

De MacRobertson International Air Race



zoals gevlogen door de KLM DC-2 PH-AJU "Uiver"



Oktober 1934

Inhoudsopgave

De MacRobertson International Air Race.....	3
Inleiding.....	3
Waarom deed de KLM mee.....	3
De vliegtuigen.....	4
De DC-2 PH-AJU “Uiver”.....	4
Navigatie.....	6
De vliegvelden.....	6
De deelnemers.....	6
De vlucht in FSX.....	7
Legenda.....	8
Bronvermelding.....	8
Credits.....	8
De route.....	9
Vorbereidende etappe 1. Amsterdam Schiphol – London Croydon.....	10
Vorbereidende etappe 2. London Croydon – RAF Mildenhall via RAF Martlesham Heath.....	12
De twintig deelnemers die uiteindelijk startten.....	13
Dag 1.....	14
Etappe 1. Mildenhall – Rome (Littorio).....	15
Etappe 2. Rome (Littorio) – Athene (Tatoi).....	18
Etappe 3. Athene (Tatoi) - Aleppo (Nayrab).....	20
Etappe 4. Aleppo (Nayrab) – Baghdad (RAF Hinaida).....	22
Dag 2.....	24
Etappe 5. Baghdad (RAF Hinaida) - Jask.....	25
Etappe 6. Jask – Karachi (Drigh Road).....	28
Etappe 7. Karachi (Drigh Road) – Allahabad (Bamrauli).....	29
Etappe 8. Allahabad (Bamrauli) – Calcutta (Dum-Dum).....	31
Etappe 9. Calcutta (Dum-Dum) – Rangoon (Mingeladon).....	33
Dag 3.....	35
Etappe 10. Rangoon (Mingeladon) – Alor Setar.....	36
Etappe 11. Alor Setar – Singapore (Seletar).....	38
Etappe 12. Singapore (Seletar) – Batavia (Tjililitan).....	40
Etappe 13. Batavia (Tjililitan) - Rambang.....	42
Etappe 14. Rambang – Kupang (El Tari).....	44
Etappe 15. Kupang (El Tari) – Darwin (Parap).....	46
Dag 4.....	48
Etappe 16. Darwin (Parap) – Cloncurry.....	49
Etappe 17. Cloncurry – Charleville.....	51
Etappe 18. Charleville – Albury.....	53
Etappe 19. Albury – Melbourne (Laverton).....	58
Naschrift.....	61
De officiële raceuitslag.....	62
Het einde van de “Uiver”.....	64
Tot slot.....	64

De MacRobertson International Air Race

Inleiding

De MacRobertson International Air Race - ook wel bekend als de (Londen-) Melbourne race, was een beroemde en (in afstand) de langste vliegwedstrijd ooit. Zij werd gehouden van 20 oktober tot 23 oktober 1934 en ging van de RAF-basis Mildenhall in Suffolk (Engeland) naar de Flemington racebaan in Melbourne (Australië).

De race werd primair gehouden ter ere van het 100-jarig jubileum van de staat Victoria, waar Melbourne gelegen is. Het secundaire doel was om Australië en Europa dichter bij elkaar te brengen. Het prijzengeld van 10.000 pond werd ter beschikking gesteld door de Australisch/Schotse suikerindustriële MacPherson Robertson.

De race bestond uit twee klassen. Een snelheidsklasse en een handicapklasse. Bij het snelheidsklassement ging het erom wie zo snel mogelijk in Melbourne aankwam. Bij het handicapklassement ging het erom wie de race met het minste aantal pure vliegers had afgelegd in het licht van zijn handicapsnelheid. Sommige vliegtuigen namen passagiers en post mee. Dit gewicht werd meegewogen in het handicapklassement. Zodoende kon een vliegtuig dat eigenlijk geen kans zou maken vanwege het extra gewicht, toch een klassement winnen.

De deelnemers mochten er niet langer dan zestien dagen over doen. Daarbij moesten ze verplicht een aantal plaatsen aandoen: Bagdad, Allahabad, Singapore, Darwin en Charleville. Daarnaast waren er nog een aantal plaatsen waar men een tussenlanding kon maken: Marseille, Rome, Athene, Aleppo, Bushehr, Jask, Karachi, Jodhpur, Allahabad, Calcutta, Rangoon, Alor Setar, Singapore, Batavia, Rambang (Lombok), Kupang (Timor), Darwin, Newcastle Waters, Cloncurry, Charleville en Narromine. Totaal zou er minstens 18.000 kilometer afgelegd worden.

Het is niet de bedoeling om in dit document een uitgebreide beschrijving te geven van deze race.

Daarover is veel gepubliceerd o.a. op het internet. Google op namen als McRobertson Airrace, Uiver, Scott, Campbell Black etc. etc.

Waarom deed de KLM mee.

De KLM wilde graag een commerciële vliegverbinding met Australië, dat als het achterland werd beschouwd van de Indië-lijn Amsterdam-Batavia. De internationale politieke situatie maakte het echter onmogelijk om deze door te trekken naar Australië daar deze lijn werd geëxploiteerd door Imperial Airways. Zelfs voor het maken van een proefvlucht kon men geen toestemming krijgen. Deze luchtrace Engeland – Australië echter bood een prima gelegenheid de aandacht op zich te vestigen.

De KLM had in eerste instantie een tweetal vliegtuigen ingeschreven voor deze race: een Fokker F-36 en een Douglas DC-2. De F-36 zou met passagiers aan de handicapwedstrijd deelnemen en de



Fokker F-36 en Douglas DC-2



De passagiers

DC-2, met extra brandstoftanks, aan de snelheids- race. De Fokker was echter niet op tijd gereed en de KLM trok dit toestel terug uit de wedstrijd. Er werd besloten dat de DC-2 meedeed aan de handicapwedstrijd, als standaard airliner met passagiers en post aan boord die een normale Indië lijnvlucht uitvoert. Het toestel werd gevlogen door Koene Dirk Parmentier (gezagvoerder), Jan Johannes Moll (2^e piloot), Bouwe Prins (mecanicien) en Cornelis van Brugge (marconist). Er waren 3 passagiers aan boord: Mevr. Thea Rasche, een Duitse pilote en luchtvaartjournaliste en de heren Gilissen en Domenie, beiden bankier.

Dat de KLM de race als normale lijnvlucht beschouwde blijkt ook uit het vliegrooster van de Indiëlijn uit september 1934 (zie de volgende bladzijde) waarbij de Melbourne race als vlucht no. 205 vermeld staat bij alle andere Indiëvluchten, met als enige bijzonderheid dat er bij de naam van de "Uiver" een klein verwijzingsteken staat naar een noot die aangeeft dat de start van de machine ditmaal niet op Schiphol, maar op Mildenhall zal plaatsvinden...

KLM Indiëlijn vliegrooster per 24 september 1934

24 september 1934
hiermede vervallen alle vorige opgaven.

REENVLUCHTEN

+ Douglas vertrekt uit Engeland (Mildenhall, Suffolk) 20 Oct.

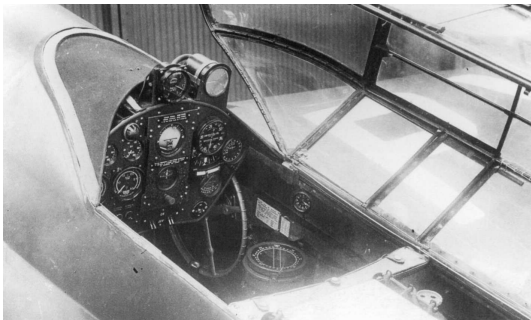
Datum Vertrek Amsterdam	Vlucht No.	Regis- tratie teeken.	Type Vliegtuig.	B E M A N N I N G			
				1e Bestuurder	2e Bestuurder	Werktuigkundige	radiotelegrafist
27 Sept.	202	PH-AIR	F. XVIII	J.K.F. Kressé	H. Silberstein	M. Veenendaal	J.W. Hoogland
4 Oct.	203	PH-AIQ	F. XVIII	P. Soer	H.J. Frenken	R. Smit	C.H. van Beukering
11 Oct.	204	PH-AIP	F. XVIII	I.W. Smirnoff	F.M. Stork	M. Weststrate	M. Koopman
16 Oct. +	205	PH-AJU	Douglas DC2	K.D. Parmentier	J.J. Moll	D. Prins	C. van Brugge
18 Oct.	206	PH-AIO	F. XVIII	W.M.O.H. Beekman	J. van Steenberghe	J. den Hartog <i>Groffeld</i>	H. Prins
25 Oct.	207	PH-AIJ	F. XII	W.C. van Veenendaal	T.M.J. Verhoeven	J. den Hartog	H.C. Moulijn
1 Nov.	208	PH-AIH	F. XII	G.J.C. Te Rellier	J.J. Abspoel	P. Wolyn	M. Saaf

TERUGVLUCHTEN

Datum Vertrek Batavia	Vlucht No.	Regis- tratie teeken.	Type Vliegtuig	B E M A N N I N G			
				1e Bestuurder	2e Bestuurder	Werktuigkundige	Radiotelegrafist
28 Sept.	199	PH-AIS	F. XVIII	G. Tepas	L.A. Brugman	M.C.H. Buitenhuis	L.C. Dik
3 Oct.	200	PH-AIJ	F. XII	G.M.H. Frijns	Th.W. von Weyrother	P.B. Blok	S. van der Molen
10 Oct.	201	PH-AIH	F. XII	E. van Dijk	A. Viruly	Th.J. Hoogeveen	P.J. Oolgaard
17 Oct.	202	PH-AIR	F. XVIII	J.K.F. Kressé	H. Silberstein	M. Veenendaal	J. W. Hoogland
24 Oct.	203	PH-AIQ	F. XVIII	P. Soer	H.J. Frenken	R. Smit	C.H. van Beukering
31 Oct.	204	PH-AIP	F. XVIII	I.W. Smirnoff	F.M. Stork	M. Weststrate	M. Koopman
	205	PH-AJU	Douglas DC-2	K.D. Parmentier	J.J. Moll	B. Prins	C. van Brugge
7 Nov.	206	PH-AIO	F. XVIII	W.M.O.H. Beekman	J. van Steenberghe	L.D. Stolk	H. Prins
14 Nov.	207	PH-AIJ	F. XII	W.C. van Veenendaal	T.M.J. Verhoeven	J. den Hartog	H. C. Moulijn.

Vluchtrooster van de KLM uit september 1934. De Melbourne race werd aangeduid als Vlucht No. 205, vertrek 16 Oct., met een verwijzing naar een opmerking rechtsboven aan de pagina.

De vliegtuigen.



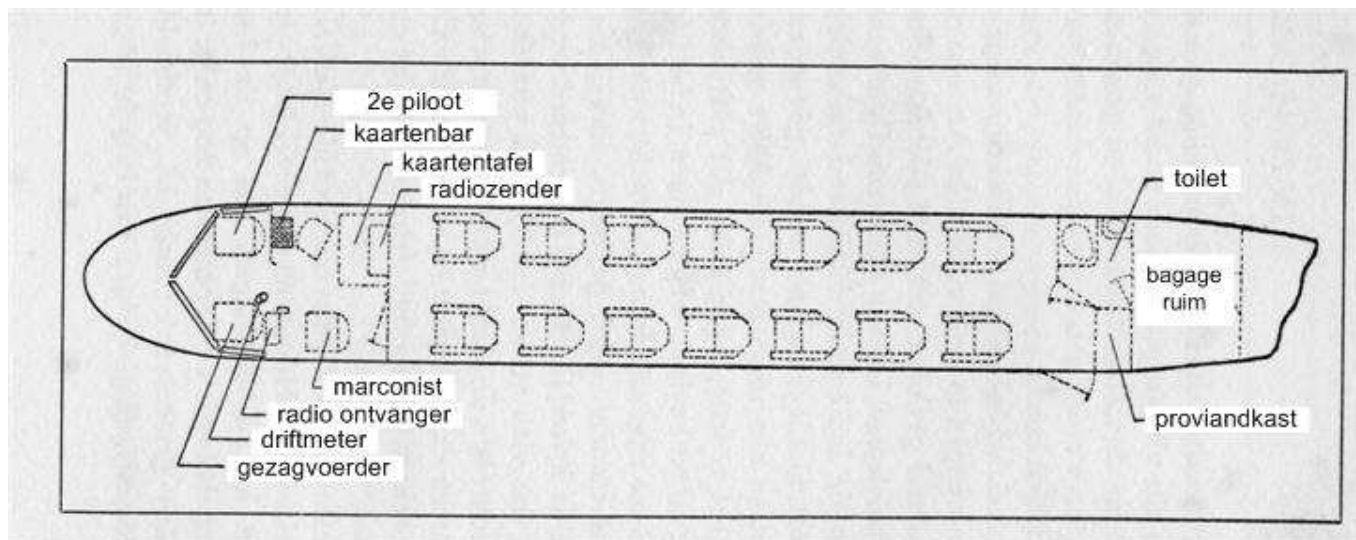
Cockpit van een DH.88 Comet. Met het grote wiel aan de rechterkant kon het landingsgestel worden in- en uitgedraaid

Die waren uiteraard lang niet wat ze nu zijn. Er waren echter wel een aantal nieuwe technische ontwikkelingen verwerkt in sommige toestellen zoals een intrekbaar landingsgestel, landingslichten, propellers met variabele spoed en een driftmeter (een optisch instrument waarmee men tijdens de vlucht aan de hand van het zicht van de grond door een cilindrische buis de drift kon bepalen en de daarop toe te passen koerscorrectie. Een instrument waar men uiteraard 's nachts, boven de wolken en boven zee niets aan had). Ook waren sommige vliegtuigen uitgerust met radio zodat er een radioverbinding (in morse) met grondstations kon worden onderhouden.

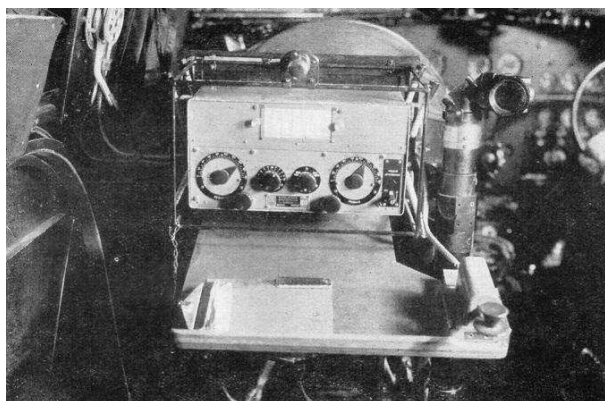
De DC-2 PH-AJU "Uiver".

Het vliegtuig werd gebouwd in de Douglas fabrieken in Amerika als onderdeel van een serie voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Het toestel werd gedeeltelijk ontmanteld en per schip naar Rotterdam vervoerd, weer gemonteerd en vliegklaar gemaakt. Op 19 september 1934 werd de eerste proefvlucht gemaakt.

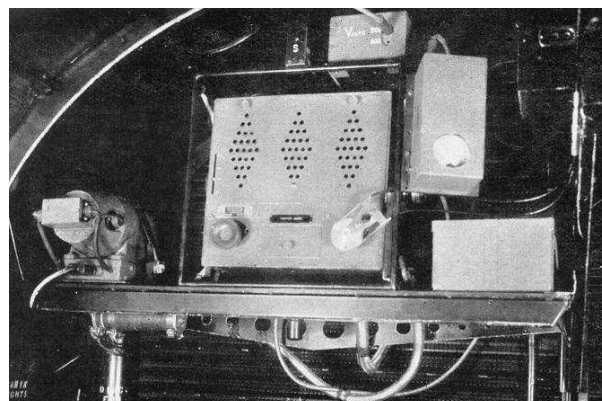
Overigens bleek het in Holland noodzakelijk enige wijzigingen aan te brengen in de cockpit. In Amerika werd namelijk uitsluitend gevlogen met twee piloten die beiden een radiotelefonietoestel konden bedienen. Daar echter in Europa en op de Indië-route uitsluitend radiotelegrafie werd toegepast, moest een plaats worden gevonden voor de radiotelegrafist (marconist) en zijn radioapparatuur. Daarom werden de schotten van het voorste bagageruim, dat zich tussen de cockpit en de cabine bevindt, weggenomen. In het bagageruim zelf werd een kaartentafel aangebracht (zie volgende pagina), waarboven de radiotelegrafiezender werd geplaatst, terwijl de ontvanger achter de linkerpilotenstoel gemonteerd werd. De marconist zit dus vlak achter de vlieger, waardoor het mogelijk is gedurende de vlucht steeds een nauw contact te bewaren tussen de piloot die vliegt, de piloot die eventueel achter de kaartentafel de navigatie controleert en de marconist.



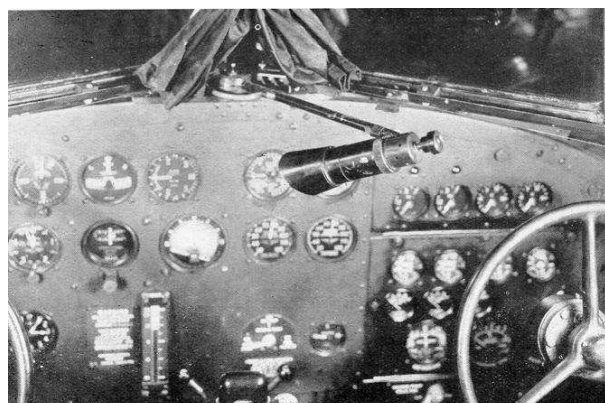
Aangepaste cockpit met kaarten- en radiokamer in het voorste bagageruim



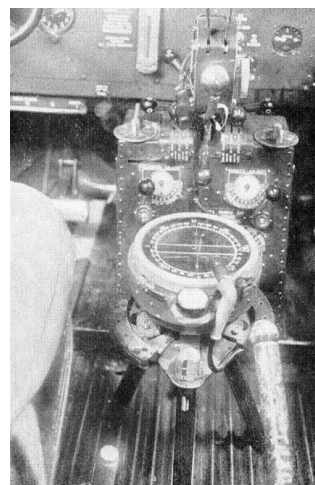
Radio ontvanger met seinsleutel en driftmeter



Radiozender



Bedieningspaneel



Pedestal met speciaal kompas

Navigatie.

