

heeft toen 18 vliegtuigen gebouwd, en deze voldeden zóo goed, dat, toen kort daarop door het gouvernement een wereldvlucht werd ontworpen voor vier landvliegtuigen, hem de opdracht werd verstrekt, een plan te maken. Dat was in 1924 en wellicht herinnert men zich, dat het welslagen van deze vlucht — een afstand van 27,500 mijl was in die dagen een heele prestatie — in de geheele wereld groot opzien baarde.

Het Douglastype, zooals de Uiver er een was, is de vrucht geweest van een opdracht, den ontwerper in 1932 verstrekt door de Transcontinental and Western Air maatschappij, die buitengewoon hooge eischen stelde. Voor een tweemotorig verkeersvliegtuig, dat veertien passagiers en vier man personeel kan bergen, overtreft de Douglas aan capaciteit alle andere toestellen. Het zou ons te ver voeren, om op alle technische bijzonderheden in den breede in te gaan; doch enkele merkwaardigheden dienen toch vermelding. Zoo dient er op gewezen, dat dit toestel, met zijn twee motoren van 700 p.k., het vermogen heeft, om met één motor nog te kunnen klimmen. Zeer interessant is ook de vleugelconstructie, die, in verband met de afmetingen van het toestel, bijzondere eischen stelde. Want niet zelden komt het bij groote metalen vliegtuigen voor, dat bij hooge snelheden de vleugeleinden aan zoogenaamd „fladderen” onderhevig zijn, hetgeen wijst op een te geringe torsie-stijfheid; en dit kan nog tot veel ernstiger gevolgen aanleiding geven als vleugelbreuk, het vastklemmen der ailerons e.d. Bij de Douglas nu wordt het multicel-systeem toegepast, waarbij de spanningen over een groot aantal constructiedelen wordt opgenomen en de huid dragend is gemaakt. Daartoe wordt de vleugel gesteund door een groot aantal duraluminium lengtespanten, die door dwarsribben zijn versterkt en aan den binnenkant van de huid bevestigd. Aldus ontstaan een groot aantal kleine en zeer stijve dozen of cellen, die den vleugel in den vorm houden en door haar verbinding met de huid de torsie uitnemend opnemen.

Met het Douglastype heeft men in Amerika al zeer veel ervaring opgedaan. De fabriek waar ze vervaardigd worden, beschikt over niet minder dan 2500 man personeel en bij de constructie kan dan ook gerust van massa-fabricage worden gesproken. Dit is niet te verwonderen, wanneer men in het oog vat, dat ook de rompconstructie bij de Douglas van dien aard is, dat het toestel zich uitnemend voor verkeersvliegtuig leent. Immers deze is, evenals de vleugel, uit duraluminium vervaardigd en opgetrokken uit platen, die op dezelfde wijze als bij een schip, op spanten zijn geklonken. Alleen was het hier niet noodig, de bij verkeersvliegtuigen zoo hinderlijke dwarschotten aan te brengen, die anders voor een stijve, trillingvrije romp onontbeerlijk zijn. Zoo kon in het toestel een cabine worden gemaakt van ruim 8 meter lang, 1.68 meter breed en 1.91 meter hoog. Men weet, dat de Uiver bekend stond om zijn prachtig geluiddempingssysteem, dat het mogelijk maakte, met elkander rustig een gesprek te voeren — een ongekende luxe in een vliegtuig.

Ongetwijfeld zullen er — nu deze ramp heeft plaats gehad — stemmen opgaan, om terug te keeren tot het Fokkertype en desnoods de opdracht van 14 Douglasvliegtuigen af te bestellen. Doch men hoede zich in elk geval voor overhaaste conclusies. En men verlieze niet uit het oog, dat Fokker, de geniale vliegtuigbouwer, er na nauwgezette studie zelf toe over is gegaan, om het Douglastype in Europa een kans te geven. Fokker heeft in ons kleine land, met zijn betrekkelijk geringe afzet, nimmer de gelegenheid gehad, in metaalbouw, die altijd min of meer massabouw moet zijn, te experimenteren. En dat de K.L.M. thans wil profiteeren van de ervaringen, in Amerika opgedaan, is haar goed recht en getuigt van commerciëlen zin. Laat ons tevreden zijn, dat in de toekomst althans, onze K.L.M.-vliegtuigen op eigen bodem worden gebouwd, al is het ontwerp dan ook van vreemden oorsprong. En laat de ramp van de Uiver, zoo tragisch als ze is, ook nog niet aanleiding zijn, dat een mal chauvinisme den kop opsteekt, tot schade van onze K.L.M. en van het geheele Nederlandsche volk.

J. CL.

LUCHTRAMP

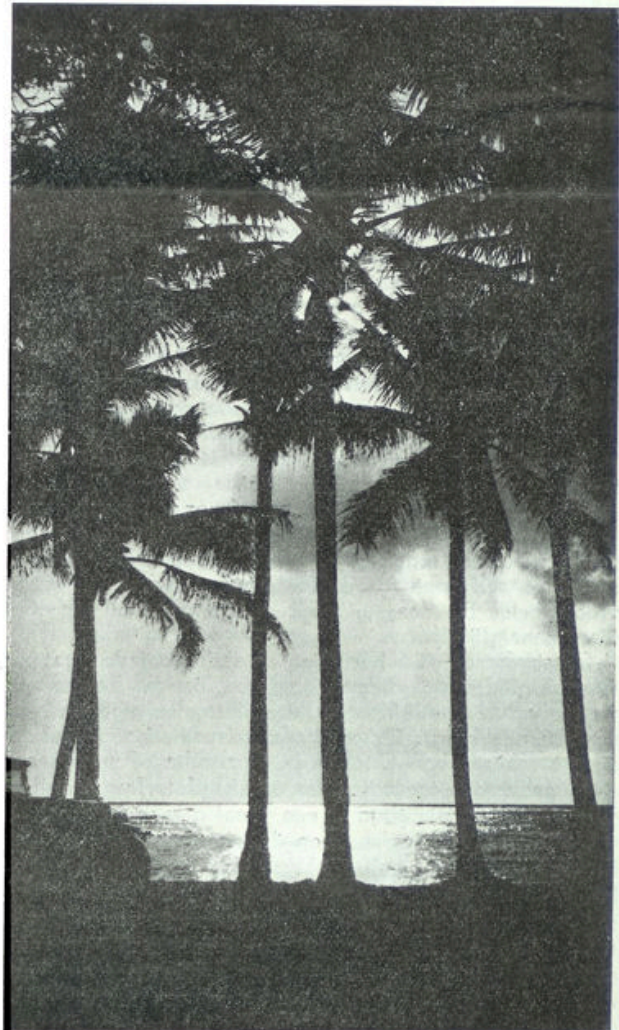
Ze ronken op, de ijle aether tegen,
en onder ligt de Syrische woestijn;
ze kampen fel met donder, storm en regen,
maar volgen trouw de lange luchtvaartlijn.

De stormen die langs de cabine vegen
drijven de vogel naar een woest terrein
en telkens als de zware vlagen zweggen
brandt om hen heen een felle bliksemschijn.

Dan zwijgen plots de krachtige motoren
en duizlingwekkend vallen ze omlaag...
in doodsangst... God! we zijn verloren...
ze dondren neer als in een wervelvlaag,
en vlammen loeien, die 't gejammer smoren...
dan... de woestijn, ... de „kist” als sarcophaag!

's-Gr., Dec. '34.

H. W. AALDERS



Zonsondergang in het verre Oosten