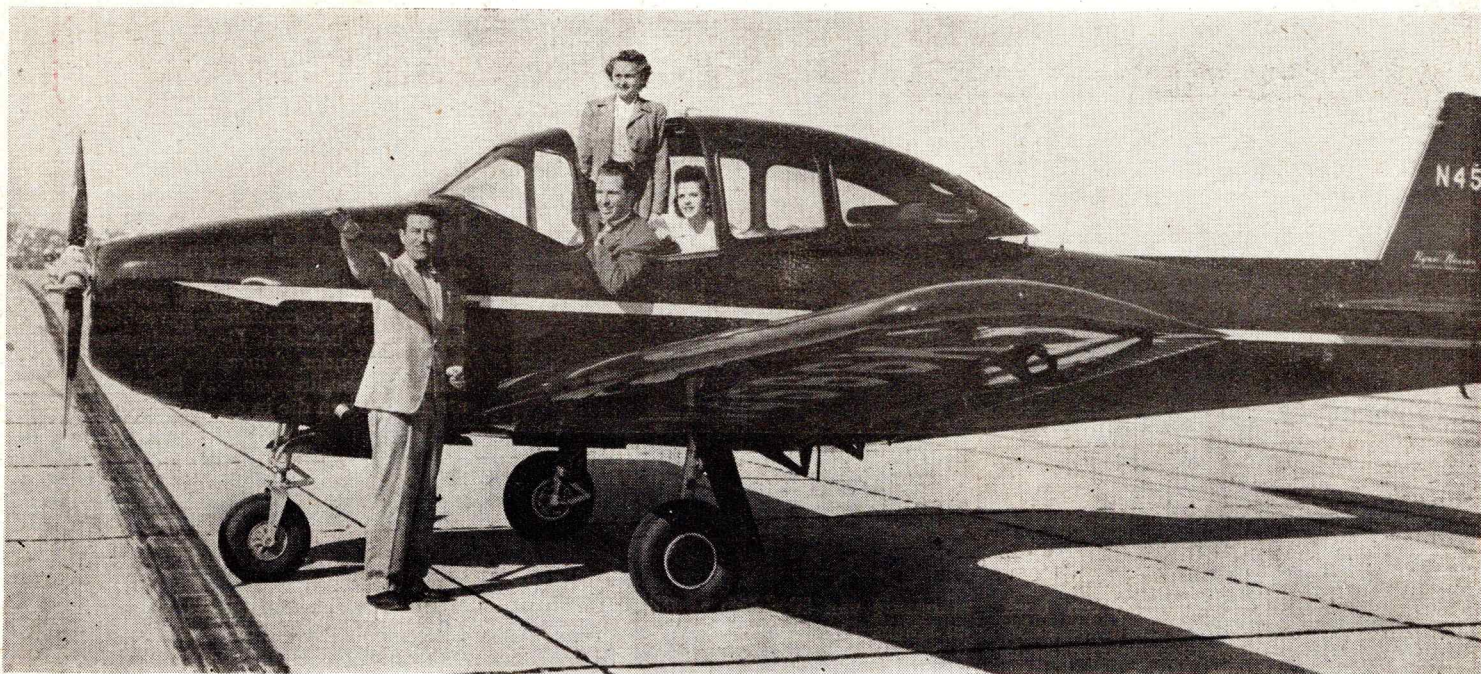
Een blik op de schattingen van de militaire uitrusting in 1946—1948, zoals door de opperste Sovjet gepubliceerd, leert dat deze teruggang in operationele sterkte geen gebaar is van ontwapening. De oorzaak moet gezocht worden in een vertraagde productie van grotere en meer moderne vliegtuigen gedurende de laatste drie jaren. Het merendeel van deze 15.000 toestellen is ingedeeld voor de tactische verdediging van de militaire hoofdkwartieren te Leningrad, Minsk, Odessa, Tiflis, Tashkent en Chita in het verre oosten.

### Slechts één vliegekampschip

DE marine luchtstrijdkrachten hebben niet veel te betekenen en bestaan uit ongeveer 2000 toestellen, voornamelijk jagers. Opvallend is het gemis aan vliegekampschepen. Rusland bezit, evenals Duitsland in de tweede wereldoorlog, slechts één vliegekampschip en het lijkt er niet op dat men van plan is er meer te gaan bouwen. Voor het offensief optreden boven zeeën en oceanen vertrouwt Rusland blijkbaar voldoende op zijn steeds groeiende vloot van lange-afstands bommenwerpers en misschien op raketten die gelanceerd kunnen worden vanaf de in steeds groter aantal in gebruik komende lange-afstands onderzeeboten.

In de afgelopen oorlog bezat Rusland een tweederangs luchtvloot voor lange-afstands (Zie vervolg op pag. 191)





# De Ryan Navion 1949

EEN KRACHTIGER UITVOERING  
met betere prestaties en meer comfort

DE Ryan Aeronautical Company te San Diego in Californië presenteert voor 1949 het nieuwe model van de Navion, het bekende vierpersoons reis- en zakenvliegtuig. Zoals men weet is dit toestel oorspronkelijk uitgebracht door de North American fabriek en in de aardig gevonden handelsnaam Navion zijn de beginletters van de fabrieksnaam op originele wijze verwerkt. Toen ruim een jaar geleden de firma Ryan de productie overnam heeft deze echter zeer verstandig de naam gehandhaafd. Ryan is dadelijk begonnen met diverse verbeteringen aan te brengen en de geheel metalen Navion behoort thans met de Beech Bonanza tot de meest verkochte vliegtuigen in deze categorie.