Veel werd er VFR gevlogen. De navigatiemiddelen waren toen, oktober 1934, vrij beperkt. Men vloog hoofdzakelijk overdag, nachtvliegen stond nog in de kinderschoenen. Uiteraard bestond er nog geen GPS, ook VOR's en NDB's waren niet voorhanden. In de meest gunstige gevallen kon gebruik gemaakt worden van ADF maar dan op de omgekeerde manier: grondstations peilden het vliegtuig (dat zelf geen radiorichtingzoeker aan boord had) en gaven per radio de positie aan het vliegtuig door. Deze mogelijkheid was echter niet op alle plaatsen op de route voorhanden.

De enige die zelf radiopeilingen kon nemen was Roscoe Turner in z'n Boeing 247D. Dit toestel had een vast gemonteerde peilraam antenne op z'n vliegtuig en Roscoe moest het gehele toestel tijdens de vlucht draaien om de juiste richting van een radiozender (een grondstation) te vinden. Dit is gedurende de race niet handig gebleken.

Ook een automatische piloot behoorde niet tot de uitrusting, er moest puur "met de hand" worden gevlogen.



De vliegvelden.

De vliegvelden, toen meestal "aerodromes" geheten, bestonden doorgaans uit een groot grasveld met in sommige gevallen een klein betonnen platform bij het stationsgebouw en de hangaars (indien aanwezig) waarop geparkeerd kon worden. Ook Schiphol zag er toen zo uit. De nadering en landing was vrij simpel: men vloog aan op het veld op geringe hoogte, bepaalde de windrichting aan de hand van een op het veld staande windzak, vloog door, maakte een juiste bocht, landde tegen de wind in op het grasveld en taxiede vandaar rechtstreeks naar de parking.

De deelnemers

AIRCRAFT	REGIST'N	NATIONALITY	CREW	ENGINES
Airspeed AS.5 Courier	G-ACJL	Britain	S/Ldr. D. Stodart, Sgt. Pilot K. Stodart	Cheetah V, 720 hp
Airspeed AS.8 Viceroy	G-ACMU	Britain	N. Stack, S.L. Turner	2x Cheetah VI, 290 hp
B.A. Eagle	G-ACVU	Britain	F/Lt. G. Shaw	Gipsy Major, 130 hp
Boeing 247-D "Warner Bros. Comet"	NR257Y	United States	Roscoe Turner, Clyde Pangborn	2x Pratt & Whitney Wasp SIH-G, each 550 hp
Desoutter Mk.II	OY-DOD	Denmark	Lt. M. Hansen, D. Jensen	Gipsy III, 120 hp
DH.80 Puss Moth "My Hildegarde"	VH-UQO	Australia	C.J. 'Jimmy' Melrose (solo)	Gipsy Major, 130 hp
DH.88 Comet "Black Magic"	G-ACSP	Britain	J.A. Mollison & Mrs. Amy Mollison (Johnson)	2x Gipsy Six R, 225 hp
DH.88 Comet	G-ACSR	Britain	O. Cathcart Jones, K.F. Waller	2x Gipsy Six R, 225 hp
DH.88 Comet "Grosvenor House"	G-ACSS	Britain	C.W.A. Scott, T. Campbell Black	2x Gipsy Six R, 225 hp
DH.89 Dragon Rapide	ZK-ACO	New Zealand	J.D. Hewitt, C.E. Kay, F. Stewart	2x Gipsy Six, 200 hp
Douglas DC-2 "Uiver"	PH-AJU	Netherlands	K.D. Parmentier, J.J. Moll, B. Prins, C. Van Brugge	2x Wright Cyclone SGR-1820-F3, 710 hp each
Fairey III F	G-AABY	Britain	F/O C.G. Davies, Lt.Cdr. C.N. Hill	Napier Lion XIA, 530 hp
Fairey Fox I	G-ACXO	Australia	R. Parer, G. Hensworth	Fairey Felix D12, 450 hp
Fairey Fox I	G-ACXX	Britain	H.D. Gilman, J.K. Baines	Fairey Felix D12, 450 hp
Granville R-6H "Q.E.D."	NX14307	United States	Miss J. Cochrane, W. Smith	Pratt & Whitney Hornet TIDI-G, 675 hp
Lambert Monocoupe 145 "Baby Ruth"	NC501W	United States	J.H. Wright, J. Polando Warner	Super Scarab 40, 145 hp
Lockheed Vega "Puck"	G-ABGK	Australia	J. Woods, D.C. Bennett	Pratt & Whitney SC-1, 450 hp
Miles Falcon	G-ACTM	Britain	H.L. Brook, Miss E. Lay (passenger)	Gipsy Major, 130 hp
Miles Hawk Major	ZK-ADJ	New Zealand	S/Ldr. M. McGregor, H.C. Walker	Gipsy Major, 130 hp
Pander S4 "Panderjager"	PH-OST	Netherlands	G.J. Geysendorffer, D.L. Asjes, P. Pronk	3x Wright Whirlwind R-975-E, 365 hp

De vlucht in FSX.

De door FSX gebruikte scenery is hedendaagse scenery. Er is geen wereldomvattende scenery die een totaalbeeld geeft van 1934 dus de stedelijke gebieden, wegen, spoorlijnen, kanalen, bruggen en individuele gebouwen zijn die van vandaag, dat is helaas niet anders. Wel is in dit pakket scenery opgenomen van de 1934-versies van alle vliegvelden waarop door de "Uiver" een tussenlanding werd gemaakt. Deze scenery is deels fantasie daar van niet alle vliegvelden de gegevens konden worden gevonden over hoe ze er toen uitzagen. Tevens hebben de vliegvelden die tijdens de vlucht worden gepasseerd een 1934-uitendlijk gekregen en sommigen die toen nog niet bestonden zijn onzichtbaar gemaakt. Na activering van de scenery in FSX zult u tevergeefs zoeken naar luchthavens als het huidige Amsterdam Schiphol, London Heathrow, Stanstead, Rome Fiumicino, Athene Hellenikon en Eleftherios Venizelos, Singapore Changi etc. Vergeet na het vliegen van deze vlucht dan ook niet om de scenery te de-activeren in de scenery library van FSX!!

Zie voor meer info de installatieinstructies. Ook is daar een advies opgenomen voor het downloaden en installeren van additionele mesh scenery om het navigeren te vereenvoudigen.

Indien U gebruikmaakt van de freeware scenery Ants Aussie Airports, wel of niet in combinatie met de Australische ORBX FTX scenery, de-activeer de Ants Aussie Airports scenery dan in de scenery library. Ants Aussie Airports scenery bevat Darwin Intl. airport en omgeving en is onrealistisch tijdens het aanvliegen van Darwin Parap (bedenk: het is 1934!). Vergeet niet ook deze overigens prachtige scenery weer opnieuw te activeren na het vliegen van deze vlucht.

De-activeer tijdelijk ook alle (hedendaagse) addon scenery die u eventueel mocht hebben van alle vliegvelden op de route.

In de hierna volgende hoofdstukken wordt de vlucht beschreven zoals die daadwerkelijk door de Uiverbemanning werd gevlogen, inclusief de vlieghoogtes. Ook zijn de passagetijden over herkenningpunten en de vertrek- en aankomsttijden vermeld volgens de werkelijke "Uiver"-vlucht. Indien u de installatieinstructies op de juiste wijze hebt uitgevoerd kunt u deze vlucht op precies dezelfde manier vliegen.

Laadt per etappe de juiste vlucht in FSX d.m.v. *Free Flight* ⇒ *Load* ⇒ *Naam van de vlucht* (b.v. "01 - McRAR Schiphol-Croydon" of "11 - McRAR Calcutta (Dum-Dum) - Rangoon (Mingeladon)". Per vlucht wordt de juiste beginlokatie en een vluchtplan geladen, de weersomstandigheden geset, de juiste datum & tijd ingesteld en de juiste hoeveelheid brandstof, passagiers en lading toegepast. U kunt het vluchtplan bekijken via Shift/F10 (druk een keer extra op "Nav log" in het kneeboard als het vorige vluchtplan er nog staat. Bug in FSX), de motoren starten en onmiddellijk vertrekken.

Standaard wordt als vliegtuig de default FSX bare metal DC-3 geladen (zie de installatieinstructies voor het aanpassen van alle vluchten (*.FLT files) voor het gebruik van de Douglas DC-2 "Uiver" for FSX). De DC-2 had een maximum snelheid van ca. 145-150 kts IAS, dus als u de DC-2 "Uiver" vliegtijden aan wilt houden met de DC-3, vlieg dan niet sneller.

De payload van het toestel in iedere vlucht is gebaseerd op het volgende: 7 mensen à 165 pounds elk, post à 440 pounds en bagage à 310 pounds. Dit is het equivalent van 4 bemanningsleden, 3 passagiers, 200 kg post en bagage. U dient te vertrekken met volle brandstoftanks.

U dient deze race goed voor te bereiden. Zorg voor gedetailleerde kaarten. Google Maps is een goede informatiebron omdat dit gedetailleerd de gehele wereld bestrijkt. Gebruik de "Terrein" functie bij de kaarten. Op deze manier worden ook alle hoogtes in het landschap aangegeven en vormt zo een goede hulp bij het VFR vliegen van de route. Als u de freeware vluchtplanner Plan-G gebruikt krijgt u Google Maps er integraal bij: deze vluchtplanner is erop gebaseerd.

U zult veel VFR moeten vliegen, de navigatiehulpmiddelen waren beperkt, zoals eerder uitgelegd. Ook zult u nachtvluchten moeten uitvoeren, nagenoeg uitsluitend VFR of wat heet "gegist bestek". Tevens zullen er nachtlandingen moeten worden uitgevoerd op slecht verlichte vliegvelden.

Zorg dat u de posities van de vliegvelden ten opzichte van de steden waarin of waarbij ze gelegen zijn goed kent. De steden zijn het eerst zichtbaar en op deze manier kunt u vervolgens de posities van de vliegvelden bepalen.

Gebruik dus tijdens de vlucht géén navigatiehulpmiddelen als ADF, VOR of GPS, tenzij anders wordt vermeld. Ook is het niet de bedoeling gebruik te maken van de radio. De radioverbindingen werden onderhouden door de marconist m.b.v. radiotelegrafie (u als piloot hebt geen verstand van morse).

De weersomstandigheden onderweg kunnen afwijken van die zoals beschreven bij de afzonderlijke etappes. Dit komt door het functioneren van de FSX weather engine.

Er is zoveel mogelijk aan gedaan de juiste sfeer uit die tijd te creëren. Hopelijk is dit gelukt. Voorwaarde is wel dat alles in de installatieinstructies nauwkeurig wordt uitgevoerd, dus ook: extra scenery en AI vliegtuigen downloaden en installeren en de default AI en evt. addon AI disablen.

Legenda.

*De omkaderde opmerkingen zijn wetenswaardigheden en feiten over gebeurtenissen die zich in werkelijkheid tijdens deze race hebben afgespeeld.
Opmerkingen, voorafgegaan door prefix **FSX** zijn aanwijzingen voor het gebruik van FSX om deze route te vliegen.*

Bronvermelding.

Mildenhall to Melbourne, the world's greatest airrace – Stuart McKay, 2009.

In drie dagen naar Australië – Koene Dirk Parmentier, 1935.

“Wij” in de Melbourne Race – Mr. P.J. Mijksenaar, 1935.

Met de “Uiver” naar Melbourne – Nor Heerkens, 1935.

Wikipedia.

Diverse publicaties op het internet.

Credits.

Het NL2000 team voor het aan mij ter beschikking stellen van het stationsgebouw van Schiphol uit 1928.

Voor meer prachtige scenery van Nederland: <http://www.nl-2000.com>

Bill Leaming voor z'n 'ESDG Ramplight' objecten en z'n toestemming om die te integreren in deze scenery.

Maxim Overre die de gehele vlucht heeft getest.

Met dank aan:

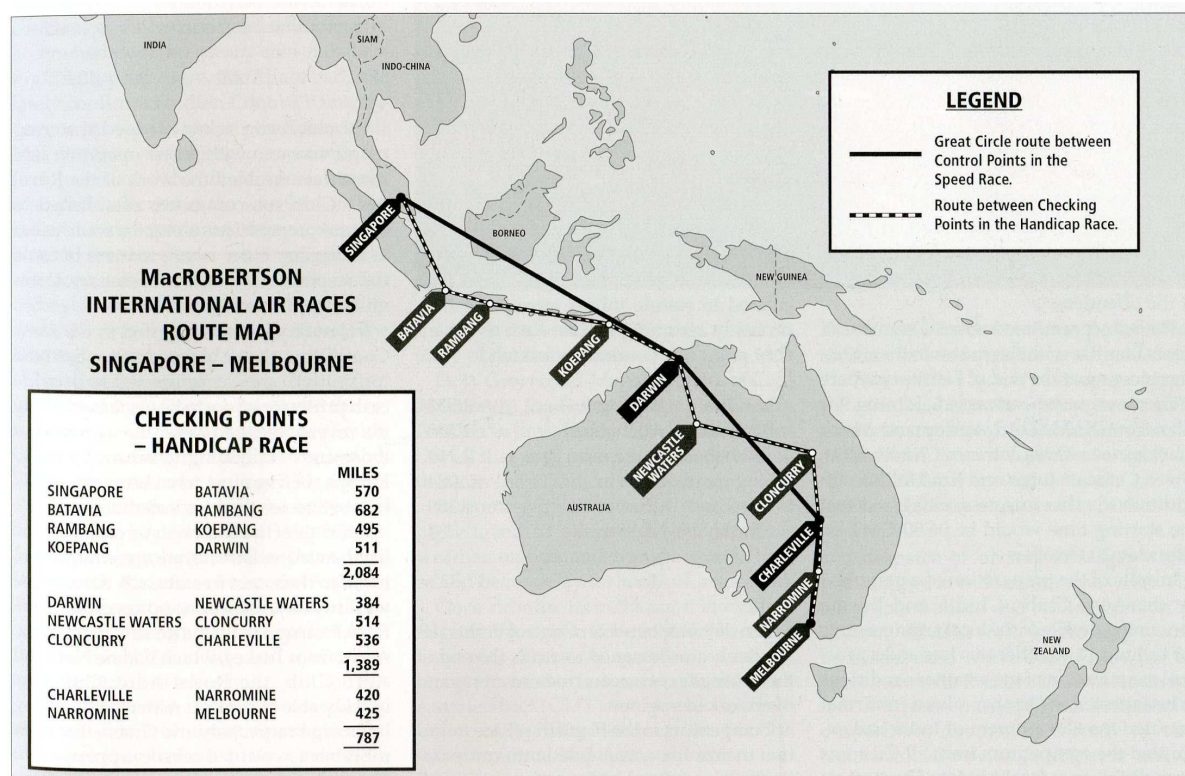
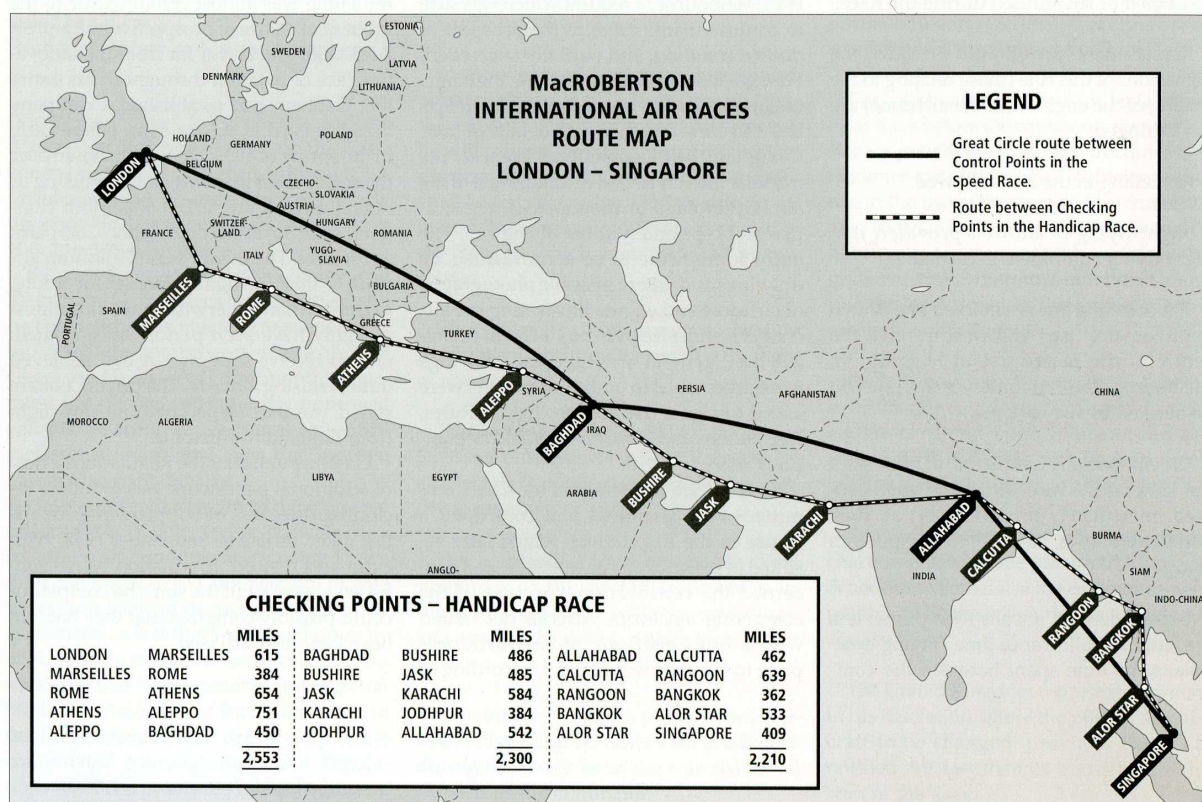
Mijn zoon Michel, luchtvaart als hobby en werkgebied, die mij het boek *Mildenhall to Melbourne, the world's greatest airrace* van Stuart McKay cadeau heeft gedaan.