In het nieuwe model zijn opnieuw aanzienlijke verbeteringen aangebracht. Uwendig onderscheidt het zich door een afsluitende beplating van het landingsstel, waardoor bij ingetrokken wielen een betere stroomlijning wordt verkregen. Bij het neuswiel dat achterwaarts wordt ingetrokken bestaat deze uit twee over de opening dichtklappende deksels, waarbij een gedeelte van het wiel zelf iets blijft uitsteken. De hoofdwielen klappen naar binnen toe en komen plat onder in de middenvleugel te liggen. Voorts is de uitwendige beschikking iets attractiever gemaakt door de horizontale lijnen aan weerskanten op de romp lager aan te brengen en aan de achterzijde tot onder het stabilo door te trekken. De uitlaatpijp, die vroeger aan de voorzijde van de motorkap links naar buiten stak, is nu meer weggevoerd naar de achterkant, waardoor het uitlaatgeluid direct door de vleugel wordt afgeschermd en de

inzittenden hier minder last van ondervinden. Bovendien is dit geluid ook nog verminderd door de toegepaste demper van Ryan fabrikaat.

Belangrijker zijn echter de niet direct zichtbare verbeteringen. In de eerste plaats de krachtiger 205 pk Continental motor (vroeger 185 pk), die betere prestaties geeft. De kruissnelheid bedraagt nu 250 km/u, de stijgsnelheid van de grond af 274 meter per minuut. Onder de achterbank is bij de nieuwe uitvoering ruimte uitgespaard voor een extra benzinetank van 75 liter, waardoor het vliegbereik tot 1280 km kan worden opgevoerd.

Ook het comfort is verbeterd, o.a. door dikker rubber voor de stoelzittingen, effectiever geluidsisolatie en doelmatiger ventilatie. Op

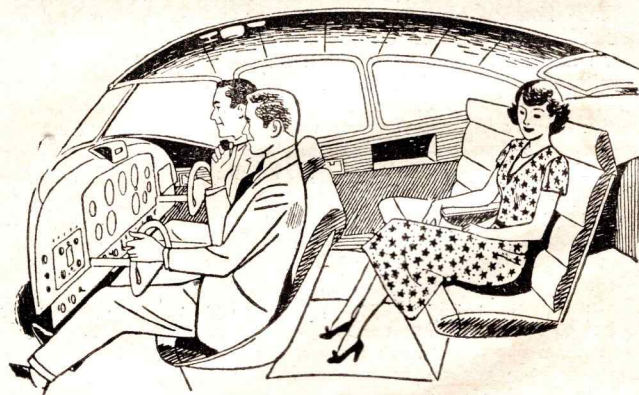
*Uiterlijke veranderingen aan het model 1949 zijn: de afdekplaten aan de wielen, de schuin voor de vleugel uitmondende uitlaatpijp, de lager geplaatste geschilderde band op de romp en de verticale VHF-staafantenne direct achter de cabine (op de reproductie niet meer zichtbaar).*

de achterbank is meer ruimte verkregen door inplaats van de vroegere zijleuningen uitsparingen in de zijwanden te maken voor de ellebogen, terwijl een armleuning in het midden weggeklapt kan worden in de rugleuning. Deze rugleuning is gedeeld en kan naar voren worden geklapt zodat men zonder op te staan in de achterliggende kofferruimte kan grijpen. Op nekhoogte is over de gehele breedte een hoofdsteen aangebracht.

De uitrusting is gecompleteerd door een uitgebreide radio-uitrusting, die ook VHF voor telefonie omvat.

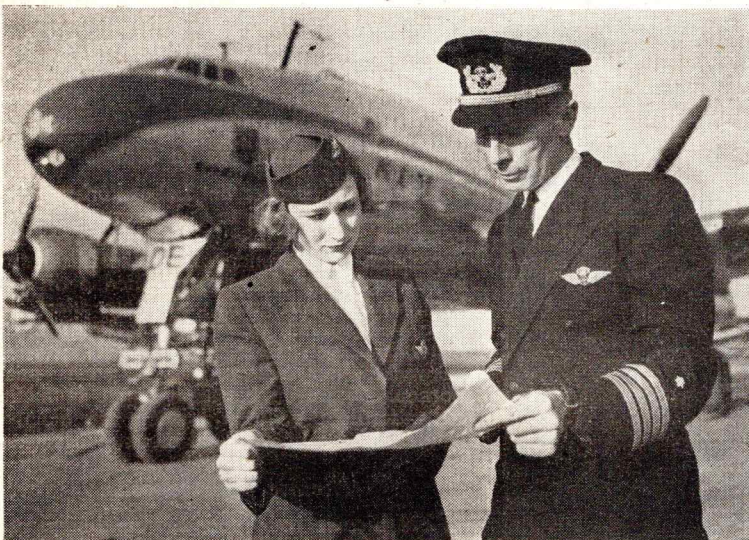
Tot slot vermelden wij nog dat de Navion tegenwoordig ook in aanzienlijke aantallen in de militaire uitvoering L-17B als verbindingsvliegtuig wordt afgeleverd.

Wordt VLEGGWERELD correct  
aan U geadresseerd?  
Zo niet, bericht het ons s.v.p.!



*Het auto-achtige interieur van de Navion heeft in de nieuwe uitvoering gewonnen aan comfort.*





Stewardess Azyola Viruly, dochter van de bekende schrijver-vlieger A. Viruly, gekiekt met haar vader op Schiphol.

### Het Engelse luchtverkeer

**H**ET is niet de eerste maal dat er sprake is van een fusie tussen Engelse genationaliseerde luchtvaartmaatschappijen als een poging om de droevige economische situatie ietwat op te fleuren. Thans is de samenvoeging van de British South American Airways en de British Overseas Airways een feit geworden. De BSAA stond er tot nog toe van de drie maatschappijen economisch altijd nog het beste voor. Zij had thans een strop, daar zij in een precaire materiële situatie kwam als gevolg van het verbod om de Tudor 4 verder voor passagiersvervoer te gebruiken. Men verwacht echter een gunstige invloed van de BSAA-leiding op de resultaten der combinatie.

### Luchtvrachtbeurs Amsterdam

**I**N navolging van Londen, Parijs en Antwerpen is thans ook te Amsterdam een luchtbevrachtingsbeurs in het leven geroepen, welke gevestigd is in de Koopmansbeurs en officieel door Burgemeester d'Ailly werd geopend. In het feit dat Schiphol in één jaar tijds een goederenomzet van 6 miljoen kg liet zien, aldus de burgemeester, ligt voldoende motivering voor de nieuwe beursafdeling. Op deze vrachtenmarkt zullen aanbod van en vraag naar vrachtruimte

## VAN HIER EN DAAR

van Goyen (1596-1656), Frans Hals (1580-1666), Meindert Hobbema (1638-1709), Pieter de Hoogh (1629-1683), Adriaen van Ostade (1610-85), Paulus Potter (1625-54), Rembrandt (1606-69), Jacob van Ruysdael (1628-82), Jan Steen (1626-79), Gerard Terborgh (1617-81), Johannes Vermeer (1632-75). In de cabine van elke Convair zal een reproductie van een der werken van de betrokken schilder worden aangebracht. Als bijzonderheid kan vermeld worden dat men deze keer enkele malen heeft moeten afwijken van het bekende principe, volgens hetwelk de laatste letter van de registratie de beginletter van de naam is.

### Het hefschroefvliegtuig

**V**OLGENS mr. Norbert E. Rowe van de BEA, welke maatschappij met enkele helicopters experimenteert, bestaat er een goede kans dat over vier jaar geregelde passagiersdiensten met hefschroefvliegtuigen kunnen beginnen. Zoals men weet zijn in Engeland reeds proeven genomen met postvervoer op korte trajecten. In de eerste plaats zal echter dit vliegtuigtype nog meer economisch moeten worden, terwijl een tweede belangrijke factor volgens mr. Rowe is de aanleg van geschikte helicopterveldjes. Het hefschroefvliegtuig zal vooral voordelen hebben op korte routes, waar het normale vliegtuig niet kan concurreren, maar waarop niettemin nog een aanmerkelijke tijdsbesparing t.o.v. het grondverkeer verkregen kan worden. Mr. Rowe noemde om de gedachten te bepalen, trajecten van 50 tot ongeveer 350 km.

### De Parijse Salon 1949

**H**ET laatste nieuws over de 18e Parijse luchtvaarttentoonstelling (29 April-15 Mei a.s.) is dat voor de eerste maal ook Zwitserland van de partij zal zijn, nl. met Pilatus-producten. Italië moet een grote standruimte hebben ingehuurd, waaruit blijkt dat de Italianen van plan zijn

elkaar opzoeken en al dadelijk op de openingsdag vertoonde het zwarte muurbord de eerste notities.

### Eerste inschrijver voor wereldrace in 1953

**E**EN goed half jaar geleden brachten wij het bericht dat er stemmen zijn opgegaan om in 1953 een internationale vliegwedstrijd naar Nieuw Zeeland te houden, waarbij men in grote lijnen het voorbeeld van de historische „Melbourne Race" in 1934 dacht te volgen.

Hoewel er nog geen reglementen zijn vastgesteld, deelde de De Havilland fabriek ons thans mede dat zij als eerste candidaat-deelnemer voor de race heeft ingeschreven. Hieruit mag wel afgeleid worden dat het voornemen een min of meer serieuze vorm heeft aangenomen. Wie volgt?

### De eerste helicopter-looping

**P**IASECKI heeft onder militair contract drie prototypes gebouwd van een nieuw hefschroefvliegtuig, de XHJP-1 (zie foto op pag. 179), evenals het reeds bestaande type uitgerust met twee draagschroeven „in tandem". De machine is zeer snel voor een hefschroefvliegtuig en de fabriek gaat prat op de bijzonderheid dat dit bij haar weten de eerste helicopter is waarmee een looping is gemaakt. Dat zat zo: de invlieger Jack Ryan was onlangs bezig met een serie versnellingsproeven, waartoe hij telkens na een vlakke duikvlucht het toestel optrok om de vereiste krachten op te wekken. Na de derde duik kwam het toestel verticaal te staan, met de neus omhoog. Bliksemsnel besliste hij dat hij nu door moest gaan en een volledige looping beschrijven om de normale stand te kunnen herstellen. Het ging uitstekend. „Ik kneep hem wel even", zei Jack toen hij uitstapte...

### Nieuwe vliegtuigen en oude meesters

**Z**OALS men weet was besloten dat de twaalf Convair-Liners van de KLM namen van oude meesters uit de Nederlandse schilderkunst zouden krijgen. De twaalf namen die hiertoe in overleg met de Hoofd-Directeur van het Rijksmuseum, Jhr. D. C. Roëll, zijn gekozen zijn: Albert Cuyp (1620-91), Jan

Links: Jack Ryan slaagde er als eerste in met een helicopter een looping te maken, al was het dan geen opzet. Het toestel was de dubbelrotorische Piasecki XHJP-1.



### HUMOR UIT DE VLEGWERELD



— Zoiets kan je doen als je Schot bent! (Amusantje)





Een Dakota van de Siamese Airways Co. Ltd. met personeel van het hoofdkantoor te Bangkok, gekiekt op het vliegveld Don Muang.

flink voor de dag te komen. In ieder geval zal een model te zien zijn van het nieuwe Piaggio P-140 viermotorig verkeersvliegtuig met neuswiel (waarschijnlijk vier Bristol Hercules motoren). De Tsjechen schijnen ook veel werk van Parijs te maken terwijl ten slotte Fokker op een mooie stand beslag heeft weten te leggen waar de S-11 Instructor en de S-12 (de uitvoering met neuswiel) geëxposeerd zullen worden.