Met een groet aan Floris Wouterlood, mijn voorbeeld in deze, die in 1994 het boek *“Van Londen naar Melbourne met Flight Simulator 5, In het spoor van de ‘Uiver’”* heeft geschreven om de vlucht van de “Uiver” na te vliegen in FS5 met behulp van een Cessna Skylane RG volgens een iets andere route. Een boek waaraan ik diverse malen veel plezier heb beleefd.

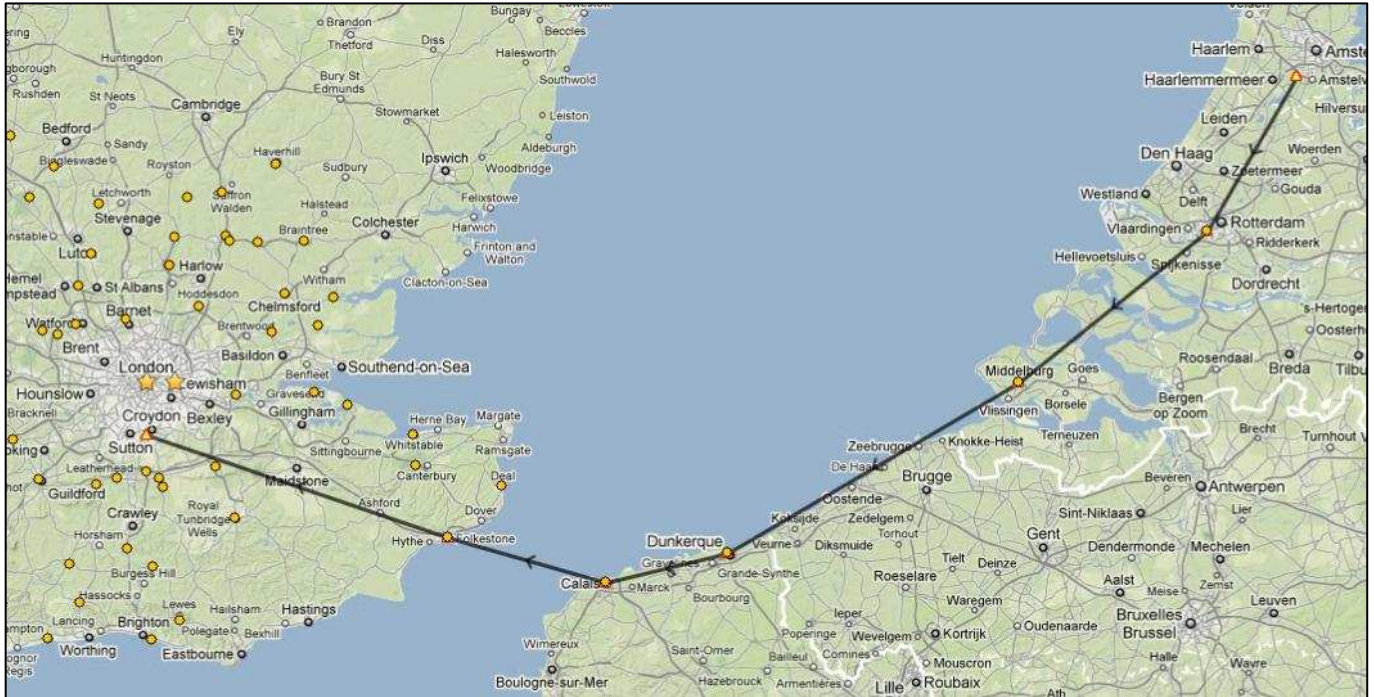
Recentelijk is er op Youtube een video geplaatst die in het kort de deelname van de PH-AJU “Uiver” aan de MacRobertson Airrace weergeeft. Deze video duurt 19 minuten en is beslist het bekijken waard: “The Uiver and The Great Air Race - England to Melbourne (1934)”,
<http://www.youtube.com/watch?v=gF92mTZeUVQ>

De route

Zie de files 'McRAR Flightplans.pdf' voor alle vluchtplannen en 'McRAR Aerodromes.pdf' voor plattegronden van alle vliegvelden.



Vorbereidende etappe 1. Amsterdam Schiphol – London Croydon



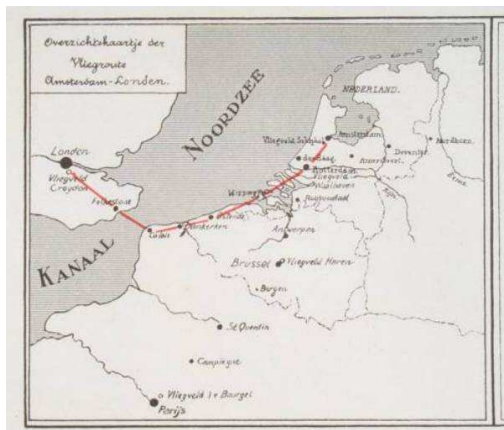
Aangezien er die dag om begrijpelijke redenen veel animo voor de Londen-route was, had de KLM besloten de “Uiver” als extra dienstmachine met een volle lading passagiers om 8 uur van Amsterdam naar Londen te laten vliegen.



Ook de andere Nederlandse deelnemer, de Panderjager (PH-OST) vertrekt vandaag naar Mildenhall en staat eveneens gereed op Schiphol.

FSX: Start FSX en laadt vlucht “01 - McRAR Schiphol-Croydon”. U staat op Amsterdam Schiphol aerodrome op 16 oktober 1934 met de default bare metal DC-3. Vluchtplan is geladen (check met Shift/F10) en alles is geset: datum & tijd, brandstof, passagiers en de weersomstandigheden. U kunt onmiddellijk vertrekken. Als u gebruik wilt maken van de Douglas DC-2 “Uiver” for FSX: zie het vorige hoofdstuk.

Weer: laaghangende bewolking, regenachtig. Wind: 190 om 11kt. Zicht: 10 mijl. Bewolking: Cumulus, 4/8, 1100-10000 ft. Naar het zuiden verbetert het.



Routekaartje Amsterdam-Londen Croydon uit een KLM brochure uit 1929

Stijg op in zuidelijke richting en vlieg een heading 210°. Klim naar 8500 ft.

Na ca. 10 minuten vliegen komt Rotterdam in zicht. Vlieg naar het centrum en maak een bocht naar 229° boven het centrum en de Maas, richting Middelburg.

Voer boven Middelburg een koerswijziging uit naar 241° en vlieg evenwijdig aan de Belgische kust naar het zuidwesten. Na enige tijd komt het vliegveld Oostende in zicht, enige tijd later gevolgd door Kocksijde aerodrome iets verder landinwaarts. Verleg boven Duinkerken de koers naar 258°, richting Calais. Maak boven Calais een rechterbocht naar 288° en vlieg het Nauw van Calais over, richting Folkestone.

Verleg boven Folkestone de koers naar 291° richting Croydon en daal naar 5000 ft. U vliegt over de stad Ashford, enige minuten later gevolgd door Maidstone iets aan uw rechterkant.

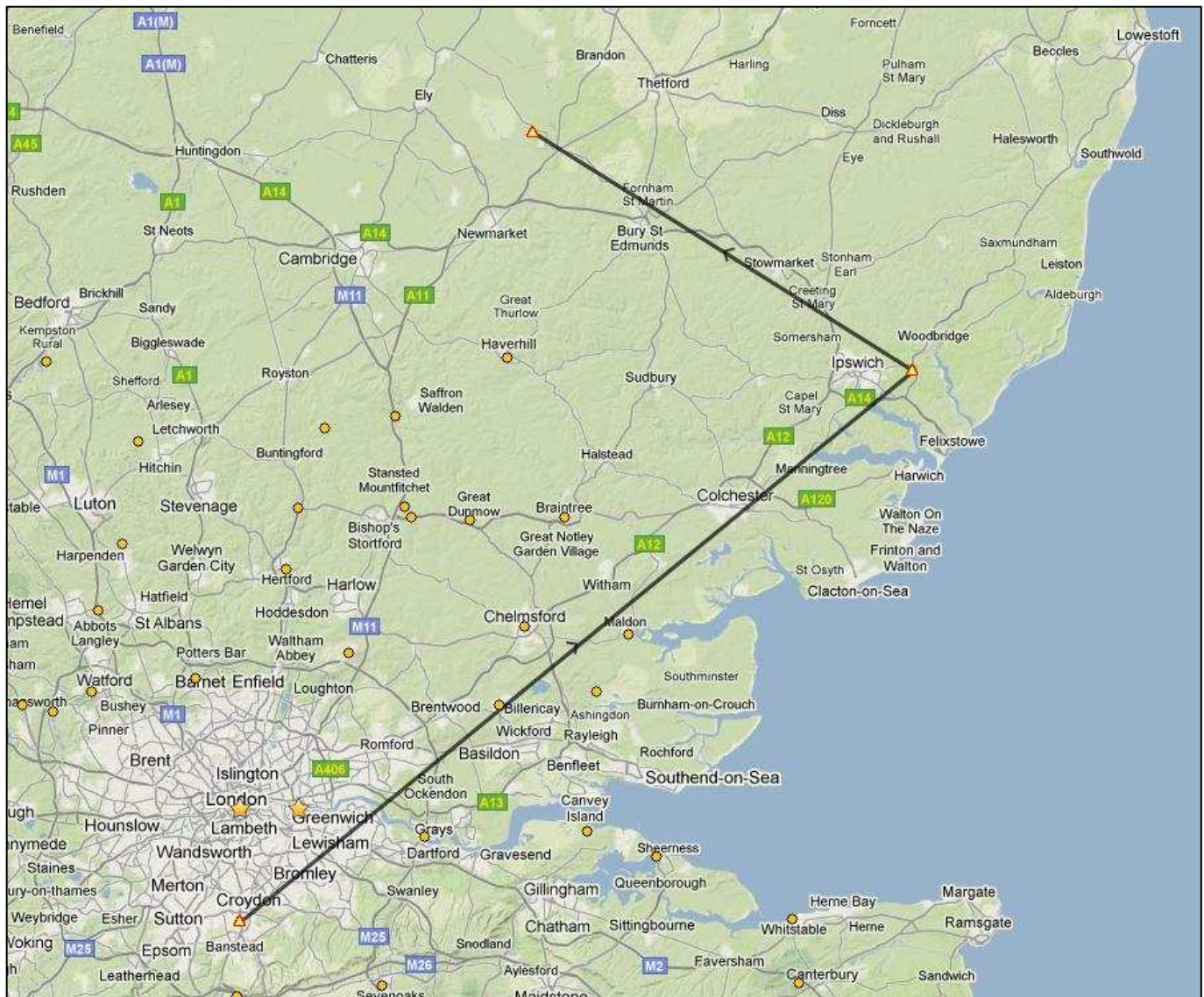


Vertrek van Schiphol

Na de stad Sevenoaks, waar u langsvliegt, ligt het militaire vliegveld RAF Biggin Hill voor u. Wanneer u dit dichterbij nadert ziet u daarachter in de verte het vliegveld Croydon.

Nadat u RAF Biggin Hill bent gepasseerd bereidt u zich voor op de landing. Vlieg over het vliegveld Croydon op 1000 ft en kijk uit naar een windzak om de windrichting te bepalen. Vlieg downwind, maak een 180° bocht en land upwind. Taxi naar de betonnen apron en parkeer daar.

Vorbereidende etappe 2. London Croydon – RAF Mildenhall via RAF Martlesham Heath

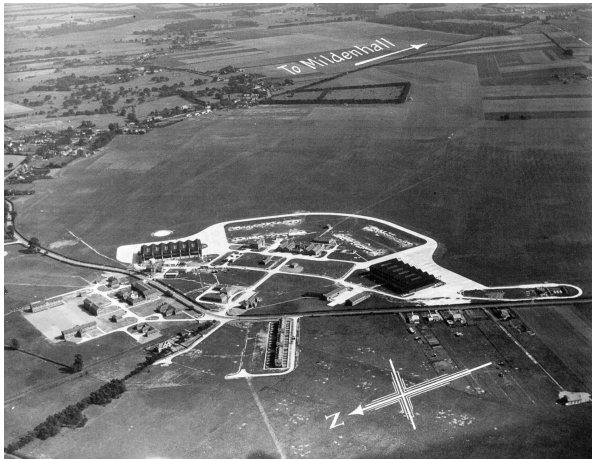


De “Uiver” moest eerst naar RAF Martlesham Heath om te worden gewogen. De weegfaciliteiten op Mildenhall waren niet voldoende om vliegtuigen van het formaat DC-2, Boeing 247D en Panderjager op de juiste wijze te wegen. Echter, eerst moest er worden gewacht op de KLM machine uit Rotterdam die een extra passagier zou brengen die meevloog naar Mildenhall.

FSX: Laadt vlucht “02 - McRAR Croydon-Mildenhall”. U staat op London Croydon aerodrome op 16 oktober 1934 met de default bare metal DC-3, gereed voor vertrek en alles is weer ingesteld: vluchtplan, datum & tijd, brandstof, passagiers en de weersomstandigheden. Als u gebruik wilt maken van de Douglas DC-2 “Uiver” for FSX: zie het inleidende hoofdstuk.

Stijg op van runway South, maak een linkerbocht naar heading 54° en klim naar 4500 ft om onder de bewolking te blijven. Enige minuten na het passeren van de Thames doemt recht vooruit een meer op, Hanningfield Reservoir. Naast dit meer ligt een weg in noordoostelijke richting (de huidige A12). Passeer het meer aan de linkerkant. Links ligt de stad Chelmsford, de weg loopt tussen Chelmsford en het meer door. In de verte wordt het Abberton Reservoir zichtbaar. Passeer dit meer aan de linkerkant. Iets ten noorden van dit meer ligt de stad Colchester.

Wanneer het oostelijk gedeelte van Colchester wordt overvlogen zijn de beide zeearmen River Stour en River Orwell al zichtbaar met daar midden tussenin het NW naar ZO uitstreckende Alton Water Reservoir. Vlieg midden over het Alton Water Reservoir. De stad Ipswich ligt iets links van u. Begin de



Mildenhall 1934

afdaling voor Martlesham Heath, dat iets ten oosten van Ipswich en recht voor u ligt. Taxi na de landing het noordwestelijke deel van het betonnen platform op. Er wordt al naar u gewenkt. Maak, onmiddellijk na het oprijden een rechterbocht. Even verderop, op het zuidoostelijke deel van het betonnen platform staat de weegbrug. Rijd erop en stop de motoren.

Nadat de "Uiver" is gewogen en het afhandelen van alle formaliteiten gereed is, start de motoren weer, stijgt op in noord-westelijke richting, heading 304° en klim naar 4000 ft.

Na enige minuten vliegen ziet u iets aan uw linkerkant de stad Bury St. Edmunds. Passeer deze stad iets rechts. Begin uw afdaling, recht voor u is ca. 10 mijl verderop RAF Mildenhall, waar het grote avontuur zal beginnen, in de verte al zichtbaar.

Voer de normale approach uit, dus a.d.v. de windzak de juiste landingsrichting bepalen. Taxi daarna naar de westelijke betonnen apron en parkeer de DC-2.

Deelnemers die van brandstof werden voorzien door Shell en Stanavo (Standard-Vacuum Oil Company) dienden van de west apron gebruik te maken, deelnemers met brandstof van Pratt's Ethyl en Essolube moesten naar de oost apron.

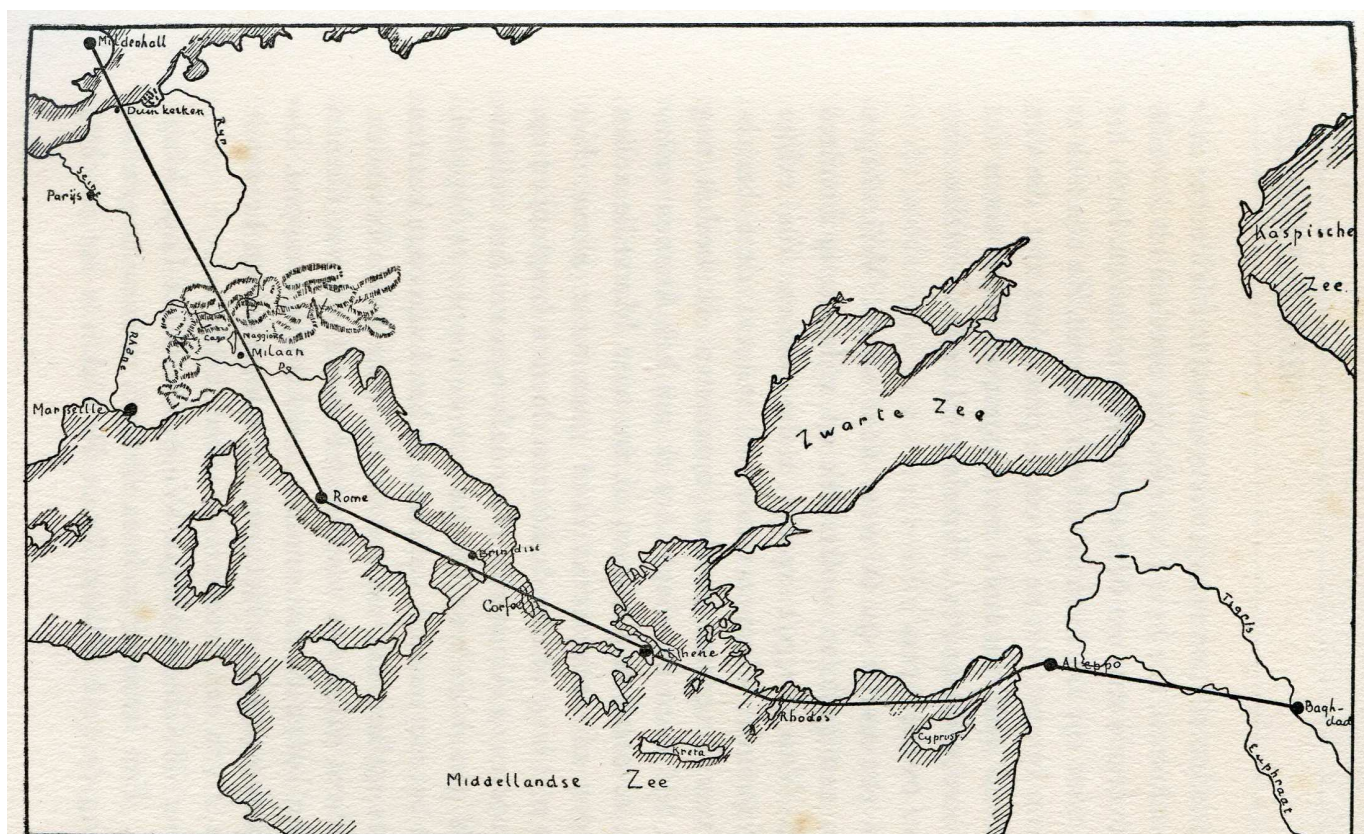
U hebt nu nog 3 dagen om test- en oefenvluchten te maken voordat de race op 20 oktober 's morgens om 06:30u van start gaat.

FSX: Indien u nu onmiddellijk door wilt gaan met de start van de race, doe dan het volgende:
 Stop FSX.
 Start FSX.
 Ga naar Scenery Library.
 Schakel McRAR Extra's in (Settings ⇒ Scenery Library ⇒ Vink "Mc Robertson Air Race Extras" aan ⇒ OK).
 Laadt vlucht "03 - McRAR Mildenhall-Rome (Littorio)".
 Alleen op deze manier, inclusief stoppen en starten van FSX, zal FSX de AI weergeven op de juiste manier.

De twintig deelnemers die uiteindelijk startten

- Koene Dirk Parmentier, Jan J. Moll, Bouwe Prins en Cornelis "Kees" van Brugge (Douglas DC-2 PH-AJU "Uiver") met als passagiers Thea Rasche, P.M.J. Gilissen en Roelof Jan Domenie
- Dick Asjes, Gerrit J. Geysendorffer en Pieter Pronk (Pander S.4 PH-OST "Panderjager")
- Jacqueline Cochran en Wesley Smith Pratt (Granville R-6H NX14307 "Q.E.D.")
- Clyde Pangborn, Roscoe Turner en Reeder Nichols (Boeing 247-D NR257Y "Warner Bros. Comet")
- Charles William Anderson Scott en Tom Campbell Black (De Havilland D.H.88 Comet G-ACSS "Grosvenor House")
- Owen Cathcart Jones en Ken F. Waller (De Havilland D.H.88 Comet G-ACSR)
- Amy Mollison-Johnson en Jim A. Mollison (De Havilland D.H.88 Comet G-ACSP "Black Magic")
- T. Neville Stack en Sidney Lewis Turner (Airspeed A.S.8 Viceroy G-ACMU)
- G. Shaw (Klemm Eagle G-ACVU)
- John H. "Utica Jack" Wright en John Polando Warner (Lambert Monocoupe 110 Special NC501W "Baby Ruth")
- Harold Leslie Brook (Miles Falcon G-ACTM) en mevr. E.M. Lay als passagier
- Michael Hansen en D. Jensen (Desoutter Mk.II OY-DOD)
- Malcom Charles MacGregor en Henry C. Walker (Miles Hawk Major ZK-ADJ)
- Jimmy Woods en Don C.T. Bennett (Lockheed Vega G-ABGK "Puck")
- Charles James "Jimmy" Melrose (de Havilland DH-80 Puss Moth VH-UQO "My Hildegard")
- Jim D. Hewitt, Cyril Eyton Kay en F. Stewart (de Havilland DH-89 Dragon Rapide ZK-ACO "Tainui")
- D.E. Stodart en K. Stodart (Airspeed AS.5 Courier G-ACJL)
- Harold D. Gilman en James Keith Campbell Baines (Fairey Fox I G-ACXX)
- Ray J.P. Parer en Geoff Hemsworth (Fairey Fox I G-ACXO)
- C.G. Davies en C.N. Hill (Fairey III F G-AABY)

Dag 1.

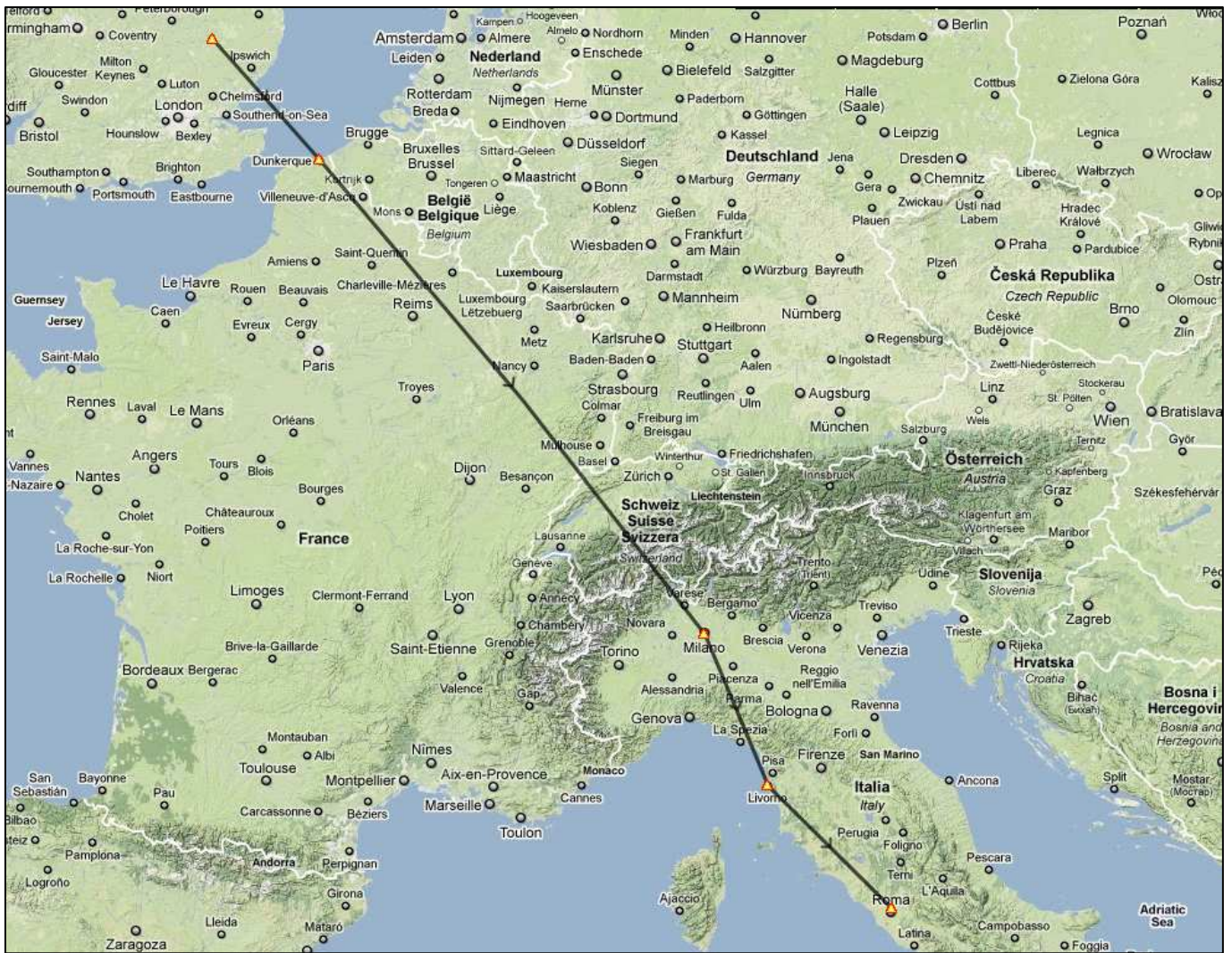
*HET TRAJECT, DAT DE UIVER DE EERSTE DAG AFLEGDE*

Vertr. Mildenhall 20 Oct. 06.35 G.M.T.

Aank. Bagdad 20 Oct. 23.08 G.M.T.

Afstand 4500 K.M.

Etappe 1. Mildenhall – Rome (Littorio)



De DC-2 werd in de dagen voorafgaand aan de start van de race door het Race Committee uitgebreid geïnspecteerd, de lading werd gewogen en verschillende onderdelen werden verzegeld. Ook werden de wielen van het landingsgestel vervangen door uit Amerika aangekomen verbeterde types. Verdere voorbereidingen waren al eerder gedaan en veel meer was er niet nodig.

Er kwamen meer dan 60.000 toeschouwers af op de start van de McRobertson Air Race. Dit zorgde voor voor die tijd ongekeende chaotische toestanden. De wegen in Sussex raakten geheel verstopt, parkeerruimte was lang niet genoeg voorhanden en het publiek drong door de dranghekken op tot aan de vliegtuigen, wat voor gevaarlijke situaties zorgde. De autoriteiten hadden niet gerekend op een dergelijk grote toeloop en er waren slechts enkele tientallen politieagenten aanwezig.

FSX: De Engelse zomertijd was in 1934 anders dan nu. Op 20 oktober was de zomertijd gelijk aan GMT, in FSX is dat niet zo maar is de zomertijd GMT+1. Om de vliegtijden in GMT zo goed mogelijk te kunnen bepalen wordt gestart om 06:30 GMT, dat in FSX dus nu 07:30lt is.

Belading van de "Uiver":

- 4 bemanningsleden
- 3 passagiers
- 200 kg post
- Bagage
- Volle tanks

Het maximum startgewicht van de "Uiver" was 8663 kg. Men bleef er 200 kg onder.

In FSX zit men vast aan runways. In werkelijkheid waren die er niet en iedere deelnemer steeg op van de plaats waar hij stond op de startrij.

Iedere deelnemer startte 45 sec. na z'n voorganger. In FSX kan dit alleen met tussenpozen van een minuut. Het kan voorkomen dat de AI de take-off volgorde niet goed laat uitkomen, dus zou het kunnen zijn dat één of meer deelnemer starten vóór hun voorganger.

Startvolgorde:

1. De Havilland D.H.88 Comet G-ACSP "Black Magic"
 2. Boeing 247-D NR257Y "Warner Bros. Comet"
 3. De Havilland D.H.88 Comet G-ACSR
 4. Pander S.4 PH-OST "Panderjager"
 5. De Havilland DH-80 Puss Moth VH-UQO "My Hildegard"
 6. De Havilland D.H.88 Comet G-ACSS "Grosvenor House"
 7. Douglas DC-2 PH-AJU "Uiver" (**Uzelf**)
 8. Granville R-6H NX14307 "Q.E.D."
- Enz.

U hebt dus 7 minuten om de DC-2 te prepareren en de motoren te starten.



In de zenuwen vergat Jim Mollison, piloot van de DH88 Comet "Black Magic", bij de start de remmen los te zetten, waardoor de Comet eerst zeer langzaam van z'n plaats kwam. Eén der medewerkers zwaaide wild met z'n armen waardoor Jim z'n fout realiseerde.



De groene Comet G-ACSR maakte tijdens de take-off run een wilde beweging naar links en naar rechts. De start werd afgebroken en de Comet taxiede terug, witte vlammen uitbrakend uit de linker motor. Na de start van de rode Comet G-ACSS werd een nieuwe poging gewaagd.



Ook de Airspeed A.S.8 Viceroy G-ACMU brak z'n start af en taxiede terug, maar dit was gepland. Er was met piloot Neville Stack afgesproken dat hij de film met de start van alle vliegtuigen zou meenemen naar Australië. Hierna startte dit vliegtuig nogmaals.



Piloot Roscoe Turner gebruikte zoveel primer bij het starten van de motoren van de Boeing 247D dat ze beiden niet meer wilden starten. Slechts met grote moeite wist men de motoren te starten om 06:15u en Roscoe moest met bijna take-off snelheid naar z'n startpositie taxiën om nog op tijd aan de start te verschijnen.



Tijdens de take-off run van de Fairey Fox G-ACXX sloeg de motor af: Gilman en Baines moesten als laatste opnieuw starten.

FSX: Activeer de extra scenery voor de start van de race (voor zover nog niet gedaan na afloop van de vorige etappe):

Start FSX.

Ga naar Scenery Library.

Activeer McRAR Extra's (Settings ⇒ Scenery Library ⇒ Vink "Mc Robertson Air Race Extras" aan ⇒ OK).

Laadt vlucht "03 - McRAR Mildenhall-Rome (Littorio)".

U bevindt zich op de startrij, tussen een aantal (AI) deelnemers in. Alle voor de vlucht benodigde zaken als vluchtplan, brandstof etc. etc. zijn weer geset. Tijd is 06:29u. De eerste deelnemer zal moeten starten om 06:30u. In de praktijk blijkt FSX die pas te activeren om 06:31, dus heb even geduld!

Taxi ná de rode Comet G-ACSS op uw beurt naar de runway en vertrek. Maak na take-off een bocht naar links, heading 139°, en klim naar 10.000 ft. Na ruim een kwartier wordt de Engelse zuidoostkust bereikt en wordt de bewolking minder. Het zou nu mogelijk moeten zijn een fix te krijgen.

Na ca 40 minuten vliegen wordt Duinkerken gepasseerd (07:20 GMT), gevolgd door Lille om 07:30 GMT en Valenciennes om 07:40 GMT. Het weer ziet er goed uit, een fix bepalen is goed mogelijk.

Volgens berekening bent u om 09:02 GMT iets noordelijk van Reims, maar de stad is slecht te zien wegens een wolkendek. De oversteek van noord-Frankrijk is een saai stuk met weinig variatie in het landschap.

Van tijd tot tijd ontving marconist Van Brugge posities, gemaakt door grondstations via radiopeilingen. Die klopten niet altijd, volgens sommige posities werd er slechts langzaam gevlogen.

FSX: *Simuleer dit d.m.v. het af en toe (bijvoorbeeld eens per half uur) maken van een fix met behulp van de aanwezige hulpmiddelen als b.v. 'Connect' in Plan-G of ADF, VOR of GPS.*

Indien de bewolking het toelaat is te zien dat de positie om 08:30 GMT iets ten westen van Nancy is, nabij een bocht in de Moezel. Het landschap wordt nu interessanter. Passage Epinal volgt om 08:40 GMT, ook hopelijk zichtbaar door een gat in de bewolking.

Toen de Alpen in zicht kwamen nam Parmentier, de afgelegde afstand en de nog voorradige hoeveelheid brandstof in aanmerking genomen, de beslissing om niet af te buigen naar Marseille, maar rechtstreeks door te vliegen naar Rome.

Lac de Bienne en Lac de Neuchatel worden om 09:05 GMT gepasseerd. Klim, bij passage van de stad Bern, naar 14.500 ft om de Alpen over te steken. Daarna volgt om 09:38 GMT de passage van het Lago Maggiore. Boven het Lago Maggiore kan weer worden gedaald tot 10.000 ft. De passagiers kunnen dan weer beter ademen (de DC-2 had geen drukcabine).

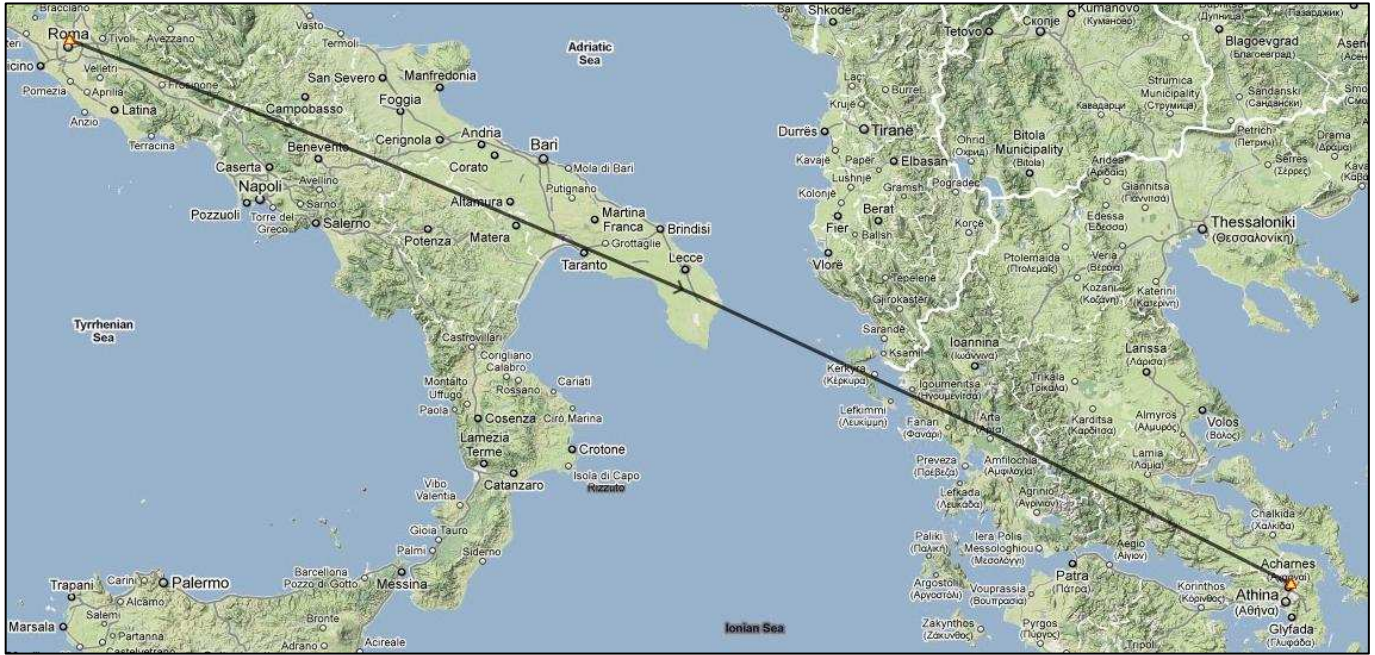
Hopelijk is Milaan door het wolkendek enigszins zichtbaar want erboven moet u een bocht naar rechts maken, heading 156°. Van links naar rechts voor u k ronkelt de rivier de Po zich van oost naar west door het landschap, waarna de uitlopers van de Appenijnen worden overvlogen. De Ligurische Zee wordt iets ten oosten van de havenstad La Spezia bereikt en Livorno wordt om 10:35 GMT gepasseerd. Maak een linkerbocht naar heading 133°.