#### De Siamese Airways Company

OOK Siam heeft een nationale luchtvaartmaatschappij, die in Maart 1947 werd opgericht. Het hoofdkantoor is gevestigd te Bangkok. Met Douglas C-47 toestellen worden naast een binnenlands luchtnet, ook buitenlandse verbindingen onderhouden. Zo vliegt men van Bangkok (vliegveld Don Muang) naar Penang, Singapore, Saigon, Hongkong en Calcutta. In 1947 (eerste 10 maanden) werden

rond 392.000 km afgelegd en 4.960 passagiers vervoerd, maar in 1948 waren deze getallen reeds gestegen tot resp. 1.250.000 km en 13.690 passagiers. Het grondpersoneel van de maatschappij bestaat uitsluitend uit Siamezen.

#### De Convair B-56

DE tienmotorige versie van de Convair B-36 bommenwerper, waarbij buiten de zes Pratt & Whitney zuigermotoren nog vier straalmotoren onder de vleugel worden gemonteerd, heeft de registratie Convair B-56 gekregen. De straalmotoren zouden van het type General Electric J-47 zijn. Verdere gegevens zijn van dit toestel nog niet bekend.

#### Levende vis in blik

ONLANGS is door het Laboratorium voor de Binnenvisserij te Buitenzorg een proef genomen met een nieuwe methode voor het verzenden van levende vis, welke uitstekend is geslaagd. Tot dusverre geschiedde dit per boot, waarbij een groot percentage stierf. Bij deze gelegenheid werden 1700 jonge zoetwatervisjes van Celebes, waar zij worden gekweekt, per vliegtuig verzonden naar Borneo. Zij waren hiertoe verpakt in lucht- en waterdicht gesloten blikken die behalve water ook een hoeveelheid zuurstof bevatten.

#### Nieuwe alfabet-code

EEN nieuwe code voor het aanduiden van letters in de luchtvaart is door de ICAO voorgesteld, daar de bestaande code niet voor alle nationaliteiten even gemakkelijk zou zijn uit te spreken. Prof. A. Vinay van de Mc. Gill Universiteit te Montreal heeft van advies gediend. Hier volgen de nieuwe namen met tussen haakjes de tegenwoordig geldende:

|                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| A-Alpha (Able)    | N-Nectar (Nan)     |
| B-Beta (Baker)    | O-Oscar (Obao)     |
| C-Cocoa (Charlie) | P-Polka (Peter)    |
| D-Delta (Dog)     | Q-Quebec (Queen)   |
| E-Echo (Easy)     | R-Romeo (Roger)    |
| F-Foxtrot (Fox)   | S-Sierra (Sugar)   |
| G-Golf (George)   | T-Tango (Tare)     |
| H-Hotel (How)     | U-Union (Uncle)    |
| I-India (Item)    | V-Victor (Victor)  |
| J-Juliette (Jig)  | W-Whisky (William) |
| K-Kilo (King)     | X-Extra (Xray)     |
| L-Lima (Love)     | Y-Yankee (Yoke)    |
| M-Metro (Mike)    | Z-Zebra (Zebra)    |



Capt. William P. Odom stap lachend uit zijn Bonanza „Waikiki Beech" na het lange afstandsrecord voor lichte vliegtuigen te hebben verbeterd met een vlucht van Honolulu naar Teterboro in 36 uur en 1 minuut.

## DE PROPAGANDIST VAN DE WEEK

### De grote Voorjaarswedstrijd

heeft een goede start gehad. Tot ons genoegen is gebleken, dat er van alle kanten enthousiaste deelnemers zijn komen opdagen.

De eerste week bestaat maar uit vijf dagen, nl. van 15 t/m 19 Maart. De volgende ronden zullen van Zaterdag tot Zaterdag lopen, terwijl de einduitslag bekend wordt gemaakt in het nummer van Donderdag 5 Mei a.s.

WELNU, wij zullen U niet langer in het onzekere laten. De winnaar van de eerste ronde (eigenlijk een vijfdaagse) is de heer P. de Brouwer te Rotterdam, die met 6 betaalde abonné's het goede en fraai verzorgde boek „Onze vliegers in Indië" heeft gewonnen. Bravo prijswinnaar! het boek is reeds naar U onderweg.



-lezers, mindert geen vaart, maar gooit er integendeel nog een schepje bovenop! Het doel — een fraaie prijs — is gauw bereikt.





## ONZE CIVIELE LUCHTVLOOT

## MERKWAARDIGE REGISTRATIES

## DEEL IV

**I**N dit vierde deel over merkwaardige registraties in het Nederlandse luchtvaartuig-register, zullen wij enkele verbeteringen, aanvullingen en verdere bijzonderheden publiceren over de Nederlandse civiele luchtvloot.

In de eerste plaats een correctie op hetgeen wij schreven over de Fokker F-3 H-NABL op pag. 76 van deze jaargang. Deze machine is niet in Aug. '27, maar op 20 Juli '28 in de Waalhaven terecht gekomen en verongelukt. In feite was het de F-9 PH-AFK, die tegen de lichtmast op Waalhaven botste. Over het verbouwen van de F-7A H-NADR nog het volgende. Hij werd op 7 Juni '29 ingeschreven op naam van de KLM, terwijl de verbouwing tot foto-vliegtuig begin '32 gereed kwam. In Febr. d.a.v. kreeg hij zijn OTO-registratie en deed hij drie jaar als foto-vliegtuig dienst. Op 9 Nov. '36 werd hij evenwel opnieuw ingeschreven, wederom op naam van de KLM en voerde vanaf die datum PH-ALY op romp en vleugel. Als „ALY” werd het een van de bekendste rondvlucht-vliegtuigen en heeft dan ook duizenden hun lichtdoop doen ondergaan. Eerst in Juni 1939 werd hij van de vloot der KLM afgevoerd en verkocht aan de Deense DDL, waar hij nog geruime tijd heeft dienst gedaan.