Begin de daling halverwege Lago di Boisenen en Lago di Vico. Het is dan nog ca. 35 mijl vliegen. Boven Lago di Bracciano komt Littorio in zicht.

Maak een low speed low pass over Littorio en kijk naar de windzak om de juiste windrichting te bepalen. Vlieg verder met wind mee, maak een 180° bocht en land tegen de wind in. Taxi hierna naar het meest zuidelijke platform. Daar wacht de brandstofploeg.

De "Uiver" kwam hier aan om 11:30 GMT.

Etappe 2. Rome (Littorio) – Athene (Tatoi)



FSX: Laadt vlucht "04 - McRAR Rome (Littorio)-Athens (Tatoi)". U staat op Rome Littorio aerodrome gereed voor vertrek en alles is weer ingesteld: vluchtplan, datum & tijd, brandstof, passagiers en de weersomstandigheden.

Met een tijdwinst van anderhalf uur omdat niet via Marseille was gevlogen vertrok de "Uiver" om 11:56 GMT. Start de motoren, taxi naar de juiste startpositie en stijg op in de juiste windrichting. Maak een bocht naar een heading van 108° en klim naar 8500 ft. Enige tijd later vliegt u de bewolking in en volgt een gesloten wolkendeck. Door gaten in de bewolking zijn de toppen van de Apennijnen zichtbaar. Na enige tijd is later door de bewolking heen rechts in de verte Napels en de Vesuvius te zien. Het weer klaart op en de Apennijnen worden verlaten. Het is wolkeloos en het zicht is goed. U ziet de hak van de laars van Italië voor u liggen en u kunt geheel Italië overzien van oost naar west. Navigeren is geen probleem. Af en toe is er wel wat turbulentie. Iets waar de DC-2 erg gevoelig voor was.

Men was blij dat er goede voortgang werd gemaakt want dit betekende dat er niet in donker hoefde te worden geland in Athene. Het vliegveld Tatoi ligt namelijk in een bergachtig gebied en dat zou met bewolking wel eens problemen kunnen opleveren.

De "Uiver" passeerde Taranto om 13:25 GMT en om 13:35 GMT was men een kleine 20 mijl zuidwest van Brindisi. Het zicht is zo helder dat in de verte links de Albanese kust al in zicht komt.



De Fairey Fox G-ACXX kreeg motorproblemen en de piloten poogden een noodlanding uit te voeren op Palazzo di San Gevasis bij Taranto. Tijdens de landing viel de motor helemaal uit. De Fox stortte vóór de airstrip neer en vloog in brand. De beide piloten Gilman en Baines werden op slag gedood.

Dit was het enige ongeluk tijdens de race met ernstige gevolgen.

Boven het uiterste zuidoosten van Italië is een gesloten wolkendeck voorspeld. Stijg indien nodig naar 10.000 ft om hierboven te blijven. De wolkenband zou niet erg groot zijn zodat het enige tijd later weer helder weer kan worden met goed zicht en kan er een fix gemaakt worden.

Na het passeren van de zuidoost-Italiaanse kustlijn komt in de verte voor u het Griekse eiland Korfu in zicht, gelegen voor de Albanees-Griekse kust. U kunt nu eventueel uw koers corrigeren zodat u weer op koerslijn komt.

Passage Korfu volgt om 14:20 GMT. Het Griekse binnenland ligt tamelijk hoog dus klim naar 10.000 ft als u dat nog niet heeft gedaan.

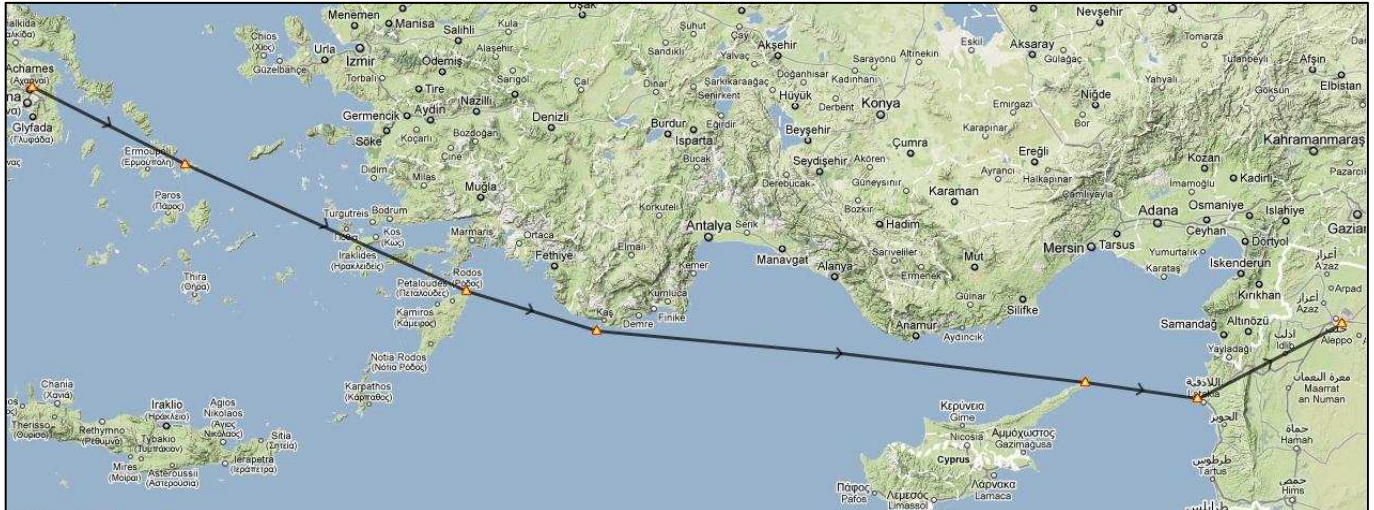
Het weer blijft goed, weinig bewolking en goed zicht. Dat is maar goed ook, u moet nog langs enkele hoge bergen vliegen, n.l. Mount Parnassus en Mount Helicon. Goed zicht is hier belangrijk.

Zet de daling in voordat u dwars bent van het meer Limni Yliki, zo'n 25 mijl van Tatoi. Tussen uw positie en Tatoi staat een berg, de Parnitha. U kunt Tatoi vanuit uw positie niet zien maar moet rechtsom de Parnitha heen vliegen. Ondertussen is de schemering ingezet.

Tatoi is het enige vliegveld op de route met een verharde runway die enige verlichting heeft. Het vliegveld blijft echter moeilijk zichtbaar tijdens de approach in de avondschemering. Maak, wanneer u Tatoi in zicht krijgt, een low speed low pass approach en zoek de windzak om de windrichting te bepalen en voer de tegenwindse landing uit. Taxi na de landing naar de parking met de benzinevaten waar u van nieuwe brandstof zult worden voorzien.

De "Uiver" landde om 15:32 GMT.

Etappe 3. Athene (Tatoi) - Aleppo (Nayrab)



De Boeing 247D was vanuit Mildenhall rechtstreeks naar Athene gevlogen maar kwam, wegens sterke tegenwind onderweg, 45 minuten na de "Uiver" pas aan.



De Miles Hawk arriveerde om 22:00 lokale tijd. Beide piloten waren uitgeput. Zonder het te merken stootte McGregor per ongeluk de magneto switch in de "off" stand tijdens de approach en prompt stopte de motor. De propeller molenwielte nog enige tijd door en het toestel landde net over

het hek rondom het veld. Men dacht dat de brandstof op was en Walker rende 1000 meter naar de race officials met het race logboek. Daarna werd het toestel in een hangaar geduwd waar men nog 5 gallons brandstof in de tanks ontdekte. Het vervolg was een frustrerend anderhalf uur durend onderzoek naar een motorprobleem wat helemaal niet bestond.

Dit deel voert over de Aegeïsche en Middellandse Zee. Hier werd genavigeerd m.b.v. zeekaarten.

FSX: Laadt vlucht "05 - McRAR Athens (Tatoi)-Aleppo (Nayrab)". U bevindt zich op Athene Tatoi aerodrome gereed voor vertrek en alles is weer ingesteld: vluchtplan, datum & tijd, brandstof, passagiers en de weersomstandigheden.

Na een snelle en voorspoedige stop vertrok de "Uiver" om 15:55 GMT van Tatoi. Stijg op in de wind, vanaf runway 21. Maak een linkerbocht naar heading 112° en stijg naar 10.000 ft. Het eerste waypoint is het eiland Mykonos. Op de noordwestpunt van dit eiland staat een vuurtoren, Armenistis. Vlieg naar dit scheepvaartbaken dat zichtbaar zal worden zodra u dichtbij het eiland komt. Op zo'n 10 mijl afstand ziet u het licht pas. Dit komt omdat het lenzenstelsel zo is geplaatst dat de lichtbundel horizontaal is gericht om het licht vanaf het water zo goed mogelijk zichtbaar te maken. In de schemer is het hier niet moeilijk navigeren, de eilanden zijn nog goed te zien.

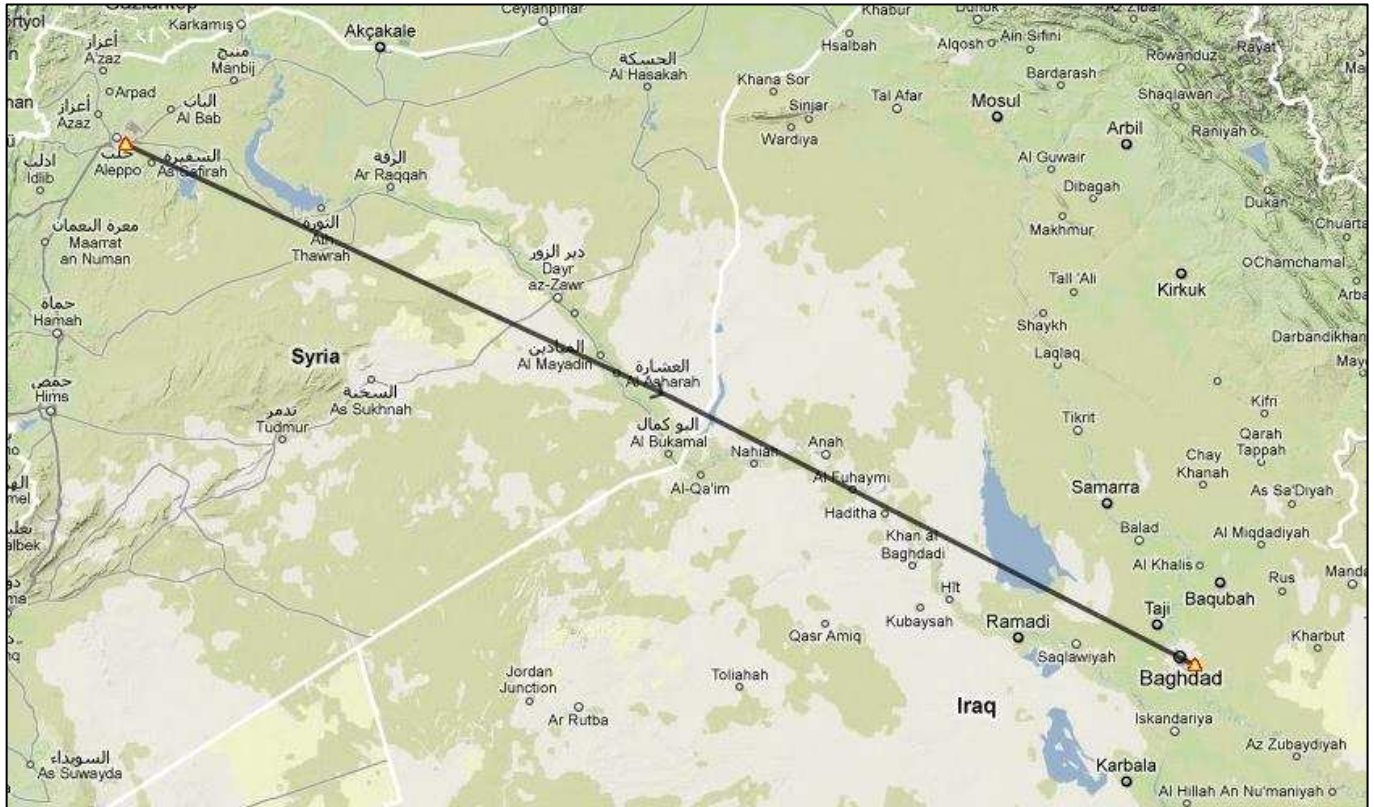
Om 16:30 GMT wordt het eiland Mykonos gepasseerd. Verleg de heading naar 109°. Het is wel donker, maar door het heldere licht van de volle maan is de omgeving goed te zien en de oriëntatie verloopt prima. De noordpunt van Rhodos wordt om 17:22 GMT gepasseerd, waar koers moet worden gewijzigd naar 102°, gevolgd door het passer en van Casteloriso lighthouse om 17:46 GMT. Hier moet een bocht naar 90° worden gemaakt om de noordo oostpunt van het eiland Cyprus te bereiken. Boven Cape Andreas Lighthouse wordt de koers verlegd naar 93° en wordt verder gevlogen naar de Syrische kust.

Om 19:30 GMT wordt de kust bij Latakia bereikt. Hier wordt koers gewijzigd naar 58° en rechtstreeks naar Aleppo gevlogen. Aleppo is nu niet moeilijk te vinden: na ca 10 minuten zijn de lichten al flauwtjes zichtbaar aan de horizon. Probeer de daling tijdig in te zetten. Het vliegveld bevindt zich ten zuidoosten van de stad, iets rechts ervan. Nog ruim voor het bereiken van de buitenwijken is het baken van het

vliegveld ook te zien. Vlieg er rechtop af. Maak de bekende approach en land tegen wind in. De “Uiver” deed dit om 20:10 GMT.

Taxi na de landing in de richting van het knipperende licht op het betonnen platform waar de brandstoftrucks gereedstaan om bij te tanken.

Etappe 4. Aleppo (Nayrab) – Baghdad (RAF Hinaida)



Tijdens de touchdown in Aleppo kwam de Lockheed Vega met z'n landingsgestel in mul zand terecht, sloeg over de kop en bleef op z'n rug liggen. Beide piloten waren ongedeerd maar het toestel was dermate beschadigd dat men op moest geven.

FSX: Laadt vlucht "06 - McRAR Aleppo (Nayrab) – Baghdad (Hinaida)". U bevindt zich op Aleppo Nayrab aerodrome gereed voor vertrek en alles is weer ingesteld: vluchtplan, datum & tijd, brandstof, passagiers en de weersomstandigheden.

Na een voorspoedige en professionele afhandeling vertrok de "Uiver" om 20:35 G.M.T weer van Nayrab. Stijg weer in de wind, richting oost-west. Maak een linkerbocht naar heading 109° en stijg naar 10.000 ft. Het meer Sabkhat Al Jabbul ligt recht voor u, even later gevolgd door een stuwwaard in de rivier Eufraat iets links van u.

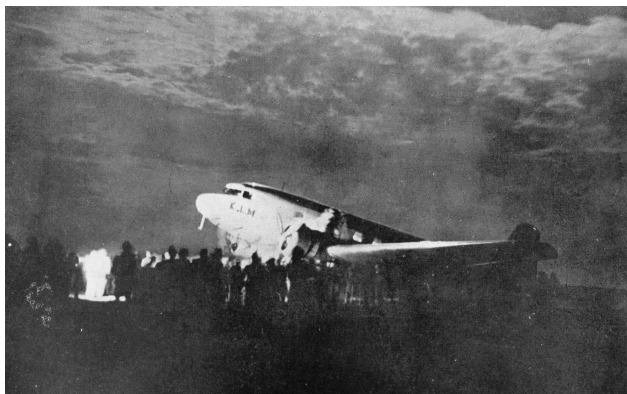
De vlucht leidt over de dorre, Syrische woestijn, een optische oriëntering 's nachts is nauwelijks mogelijk. De enige aanknopingspunten zijn de verlichte steden in de buurt van de koerslijn. Het is vliegen in één lange rechte lijn over de koerslijn en dan proberen in Baghdad uit te komen.

Marconist van Brugge wist kort na vertrek een radioverbinding met Baghdad te leggen. Dit radiostation werkte uitzonderlijk goed. Niet alleen kreeg men ieder half uur een positie doorgeseind maar ook weerberichten en hoogtewinden.

FSX: Simuleer dit door ieder half uur even gebruik te maken van uw navigatiesystemen als VOR, GPS e.d.

In de buurt van de Eufraat is deze rivier redelijk goed te onderscheiden, evenals de meren in de omgeving. Hier valt goed te navigeren. Nabij en boven het Lake Tharthar is zelfs heel goed een fix te maken. Ook is de stad Ramadi rechts goed te zien, evenals Saqlawiya en Fallujah. Links in de verte ligt Samara aan de Tigris. Van hier is het nog ca. 75 mijl naar Baghdad dat al flauwtjes zichtbaar wordt aan de horizon recht vooruit.

De eigenaar van een kleine lokale luchtvaartmaatschappij in Cairo organiseerde rondvluchten tussen Cairo en Baghdad om de race vanuit de lucht te zien. Waarschijnlijk dacht hij werkelijk dat squadrons van racende vliegtuigen, vechtend om de beste positie, te zien zouden zijn. Een misvatting.

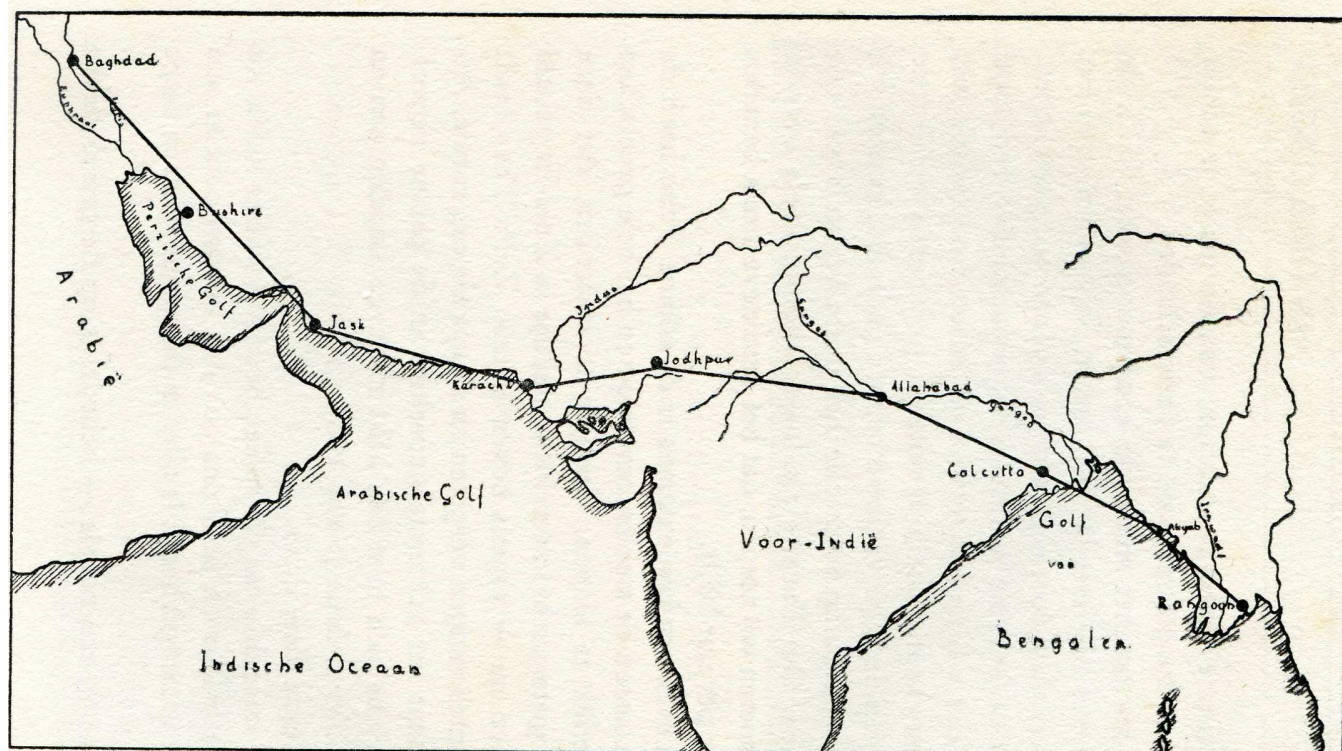


Te Baghdad

Vliegend boven de westelijke buitenwijken wordt het baken van het vliegveld, gelegen aan de oostelijke kant van de stad, zichtbaar. Bepaal tijdens de low-pass over het vliegveld de windrichting a.d.v. de windzak en maak uw approach. Parmentier zette de "Uiver" hier om 23:00 GMT precies aan de grond. Taxi na de landing in de richting van het knipperlicht, daar wacht de brandstofvoorziening op u.

Als u de hangaars nadert ziet u in het schijnsel van uw landingslichten de contouren van een ander KLM vliegtuig: de FXII "Kwartel". Dit vliegtuig vliegt op de Indië route en is de donderdag ervoor vertrokken van Amsterdam.

Dag 2.



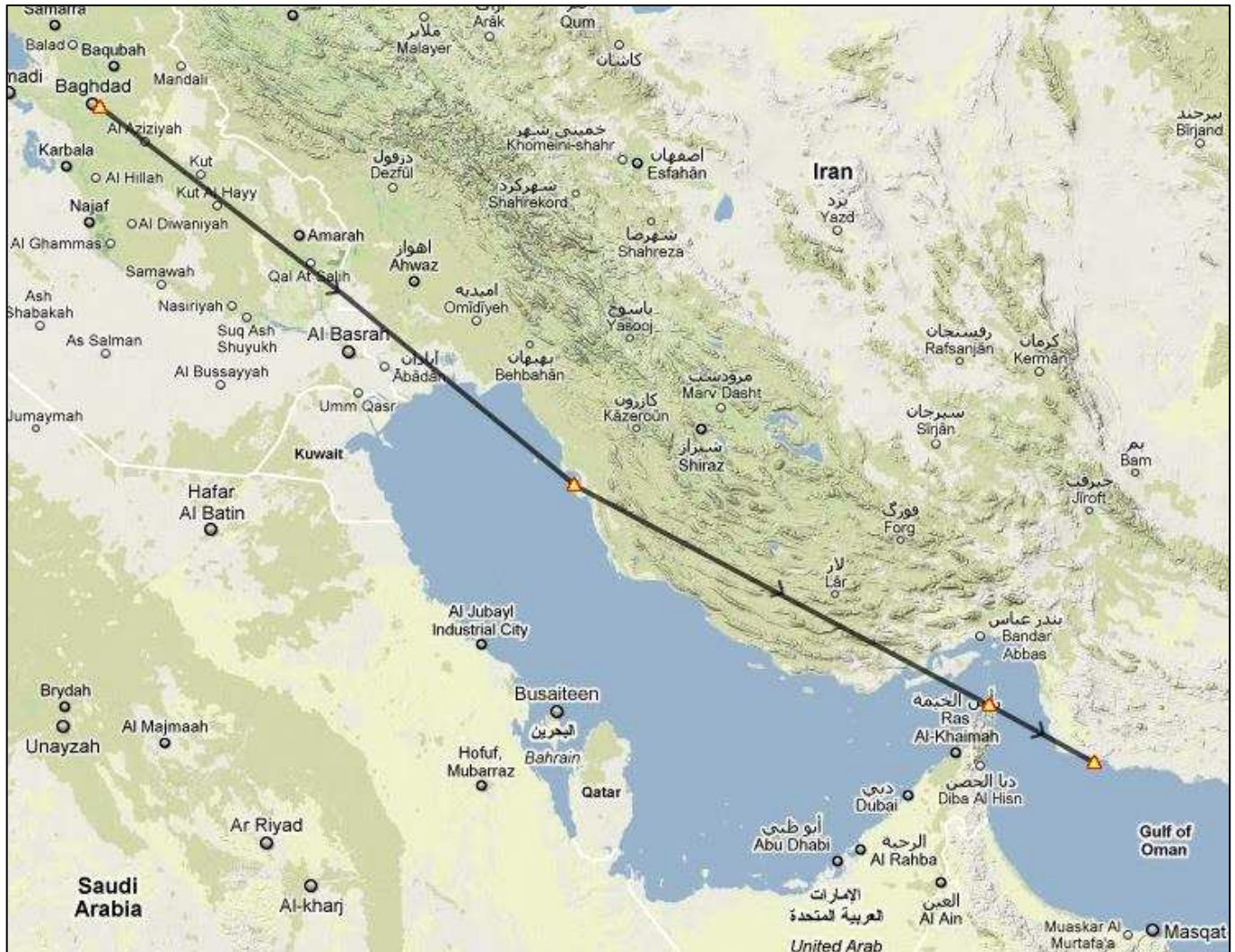
HET TRAJECT, DAT DE UIVER DE TWEDE DAG AFLEGDE.

Vertr. Baghdad 21 Oct. 00.00 G.M.T.

Aank. Rangoon 21 Oct. 22.10 G.M.T.

Afstand 5730 K.M.

Etappe 5. Baghdad (RAF Hinaida) - Jask



Race situatie overzicht:

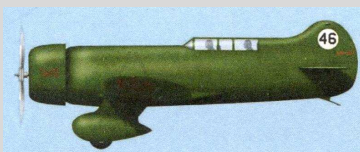
1. De Comet G-ACSP "Black Magic" met Jim en Amy Mollison is 400 km voorbij Baghdad onderweg naar Karachi.
2. De Comet G-ACSS "Grosvenor House" met Scott en Campbell Black is voorbij Baghdad onderweg naar Allahabad.
3. De KLM DC-2 PH-AJU "Uiver" staat in Baghdad.
4. De Pander S.4 PH-OST "Panderjager" nadert Baghdad.
5. De Boeing 247-D NR257Y "Warner Bros. Comet" met Roscoe Turner en Clyde Pangborn is onderweg van Aleppo naar Baghdad.

Twee deelnemers zijn "ergens" boven de Griekse eilanden.

Vijf deelnemers overnachten in Rome.

Vier deelnemers zijn niet verder gekomen dan Parijs en Marseille.

Eén deelnemer is verdwaald en geland bij Barcelona.



De Granville R-6H NX14307 "Q.E.D." met Jaqueline Cochran en Wesley Smith Pratt is ongelukkig geland in Boedapest en moet opgeven.



De Comet G-ACSR met Owen Cathcart-Jones en Ken F. Waller heeft Baghdad gemist omdat ze verdwaald waren wegens slecht weer boven de Zwarte Zee. 600 km voorbij Baghdad heeft men 's nachts een noodlanding moeten maken. Ze zijn de volgende dag teruggekeerd en nu onderweg naar Baghdad.

FSX: Laadt vlucht "07 - McRAR Baghdad (Hinaida) - Jask". U bevindt zich op Baghdad Hinaida aerodrome gereed voor vertrek en alles is weer ingesteld: vluchtplan, datum & tijd, brandstof, passagiers en de weersomstandigheden.

Na bijna een uur en een maaltijd in het restaurant van het vliegveld vertrok Parmentier weer om 00:00 GMT. Tijdens het taxiën landde de Pander S4 PH-OST "Panderjager" op Hinaida. Stijg op tegen de windrichting in en maak een bocht naar heading 122°. Begin een klim naar 10.000 ft. Tijdens de klim is de kronkelende Tigris flauwtjes te zien aan de rechterkant. Na enige tijd buigt de rivier naar het noorden af bij de stad Kut, die iets zuidelijk gepasseerd moet worden en is oriëntatie voorlopig onmogelijk.

Na enige tijd doemt de stad Kut-Al-Hayy op, die iets ten noorden moet worden gepasseerd. Weer enige tijd later wordt links de stad Amarah zichtbaar en ook heel flauwtjes de Tigris weer. Van Baghdad kan er een laatste radiopeiling worden verkregen.

Boven Perzië (het tegenwoordige Iran) zijn geen radiostations meer. Sinds Imperial Airways z'n luchtroute heeft verplaatst over Arabië zijn de stations Bushire en Jask opgeheven. Posities opvragen via radiopeilingen zijn dus voorlopig onmogelijk geworden. Parmentier stelde de beslissing om te landen in Bushire uit tot het daglicht. Dan kon worden bepaald wat precies de grondsnelheid was en of deze tussenlanding nodig was.

Het begint nu langzaam licht te worden. Dat is maar goed ook want de maan is bijna achter de horizon verdwenen en geeft nauwelijks licht meer. Rechts wordt in de verte het Hawr Al Hammar meer flauwtjes zichtbaar, met de stad Basrah ten zuidoosten ervan en iets verder zuidoost Khorramshahr, gelegen aan de Eufraat. U passeert de Karun River, die zich van links naar rechts onder u door kronkelt. Het zal niet zo heel lang meer duren of de Perzische Golf wordt bereikt bij de havenstad Bandar Shahpur (nu: Bandar Imam Khomeini).

FSX: De stad Bandar Shahpur blijkt niet zichtbaar in de default scenery. Het ernaast gelegen moerasgebied met de stad Bandar Mashahr wel. Dit doet vermoeden dat er in Bandar Shahpur een stroomstoring is ☺.
Note: ondergetekende is in de echte wereld vroeger vaak in deze buurt geweest en weet redelijk goed hoe de omgeving er uit dient te zien.

Boven de Perzische Golf begint het weer redelijk licht te worden en kan er goed VFR aan kustnavigatie worden gedaan. Na ca. 30-45 minuten boven zee te hebben gevolgen wordt het eiland Yazireh-Ye-Kargh gepasseerd (heden ten dage in scheepvaartkringen beter bekend onder de naam Kargh Island met z'n grote oliehaven). In de verte wordt Bushire reeds zichtbaar, dus tijd om de brandstofvoorraad in oenschouw te nemen.

Bij vertrek: 510 gallons. Nu nog: 339 gallons. Afgelegd: 386 mijl. Dat is 0,45 gallon per mijl. Nog af te leggen: 450 mijl = 202 gallons. Conclusie: tussenlanding in Bushire is niet nodig bij ongewijzigde weersomstandigheden.

Note: alles gebaseerd op het gebruik van de 'Douglas DC-2 "Uiver" for FSX'.

Daal wel af naar 1000 ft en maak een low speed low pass over het vliegveld van Bushire om het ontvangstcomité te laten zien dat u in ieder geval passeert. Dat gebeurt om 02:35 GMT.

Parmentier nam ook de beslissing om door te vliegen naar Jask. Jammer voor het ontvangstcomité dat op het vliegveld in alle vroegte stond te wachten met sandwiches en drankjes.

Verander boven het vliegveld van Bushire naar heading 113° en klim weer naar 10.000 ft. Op het stuk tussen Bushire en Straat Hormuz, de toegang tot de Perzische Golf, is het lastig oriënteren, maar verdwalen zal niet gebeuren: de Perzische Golf blijft continu rechts aan de horizon in zicht en dat moet zo blijven. Wanneer Straat Hormuz eenmaal is bereikt gaat het een stuk makkelijker: Ruus Al Jibal is al vanuit de verte zichtbaar en wordt gepasseerd om 04:22 GMT.

Het zicht is zo goed dat na passage van Ruus Al Jibal vrij snel de landtong waarop Jask is gelegen in zicht komt. Zet de daling op tijd in. Maak een low speed low pass over het vliegveld en bepaal de windrichting aan de hand van de windzak. Land tegen wind in en taxi naar de tent met de race officials en de opgestapelde vaten met brandstof, waar de "Uiver" om 05:13 GMT tot stilstand kwam.

Etappe 6. Jask – Karachi (Drigh Road)



FSX: Laadt vlucht "08 - McRAR Jask - Karachi (Drigh-Road)". Alles is weer ingesteld: vluchtplan, datum & tijd, brandstof, passagiers, weersomstandigheden en u bent gereed voor vertrek naar Karachi.

In het KLM-restaurant "Red Bungalow" op het vliegveld werd een ontbijt genuttigd terwijl de "Uiver" weer werd bijgetankt, waarna men vervolgens om 05:36 GMT weer vertrok.

Stijg op in de juiste windrichting en maak een bocht naar heading 091°. Klim naar 10.000 ft.

Op dit stuk is navigeren niet moeilijk. Het is gewoon de kustlijn volgen en met behulp van de kaart kijken wat de positie is. Het is wel een saai stuk naar Karachi.

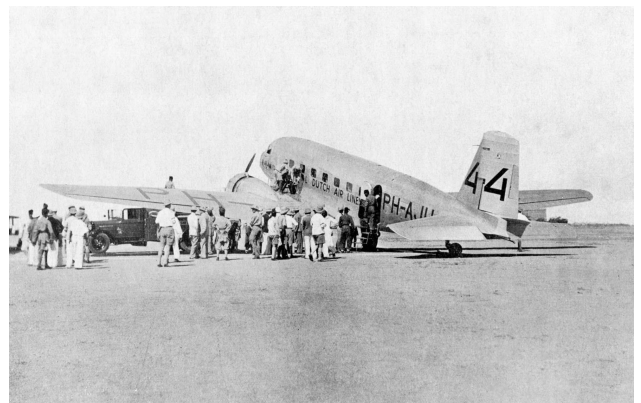
Marconist van Brugge heeft radiocontact gekregen met de KLM Fokker FXII "Rijstvogel", onderweg van Karachi naar Jask. Weerberichten worden gewisseld, hartelijke groeten en goede reis en dan passeert men elkaar tussen Pasni en het schiereiland Ormara.

FSX: let op: dit is in FSX ook zo. Kijk goed uit, de FXII vliegt ook op 10.000 ft.!

Schiereiland Ormara wordt gepasseerd om 08:00 GMT.

Bij de nadering van Karachi is het opletten geblazen: er zijn twee vliegvelden. RAF Drigh-Road is het zuidelijkste vliegveld. In de verte is ook de hoge meermast voor luchtschepen te zien, ooit bedoeld voor het Britse luchtschip R101 dat tijdens haar eerste reis is neergestort. De meermast is daarna nooit gebruikt. Iets verderop staat de enorm hoge hangaar voor het luchtschip.