## De F-7A van Van Lear Black.

**D**OCH er is nog een tweede F-7A H-NADR geweest, een machine, die een veel bewoener leven heeft geleid. Dat zat namelijk zo. Die tweede H-NADR kwam in Maart '27 in de vaart en precies een jaar later werd hij verbouwd tot een driemotorige F-7A/3M. Dit werd de beroemde H-NADP van de millionnaire Van Lear Black, die in Mei '28 met wijlen G. J. Geijssendorffer en J. B. Scholte (thans vlieger bij Aero-Holland) op weg naar Kaapstad met dit vliegtuig te Khartoum strandde. De reis kon niet worden voortgezet, omdat die Fokker aan de vleugel zo ernstig werd beschadigd, dat hij eerst in Nederland moest worden nagekeken en gerepareerd. Dit werd dan ook gedaan en de machine werd gelijktijdig zodanig verbouwd, dat het ten slotte een F-7B/3M is geworden. Toen de zaak gezond was, kocht Van Lear hem als privé-vliegtuig op en liet hem in Engeland inschrijven onder de letters G-AADZ. De machine droeg de naam Maryland Free-state. Van Lear startte, met dezelfde bemanning andermaal voor een wereld-vlucht; ditmaal naar China. Hij kreeg pech bij Calcutta, want daar sloeg de G-AADZ, ten gevolge van een opstekende storm over de kop.

## Iets over de Ned. F-8 en de Indische F-7B 3 m.

**V**AN de F-8 H-NAED valt ook nog iets te vertellen. Allereerst was het de eerste machine van dit type van de KLM. Jaren lang heeft hij op de Kanaaldienst gezeten. Vervolgens ging hij naar het West Indisch Bedrijf van de KLM en werd aldaar geregistreerd als PJ-EAD, na in Nederland ook

nog als PH-AED te hebben te boek gestaan. In '39 werd hij ten slotte door het WIB naar Venezuela verkocht.

Van de tweede OTO-registratie kunnen wij nog het volgende melden. Deze F-8, die eerst geregistreerd stond als H-NAEH (later als PH-AEH) werd reeds in Mei '33 verbouwd tot F-8A en niet eind '35 zoals wij abusievelijk schreven.

De F-7B/3M's H-NAFA tot en met H-NAFD zijn op eigen kracht naar Indië gevlogen; de PH-AFE, AFF en AFG daarentegen niet. Deze machines zijn in de jaren '29-'30 gebouwd. De PH-AFE werd op 5 Maart '29 ingeschreven en daarna naar Indië verscheept. De zuster machines AFF en AFG maakten beide in Jan. '31 hun proefvluchten, en gingen enige tijd later eveneens op de boot naar het Verre Oosten.

## De Fokker C-8W PH-AFQ.

**E**EN merkwaardige registratie was ook de PH-AFQ. Dit was namelijk het prototype van de Fokker C-8-W. Het stond met de F-9 PH-AFK, op de twaalfde Salon de l'Aéronautique te Parijs. Naderhand is de PH-AFQ met de militaire registratietekens

G-1 in gebruik genomen bij de Marine-Luchtvaartdienst. Aardig om te melden is ook nog, dat de F-9 PH-AFK op die Salon de „prix d'élégance et de confort” won. In Aug. '31 botste hij tegen de lichtmast op Waalhaven, werd gerepareerd, vertrok op 16 Febr. '33 als honderdste vliegtuig van Schiphol naar Indië en verongelukte 14 Juli '35 met piloot Silberstein en veertien anderen. Die PH-AFQ, alias G-1, dwong overigens, met nog enkele andere MLD-vliegtuigen, een Duitse Dornier Do-18 tot landen, toen deze in het najaar van '39 over het Nederlandse Waddengebied naar Engeland trachtte te komen.

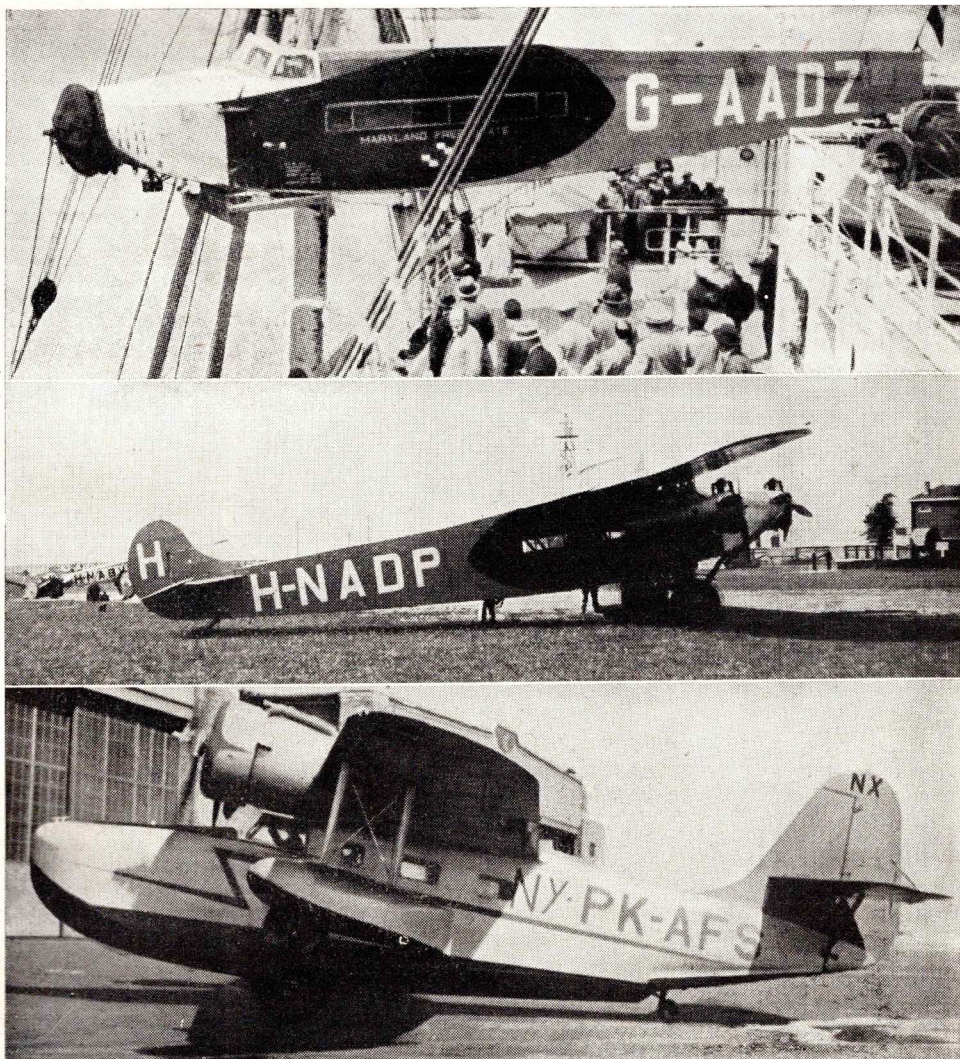
## Allerhande registraties.

**B**EHALVE de PH-AIQ Kwartel is ook de F-18 PH-AIR Rijstvogel tijdelijk door de Tsjechische CLS gecharterd en in 1935 definitief aan die maatschappij verkocht. Ook op deze machine werden alleen de nationaliteits-kentekens veranderd en bleef het inschrijvingskenmerk hetzelfde, dus OK-AIR. Zowel de OK-AIQ als de OK-AIR zijn naderhand aan de Roemeense luchtvaart-mij. verkocht.

Voorts zijn er nog drie De Havilland DH-89 Dragon Rapides geweest, die hier tijdelijk ingeschreven waren. Wij bedoelen de PH-AKU, AKV en AKW. Zij zijn later naar Indië vertrokken en hebben deelgenomen aan de Nieuw-Guinea-Expeditie. In de Oost kregen zij vanzelfsprekend de PK-registratie.

De Koolhoven FK-50 PH-AKX, is later de HB-AMA van de Zwitserse Alpar ge-

(Zie vervolg op pag. 191)



Boven: De Fokker F-7B/3m van Van Lear Black, bijgenaamd Maryland Free State, wordt te San Francisco aan boord geladen. Midden: De Fokker F-7A/3m H-NADP op Waalhaven. Onder: De Grumman PK-AFS van de KNILM met merkwaardige bijregistraties op romp en roer.





# SHELL

SYMPHONIE VAN ENERGIE



## SHELL

SHELL NEDERLAND N.V. WASSENAARSEWEG 80 's-GRAVENHAGE



## Hoe sterk is de Russische Luchtmacht?

(Vervolg van pag. 185).

bombardementen. Op Stalin's uitdrukkelijke wens werd met de vernieuwing daarvan een begin gemaakt in het voorjaar van 1942. Gen. Golovanov kreeg het oppercommando. Maar het gebrek aan radar en de onvoldoende training in navigatie van vele manschappen, alsmede de doeltreffende bombardementen der Anglo-Amerikanen op Duitsland, Centraal Europa en de Balkan in 1944-'45, al deze oorzaken kortwiekten de lange-afstands vleugels van Gen. Golovanov. Hij liet zijn 1.000 tot 1.500 zware bommenwerpers hoofdzakelijk des nachts optreden. Minder dan 20% van de toestellen bestond uit viermotorigen (TB-7 en PE-8) maar hij is er nimmer in geslaagd om met meer dan 250 bomvliegtuigen (twee- en viermotorigen) in massaal verband een aanval op Duitsland of op door Duitsland bezet gebied te doen. Mannen als Gromov, Novikov en Vershinin, die sinds Maart 1946 als topfiguren aan het hoofd van de Sovjet Luchtmacht hebben gestaan, betreuren thans de onvoldoende ervaring van de Russen op het gebied van strategische bombardementen en doen al het mogelijke om deze tekortkomingen te herstellen. De vloot van lange-afstands bommenwerpers wordt uitgebreid, uitgerust met radar en de bemanning wordt langdurig getraind. De manschappen worden zorgvuldig geselecteerd, krijgen faciliteiten voor kleding, voedsel, onderdak en ontspanning.

Indedaad kan van de Sovjet Luchtmacht gezegd worden dat deze onder invloed van het Kremlin aanzienlijk is vooruitgegaan, ofschoon ze in het Rode Leger toch nog steeds geen eerste viool speelt. Momenteel bezitten de Russen 750, misschien 1.000, viermotorige bomvliegtuigen waarvan ongeveer 500 eerste linie.

### Laatste oorlog geen maatstaf

HET is moeilijk de gevechtskracht van de Sovjet Luchtmacht op de juiste waarde

te schatten. In de tweede wereldoorlog werd zij nimmer werkelijk aan de tand gevoeld. In het eerste oorlogsjaar was zij nog zo achterlijk dat zij de Luftwaffe geen partij kon geven. Gedurende de laatste twee oorlogsjaren, toen de Russen over meer modern materieel konden beschikken, veranderde de situatie volkomen. De Luftwaffe was zo gebonden in het Westen, dat het handjevol toestellen dat uitgespaard kon worden voor het Oostfront niet opgewassen bleek tegen de Russen, noch in kwantiteit noch in kwaliteit.

Evenals in Engeland en Amerika zijn verschillende nieuwe creaties bij de Russische Luchtmacht in een experimenteel stadium. Zo hebben de Russen een supersonisch toestel, voorzien van vier raketten, dat ontwikkeld moet zijn uit Duitse prototypen buitgemaakt in de Walterfabrieken te Praag. Echter is dit supersonische Sovjet vliegtuig niet te vergelijken met bijv. de Amerikaanse Bell en Douglas rakettoestellen, want het Sovjet-product is zo klein dat er geen mens van normale afmetingen in kan plaats nemen.