Voer de landing tegenwinds uit en taxi na de landing naar de meest noordoostelijke hoek van het betonnen platform want daar, bij de hangaars, wacht de nieuwe brandstof. Parmentier landde om 08:53 GMT.



Te Karachi

Op het platform staat ook de Comet G-ACSP "Black Magic" van Jim en Amy Mollison met een defect landingsgestel. Zie de beschrijving van de volgende etappe voor meer informatie.

Etappe 7. Karachi (Drigh Road) – Allahabad (Bamrauli)



De zwarte Comet G-ACSP "Black Magic" van Jim en Amy Mollison ligt op de eerste plaats en maakt een harde landing in Karachi om 10:15 lokale tijd. Na het vertrek om 11:15 wil het landingsgestel niet intrekken en het toestel keert terug. Het landingsgestel wordt gerepareerd en het toestel vertrekt opnieuw om 18:30u lokale tijd. Echter, men is de kaarten voor onderweg vergeten mee te nemen en de Comet keert na een uur opnieuw terug. Hierna is opstijgen onmogelijk wegens grondmist. Urenlang staat men vast, ook omdat Jim Mollison geen nachtlanding wilde maken in Allahabad.

FSX: Laadt vlucht "09 - McRAR Karachi (Drigh-Road) - Allahabad (Bamrauli)". Alles is weer ingesteld: vluchtplan, datum & tijd, brandstof, passagiers, weersomstandigheden en u bent gereed voor vertrek naar Allahabad.

Als Moll, die in verband met het laten aftekenen van het race-logboek als laatste in de machine is gehesen, stuift de "Uiver" om 09:10 GMT weer over het terrein en vervolgt z'n weg. Stijg op in de juiste windrichting en maak een bocht naar heading 075°, rechtstreeks naar Jodhpur en klim naar 13.500 ft. Om 09:45 GMT wordt de Indus, zuidelijk van Hyderabad, gepasseerd.

Parmentier besloot, gezien de afstand, niet in Jodhpur te landen maar over de stad heen te vliegen. Jodhpur heeft namelijk een betrouwbare radiopeilinstallatie die voor het controleren van de navigatie wel eens goede diensten zou kunnen bewijzen.

Het landschap in dit deel van Brits-Indië (nu: Pakistan) en de Indiase provincie Rajastan is erg saai of zoals Adriaan Viruly, een andere bekende KLM-vlieger uit die tijd, het kernachtig wist uit te drukken: "... inderdaad is er geen schijn van aardigheid aan. Een schrale, steppeachtige bodem met wat opgedroogde waterwegen, later wat naakte bergen in de dorre vlakte, waar een enkele magere spoorlijn een afgrijselijk minimum aan vrolijkheid inbrengt...". Het bepalen van een positie met visuele herkenningspunten is gewoonweg onmogelijk. Gelukkig kreeg men van tijd tot tijd posities door van grondstations.

FSX: simuleer dit door af en toe, bijvoorbeeld eens per uur, even gebruik te maken van de moderne navigatiemiddelen om een fix te krijgen. Hier en daar verrijzen een paar heuveltjes en met de "terrain" functie van Plan-G is dan redelijk te bepalen waar u zich bevindt.

Eindelijk doemt Jodhpur op aan de horizon. Het paleis van de Maharadja van Jodhpur is vanuit de verte al goed te zien, iets links van het vliegveld. Om 11:20 GMT wordt Jodhpur gepasseerd.

De Maharadja van Jodhpur was een luchtvaartliefhebber en supporter van de luchtvaart. Hij ging zelfs zo ver dat hij z'n paleis zó liet bouwen dat hij een goed uitzicht had op het vliegveld. Hij verleende ook alle medewerking en hand- en spandiensten tijdens de race.

Verander boven Jodhpur de koers naar 093°. Dit deel van de etappe is minstens net zo saai als de voorgaande hoewel navigeren redelijk mogelijk blijft met behulp van enkele heuvels in het landschap.

Ca. 10-15 minuten na het passeren van Jodhpur kunt u iets links van u, op ca. 11 uur, de maan boven de horizon uit zien klimmen, een prachtig gezicht. Op dit traject is af en toe wel wat turbulentie, iets waar een DC-2 slecht tegen kon.

Als de duisternis is ingevallen ontvangt men het bericht dat Comet G-ACSS met Scott en Campbell Black te Allahabad is aangekomen. De "Uiver" ligt nu op de tweede plaats.

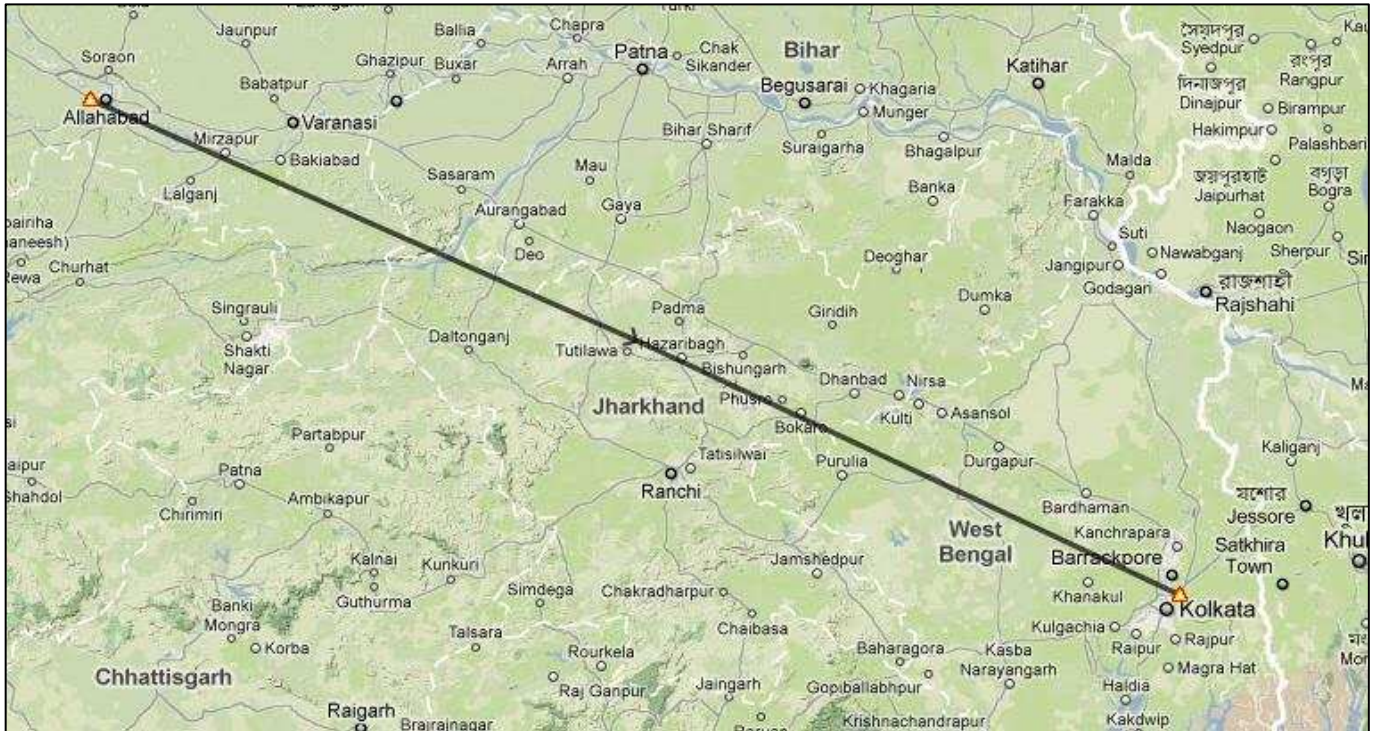
Dichter bij Allahabad worden in het schijnsel van de maan de grote rivieren als Yamuna River en Ganges zichtbaar. Denk erom op tijd met de daling te beginnen. Op enige afstand vóór Allahabad kan het bakenlicht van het vliegveld ook worden gezien. Maak de nadering op de bekende manier. Taxi na de landing naar het knipperlicht in de verte.

In Allahabad was men ervan uitgegaan dat alle deelnemers zo ongeveer tegelijkertijd zouden binnenrollen, strijdend om de 1^e plaats. Om de afhandeling en het bijtanken zo geordend en snel als mogelijk te laten verlopen had men voor alle deelnemers grote witte vakken gemaakt met op ieder vak een nummer.

De "Uiver" had verzorgingsplaats nr. 13 toegewezen gekregen. Taxi naar deze plaats en stop bij de stapel oliedrums en de zwaaiende mensen. Om 14:10 GMT stond de "Uiver" op z'n plaats waar de bemanning bevestigd kreeg dat ze tweede in de wedstrijd lagen.

Iets verderop staat een auto met een lichtbaken erop. Deze auto veroorzaakte later een crash met de Panderjager. Voor meer informatie: zie hierna.

Etappe 8. Allahabad (Bamrauli) – Calcutta (Dum-Dum)



Allahabad 1934: ratten, slangen, schorpioenen, geen elektriciteit, geen hotel, geen hangaar. Er waren tijdelijke voorzieningen in meer dan 100 tenten. De "Uiver" ligt 5 uur achter op Scott en Campbell Black in hun Comet G-ACSS "Grosvenor House".



Roscoe Turner vloog 's nachts met de Boeing 247D Allahabad 200 mijl naar het zuidoosten voorbij. Hij was helemaal verdwaald, had weinig brandstof meer en zond een SOS uit. Allahabad had door dat Turner hen had gemist en gaf een noordwestelijke koers door. Turner volgde die en

zag ineens de rivier Son beneden zich en het baken van Allahabad op 60 mijl. Hij landde op de laatste druppels brandstof.



De Pander S.4 PH-OST "Panderjager" landde met een maar half uitgedraaid rechterwiel terwijl het linkerviel in het geheel niet was uitgedraaid. Bij de landing raakten de linker- en middenpropeller verbogen.

Geysendorffer moest met 2 propellers met de trein naar Calcutta voor reparatie. Tijdens het vertrek op 26 oktober 's avonds laat kwam de Panderjager aan het einde van de runway in botsing met een mobiele schijnwerper op een auto en vloog in brand. Het toestel en de auto brandden geheel uit maar iedereen bleef ongedeerd.



De Mollisons vertrokken met de zwarte Comet G-ACSP "Black Magic" 's nachts uit Karachi naar Allahabad. Ze raakten verdwaald, cirkelden rond tot het licht werd en landden in Jabalpur, 200 mijl naar het zuiden. Hun brandstof was op en ze kregen brandstof uit een depot van een lokaal autobusbedrijf, ongeschikt voor de motoren van de Comet. Onderweg gaf

één der motoren het op en ze landden op één motor in Allahabad. De defecte motor kon niet meer worden gerepareerd en de Mollisons moesten opgeven.



De groene Comet G-ACSR kreeg problemen met het variable pitch mechanisme van één der propellers bij vertrek: dit leverde een extra vertraging van 5 uur op wegens reparatie.

2^e piloot Moll werd nogal lang bij de race officials opgehouden om z'n logboek af te laten tekenen. Parmentier startte de motoren en taxiede de "Uiver" alvast die richting uit om Moll onderweg op te pikken.

Later bleek dat in alle kranten het verhaal was verschenen dat de "Uiver" één van z'n passagiers was vergeten. Sommige bladen meldden zelfs dat de DC-2 al ruim 10 minuten onderweg was en terug moest keren.

Waarschijnlijk is dit gebeurd uit wraak omdat Parmentier niets "sensationeels" wilde vertellen aan de aanwezige pers. De "vergeten passagier" was dus Moll.

Daar er tegen de ochtend veel kans bestaat op grondmist in Rangoon besloot Parmentier een extra tussenlanding te maken in Calcutta om te voorkomen dat men boven Rangoon met te weinig brandstof in de mist terecht zouden komen.

FSX: *Laadt vlucht "10 - McRAR Allahabad (Bamrauli) - Calcutta (Dum-Dum)". Alles is weer ingesteld: vluchtplan, datum & tijd, brandstof, passagiers, weersomstandigheden en u bent gereed voor vertrek naar Calcutta.*

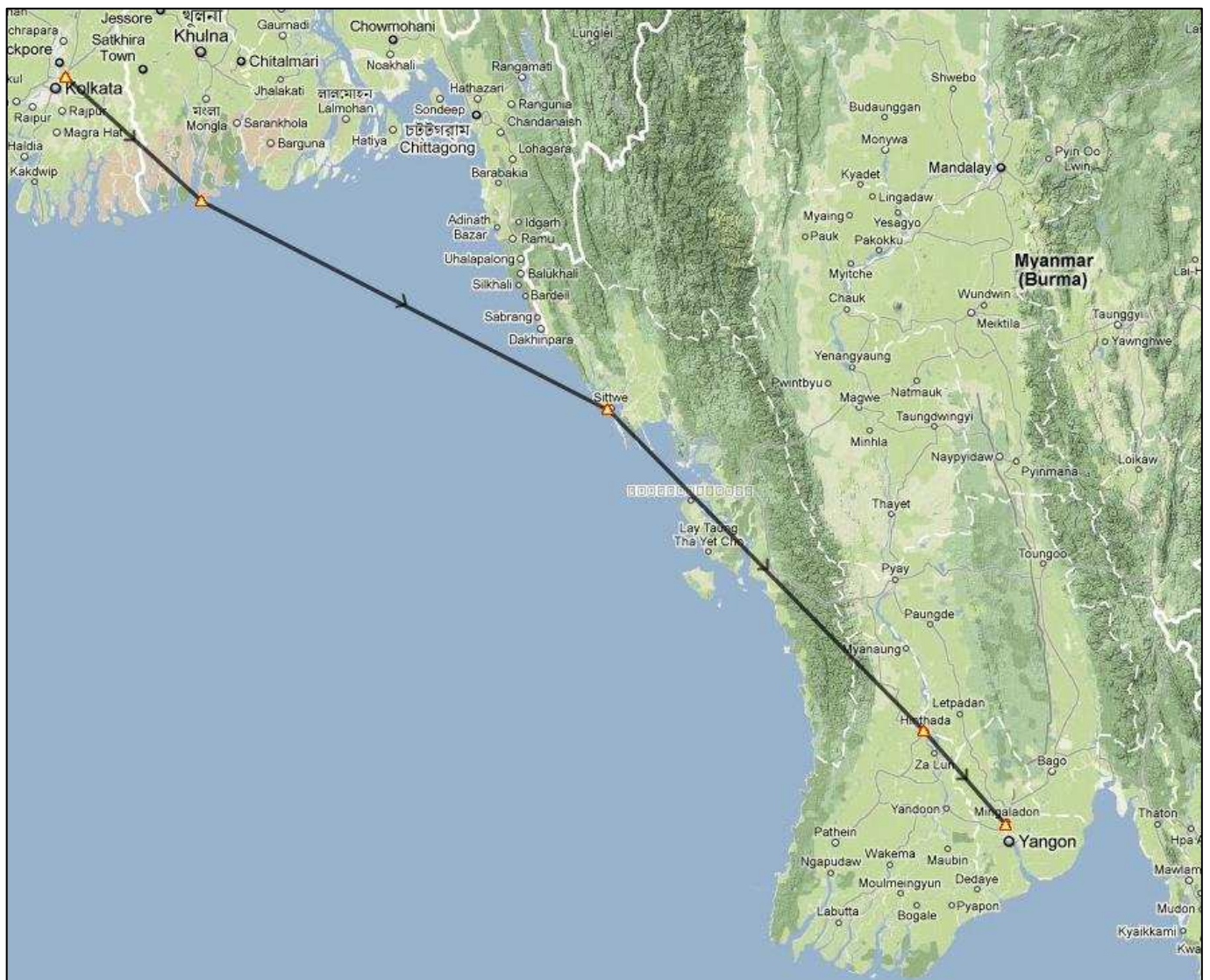
Nadat Moll, onderweg van de race officials, tijdens het taxiën was opgepikt steeg de "Uiver" op om 15:13 GMT. Stijg op in de juiste windrichting en maak een bocht naar heading 113°, rechtstreeks naar Calcutta en klim naar 13.500 ft.

Navigeren is mogelijk met behulp van de Ganges maar die verdwijnt na een klein halfuurtje in noordelijke richting. Er zijn wel een aantal meren in de buurt en dat is een flinke hulp bij het navigeren.

Na ca. 50 minuten vliegen wordt de rivier Son gepasseerd. Hierna is het weer lastig navigeren omdat er nauwelijks aanknopingspunten zijn om een fix te bepalen. Weer moet er genavigeerd worden met behulp van de in de buurt aanwezige meren. De stuwmere Tenughat Reservoir, Panchet Reservoir en Maithon Reservoir die u links kunt zien liggen zijn goede oriëntatiepunten.

Uiteindelijk verschijnt in de verte de stad Calcutta (nu: Kolkata), gelegen aan de Hooghly River. Het vinden van het vliegveld is een beetje lastig, ondanks dat er een baken op het veld staat en de grenzen van het veld verlicht zijn. Na de landing blijkt men ook hier de aandacht te trekken met een knipperlicht en staat de brandstof klaar bij de schijnwerpers voor de hangaars. De "Uiver" landde hier om 17:47 GMT en werd ontvangen door de gehele Hollandse kolonie in Calcutta die bij de hangaar stond opgesteld.

Etappe 9. Calcutta (Dum-Dum) – Rangoon (Mingeladon)



Race situatie overzicht

De Comet G-ACSS "Grosvenor House" met Scott en Campbell Black is Singapore voorbij en ligt op de eerste plaats.

De KLM DC-2 PH-AJU "Uiver" staat in Calcutta.

De Boeing 247D met Turner en Pangborn is onderweg van Allahabad naar Rangoon.

De Comet G-ACSP "Black Magic" met Jim en Amy Mollison staat samen met de Pander S.4 PH-OST "Panderjager" in Allahabad.

De groene Comet G-ACSR met Cathcart Jones en Waller vliegt tussen Karachi en Allahabad.