Op het gebied van grote raketbommen in het genre Duitse V-2 zijn de Russen ongetwijfeld even ver als de Anglo-Amerikanen. Ook moet Rusland door radar bestuurd raketbommen ontwikkeld hebben als afweer tegen vliegtuigen. Deze kunnen zowel van de grond gelanceerd als door vliegtuigen in de lucht losgelaten worden. Een en ander zou ontworpen zijn naar voorbeelden van de Duitser Dr Wagner. Gen. Repin, een van de knapste bollen bij de wetenschappelijke afdeling der huidige Sovjet Luchtmacht ontplooit grote activiteit wat betreft de ontwikkeling van door radar bestuurd luchtafweerraketten die zelfs reeds in productie moeten zijn in de fabrieken te Kiev, Riga, Gorki en Irkoetsk. Toch zijn de Russen op radargebied nog vele jaren ten achter bij de Royal Air Force. Het blijft voor hen een zwak punt en zou wel eens de Achilleshiel van de Russische luchtmacht kunnen zijn in een toekomstige luchtoorlog.

Waarmede niet gezegd wil worden dat men de gevechtskracht van de Russische luchtmacht moet onderschatten. Het is wel degelijk een factor waarmede terdege rekening moet worden gehouden.

### ONZE CIVIELE LUCHTVLOOT

#### MERKWAARDIGE REGISTRATIES

(Vervolg van pag. 189)

worden. Het toestel is tijdelijk ingeschreven geweest op naam van de N.V. Koolhoven Vliegtuigen.

Behalve de Douglas DC-3's PH-ALV Valk, PH-ALH Hop en PH-ASM Mees, maakten de Duitsers ook nog twee andere van deze typen buit. Dat waren de PH-ASK Kemphaan en PH-ASR Rock. Of alle vijf machines uiteindelijk bij de Deutsche Luft-hansa zijn terecht gekomen, kunnen wij niet met zekerheid zeggen; alleen van de PH-ALV Valk is dit bekend. Maar hoe het ook zij; toen de Duitsers ze in Nederland vliegwaardig hadden gemaakt, voorzagen zij ze meteen van Luftwaffe swastika's en balkenkruisen, alsmede militaire registratie-tekens en hiermede zijn ze naar Duitsland overgevlogen. Zo voerden de PH-ALV Valk, voordat hij bij de DLH in dienst kwam, de tekens NA-LC; de PH-ALH PC-EA; de PH-ASK NA-LB; de PH-ASM NA-LE en de PH-ASR VE-RR op romp en vleugel.

Een volgende maal iets over de NL-registraties van de NGAT-Skymasters, RLD-Beechcrafts en nog enkele merkwaardige dingen. Tot besluit nog een kleine hors-d'oeuvre in de vorm van bijgaand plaatje (zie pag. 189) van de Grumman G-21 PK-AFS der KNILM van voor de oorlog. Men moet eens letten op de NX boven op het richtingsroer en de NY voor de Indische registratie. Kan een onzer lezers hier wellicht de oplossing van geven? Afgezien hiervan is het een curieus geval en weer een van die merkwaardige dingen, die een lust zijn voor het oog van de goede „spotter”.



● DAT de zoon van Maarschalk Stalin, Vassili, generaal-majoor en jachtvlieger op straalvliegtuigen in de Sovjet luchtmacht is.

● DAT men een nieuw 70-tons verkeersvliegtuig in de V.S. onlangs in een duikvlucht zou hebben beproefd met een snelheid van 800 km/u.

● DAT Mercury Airways, de Zuidafrikaanse chartermij, die zo lang met haar chartervluchten naar Engeland de Britse luchtvaartautoriteiten trotseerde, de strijd heeft opgegeven en opgekocht is door Sky Taxi's, Ltd.

● DAT A.S. Yakovlev, de bekende Russische vliegtuigconstrucent, op 18 Febr. ter gelegenheid van zijn 50ste verjaardag, is onderscheiden met de Lenin Orde.

● DAT een van de kortelings afgeleverde Boeing Stratocruisers van de PAA een nieuw record voor verkeersvliegtuigen vestigde door coast-to-coast van S. Fran-

cisco naar Washington te vliegen in 6 uur en 14 minuten (de afstand bedraagt 3975 km).

● DAT alle civiele Sovjet-vliegtuigen die — na vooraf verkregen toestemming van de Britse autoriteiten — boven de Engelse zone van Duitsland vliegen, verplicht zijn een navigator en telegrafist van de RAF aan boord te hebben.

● DAT volgens de laatste berichten de De Havilland DH-106 Comet, het viermotorige straalverkeersvliegtuig zijn eerste vlucht waarschijnlijk einde van dit jaar of begin 1950 zou maken; totaal worden voorlopig 16 van deze toestellen gebouwd, waarvan twee prototypes, terwijl de rest is bestemd voor BOAC en BSAAC.

● DAT de productie van de tweemotorige Vickers Viking is gestaakt, nadat er in het geheel 162 van deze machines zijn gebouwd; de Valetta, de militaire uitvoering bestemd voor de RAF, blijft voorlopig in productie.

● DAT twee nieuwe motoren van Armstrong-Siddeley zijn gepubliceerd, de Viper, waarvan nog niets bekend is en de Adder, naar het schijnt een versie voor zuivere straaltvoortstuwing van de Mamba schroefturbine.

● DAT de Sabena haar Convair-Liners van 16 Mei af op haar Europese luchtnet in dienst zal stellen; zoals gemeld is de eerste geleverd, terwijl de andere vijf nog in de loop van Maart werden verwacht.

● DAT thans officieel is bekend gemaakt dat de Franse vliegtuigfabriek SNCASE de De Havilland Vampire in licentie gaat bouwen.

● DAT de Avro Shackleton lange-afstands bommenwerper, welke volgens ons vorige bericht in April zou proefvliegen, naar later gemeld werd reeds begin Februari zou hebben gevlogen; nadere bijzonderheden bleven echter nog uit.

● DAT ook de Douglas D-558-2 Skyrocket thans sneller dan het geluid moet hebben gevlogen.

● DAT het eerste prototype van de Super DC-3, de verjongde DC-3 dus, reeds dezer dagen zou proefvliegen; er schijnt van verschillende kanten wel belangstelling voor te

bestaan, hoewel er ook maatschappijen zijn die de kosten te hoog vinden en er niet aan willen beginnen.

● DAT het plan voor de aanleg van een uitgebreid radarnet voor de verdediging van de USA en Canada waarschijnlijk door het Amerikaanse Congres goedgekeurd zal worden; het is begroot op 161 miljoen dollars.

● DAT tegelijkertijd een plan van 200 miljoen dollars in behandeling is voor de aanleg van een nieuwe grote experimenteerbasis voor vliegende bommen en raketten.

● DAT de Boeing fabriek zou overwegen de Boeing Stratojet straalbommenwerper als passagiersvliegtuig uit te voeren; het toestel zou plaats kunnen bieden aan gemiddeld 35 passagiers en kruisen met een snelheid van 800 km/u op 10.000 m hoogte.

● DAT een Martin Mars vliegboot van de Amerikaanse marine onlangs meer dan 2 ½ uur gevlogen moet hebben met 269 passagiers aan boord; waarschijnlijk het grootste aantal personen dat ooit tegelijkertijd met een vliegtuig in de lucht is geweest.



**Fokker**

## Buitenlandse mening over de FOKKER S.11 Trainer

Wing Commander Maurice A. Smith, testpiloot en redacteur van het bekende Engelse luchtvaartblad „Flight”, vloog de Fokker S.11 en schrijft in zijn uitvoerige beschouwing over dit toestel in dit blad van 24 Februari jl. o.m.:

.... „Fokkers have undoubtedly produced a trainer which is presentable in appearance and has many sound features.” ....

.... „R.A.F. Pilots Impressed. Many R.A.F. instructors flew it and in general it was very well thought of indeed.” ....

.... „The Instructor will show up well in its primary role.” ....

.... „..... there is little doubt that such a practical trainer will be admired and well received.” ....

**N.V. VERENIGDE NEDERLANDSE VliegTUIGFABRIEKEN „FOKKER”**  
FABRIEKEN: AMSTERDAM EN PAPENDRECHT \* HOOFDKANTOOR: AMSTERDAM

### BRYANS AEROQUIPMENT LTD.

VliegTUIGINSTRUMENTEN —  
— TESTAPPARATEN

Vertegenwoordiger voor Nederland en Indonesië:

**INGENIEURS-BUREAU INGENEGEREN-VRIJBURG N.V.**  
BANDOENG AMSTERDAM-C.  
Dagoweg 51 Herengracht 545-549

### DE LEIDSCH E ONDERWIJSINSTELLINGEN

erkend door de Inspectie v.h. Schriftelijk Onderwijs

#### MET STUDIE KOMT U VERDER!

Onder bevoegde leiding van ervaren docenten kunt U de onderstaande cursussen volgen

Een diploma kan grote invloed op Uw toekomst hebben

Mod. Talen (handelscorr.,  
pract. taalkunde L.O. en  
M.O.-acten)  
Spaans, Italiaans, Latijn  
Esperanto, Russisch  
Journalistiek

Middenstandsexamen  
Praktijkexamen Boekhouden  
Mod. Bedrijfsadministratie  
Div. Econom. leergangen  
Kantoorarbeid  
Organisatie en Efficiency

Vraagt het gratis prospectus voor één van deze cursussen aan  
JOHAN DE WITSTRAAT 120-124 — LEIDEN



### „Hydrofin”

Zie Vliegwereld no. 5 van 3 Febr., pag. 73). Bouw uw eigen Hydrofin naar onze ontwerpen zoals die na 6 jaar experimenteren tot stand zijn gekomen.

Eenpersoons uitvoering . . . 3,50 m Tweezitter . . . . . 4,50 m  
Uitgerust met motorrijwielmotor. Gietmallen voor de watervleugels worden geleverd. Bouwtekeningen voor schaalmodellen zijn eveneens verkrijgbaar. Steek het Kanaal over in uw eigen Hydrofin en bezoek het Internationale Congres te Cowes gedurende de Regatta Week. Tevens vertegenwoordiging voor de Hydrofin in Nederland gezocht. Gepatenteerd in Nederland onder No. 136.606. Schrijft voor volledige inlichtingen aan Hydrofin Company Ltd. Egypt Hill, Cowes, Isle of Wight.

### COBETA

Lid van International Air Transport Association

#### BRUSSEL—LYDDA

IEDERE ZONDAG PER SKYMASTER

Vertrek BRUSSEL 18.30 uur. Aankomst LYDDA 8.30 uur  
(volgende dag)

#### BRUSSEL—HAIFA

IEDERE WOENSDAG PER D.C.-3

Vertrek BRUSSEL 20.00 uur. Aankomst HAIFA 14.00 uur  
(volgende dag)

#### Passageprijs: vanaf Amsterdam

|                       |             |
|-----------------------|-------------|
| enkele reis           | Fl. 706,00  |
| retour                | Fl. 1270,80 |
| kinderen 2-12 jaar    | 50 %        |
| kinderen onder 2 jaar | 10 %        |

INLICHTINGEN VERSTREKKEN:

### N.V. HERFURTH & Co.

Singel 138  
AMSTERDAM  
Tel. 47447

Westerstraat 42  
ROTTERDAM  
Tel. 23000

HOOFDAGENTEN VOOR NEDERLAND  
en alle erkende reisbureaux