De Miles Hawk met McGregor en Walker vliegt "ergens" tussen Baghdad en Jask.

Hansen en Jensen in de Desoutter zijn onderweg van Aleppo naar Baghdad.

De DH.80 Puss Moth "My Hildegard" met solist Jimmy Melrose staat in Aleppo voor de overnachting.

Twee deelnemers zijn onderweg van Athene naar Aleppo.

De rest vliegt nog boven Europa.

FSX: Laadt vlucht "11 - McRAR Calcutta (Dum-Dum) - Rangoon (Mingeladon)". Alles is zoals gewoonlijk ingesteld en u kunt vertrekken naar Rangoon.

Na de maaltijd waar de Hollandse kolonie met tafels en al bij de hangaar voor had gezorgd en ook de "Uiver" van brandstof was voorzien vertrok het toestel weer om 18:20 GMT.

Stijg op in de juiste windrichting en maak een bocht naar heading 131°, rechtstreeks naar Jefford Point Lighthouse aan de Golf van Bengalen. Klim naar een hoogte van 13.500 ft.

Navigeren tot aan de Golf van Bengalen is hier ook lastig: er is bewolking en een teveél aan rivieren in dit rivierdeltagebied. Het landschap bestaat alleen maar uit rivierarmen die er in donker bijna allemaal hetzelfde uitzien. Uiteindelijk komt dan toch tussen de wolken door de vuurtoren van Jefford Point in zicht en moet koers worden veranderd naar 117°. Nu begint de oversteek van het noordelijk deel van de Golf van Bengalen naar Akyab (nu Sittwe) waarbij er voorlopig niets anders is te zien dan het schijnsel van het maanlicht in de golven door gaten in de bewolking heen.

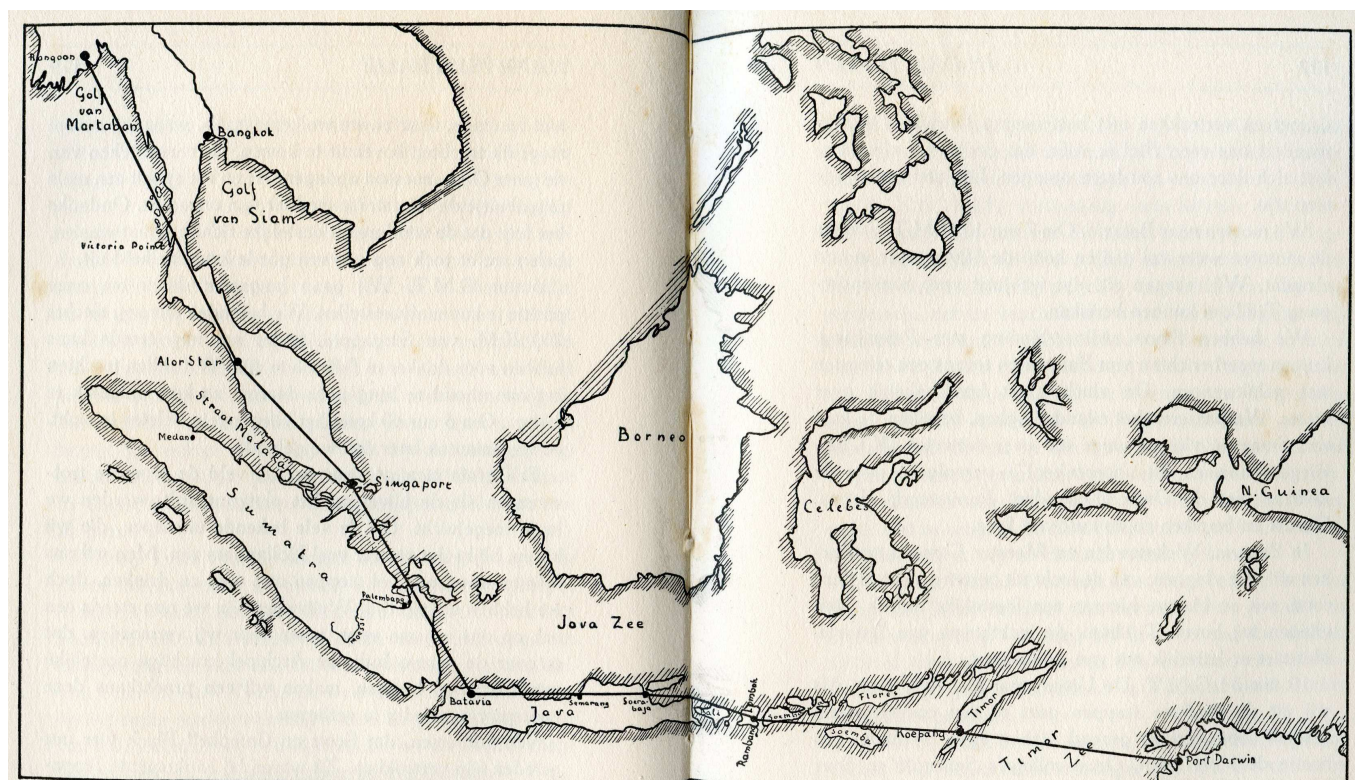
Opnieuw worden er voor navigatie zeekaarten gebruikt.

Uiteindelijk komen de lichten van Akyab in zicht aan de horizon en wordt Akyab gepasseerd om 20:24 GMT. Verander koers naar 135°. Het eerste gedeelte is kustnavigatie en de kustlijn is redelijk te zien in het maanlicht. Daarna zijn er geen aanknopingspunten meer in het donker bij het passeren van het Arakangebergte. Vervolgens komt langzaam de rivier Irrawaddy in zicht en kan er begonnen worden met de daling zodra u boven de stad Henzada bent aangekomen. Mingeladon heeft via de radio laten weten dat men parrafineverlichting heeft aangelegd langs de runway voor extra zichtbaarheid. De stad Rangoon (nu Yangon) komt in zicht evenals het baken van het vliegveld. Land in de juiste windrichting en meld u bij de brandstof bevoorradingsploeg die de aandacht trekt met een knipperlicht bij de grote hangaar, waar de "Uiver" zich om 22:10 GMT meldde en werd ontvangen door een groot aantal Hollanders.



De Miles Hawk kwam op 23 oktober 's avonds in donker in Rangoon aan. Het vliegtuig kwam terecht in een wolk van rondzwevende papieren lampionnen met lichtjes erin. McGregor en Walker raakten hierdoor volledig in verwarring en konden het vliegveld niet vinden. De brandstof-situatie werd precair maar precies op tijd werd er vanaf het vliegveld een lichtfakkel afgeschoten. Men was bij puur toeval tegelijkertijd met het "Lampionnenfeest" gearriveerd.

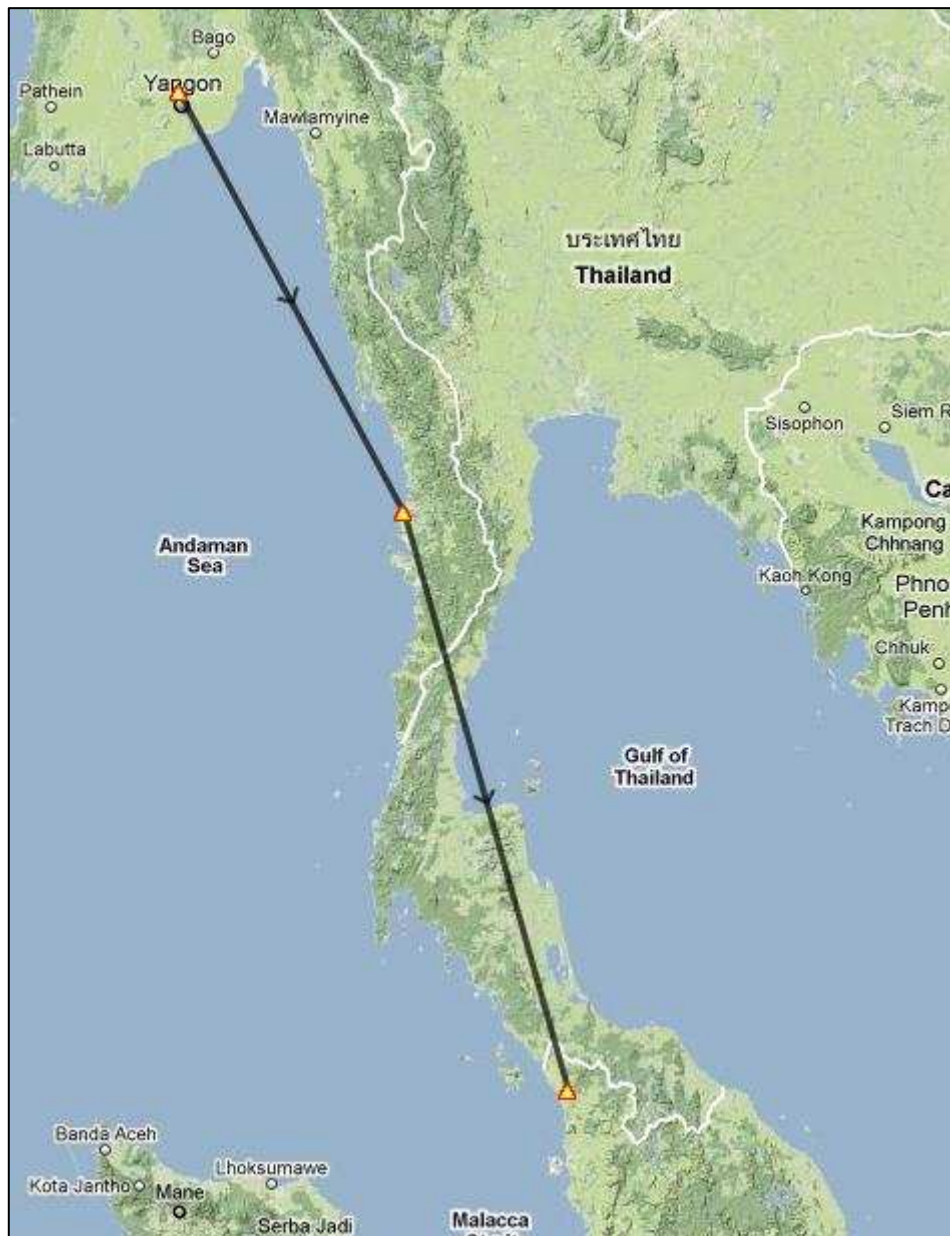
Dag 3.



HET TRAJECT, DAT DE UIVER DE DERDE DAG AFLEGDE.

Vertr. Rangoon	21	Oct. 22.42 G.M.T.
Aank. Port Darwin	22	Oct. 23.00 G.M.T.
Afstand	5700	K.M.

Etappe 10. Rangoon (Mingeladon) – Alor Setar



FSX: Laadt vlucht "12 - McRAR Rangoon (Mingeladon) – Alor Setar". Alles is zoals gewoonlijk ingesteld en u bent gereed om te vertrekken naar Alor Setar.

In één van de zijkamers van de grote hangaar werd, samen met de aanwezige Hollanders, een ontbijt genuttigd. De stemming was een beetje gedrukt wegens de tegenslag met het landingsgestel van de Panderjager. Daarna steeg de "Uiver" weer op om 22:45 GMT voor de vlucht naar Alor Setar.

Stijg op in de juiste windrichting en maak een bocht naar heading 152°. Klim naar 10.000 ft. Na ca. 15 minuten vliegen wordt de kust bereikt en begint u aan de oversteek van de Golf van Martaban, onderweg naar Myeik Lighthouse. Tegen de tijd dat Myeik Lighthouse wordt bereikt zal het licht wel zijn gedoofd.

Iets links van u staat de zon op het punt boven de horizon te verschijnen. Vanaf nu tot aan Australië is de reis voor wat betreft de scenery zeker de moeite waard en is navigeren, als het zicht het toelaat, niet moeilijk.

Na ca. anderhalf uur vliegen passeert u de monding van de Tevoy River en het schiereiland Ynchin Taung.

FSX: de kaarten van Google Maps, die worden gebruikt door Plan-G, zijn hier onvolledig. Vóór de kust bij het naderen van Myeik Lighthouse liggen enkele grote eilanden in de Andaman Zee die niet op de kaart staan maar de namen wel. Gebruik voor oriëntatie hier de “Satelliet” functie waar deze eilanden prima zichtbaar zijn.

Myeik Lighthouse wordt om 00:40 GMT gepasseerd. Zoals verwacht is het licht reeds gedoofd maar de vuurtoren zelf is visueel waarneembaar. Hier wijzigt u koers naar 164° en wordt in één rechte lijn naar Alor Setar gevlogen.

Na ongeveer 15 minuten vliegen wordt de Golf van Siam (nu: Golf van Thailand) in de verte zichtbaar, aan de overkant van het schiereiland Malakka (nu: Maleisisch schiereiland). Steek het schiereiland Malakka over van NNW naar ZZO en u bereikt de Golf van Siam na ongeveer een half uur vliegen.

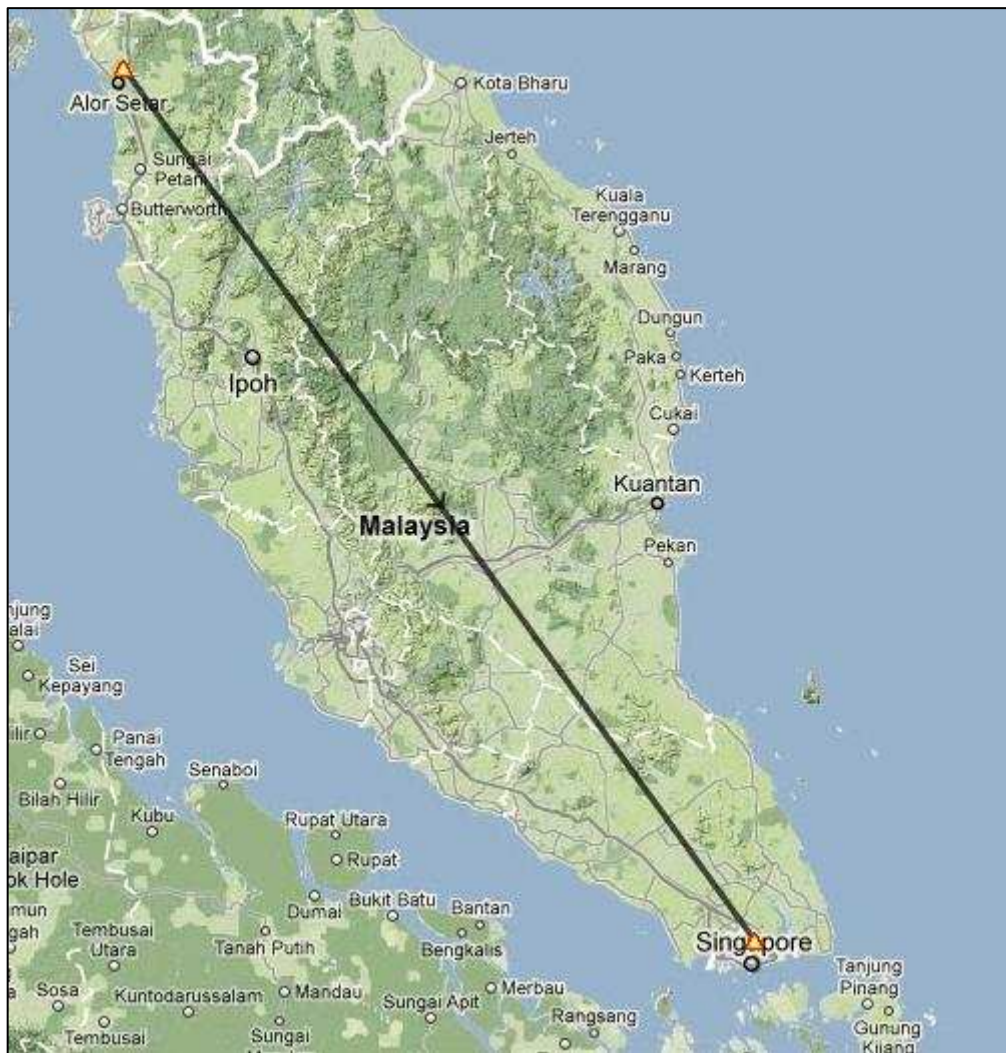
Parmentier had in Rangoon vernomen dat het vliegterrein van Alor Setar zeer drassig is. Hij was bang dat dit problemen op zou leveren bij het starten en marconist Van Brugge deed er dan ook op dit deel van de vlucht alles aan om er per radio achter te komen of het die nacht in Alor Setar hard geregend had.

Hierna volgt weer een stuk zee, waarna de rest van het Siamese (nu: Thaise) deel van het schiereiland wordt overvlogen in één rechte lijn naar Alor Setar, gelegen in Malakka, het huidige Maleisië. Oriëntatie op dit stuk verloopt prima en u vliegt VFR met gemak naar Alor Setar.

Dichter bij het vliegveld gekomen is te zien dat het landingsterrein vol ligt met grote plassen.

Voorzichtigheid is geboden bij het landen. Bepaal de windrichting aan de hand van de windzak, maakt de juiste approach tegen de windrichting in en land, daarbij de grote plassen omzeilend. Hier en daar heeft men wat hekken neergezet om de grootste kuilen aan te geven. Taxi over het drassige terrein naar het kleine betonnen platform waar de afhandelingsploeg gereed staat voor het bijvullen van de brandstof. De “Uiver” stopte hier om 03:27 GMT zonder noemenswaardige problemen.

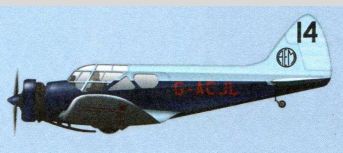
Etappe 11. Alor Setar – Singapore (Seletar)



Het vertrek van het zeer drassige Alor Setar leverde voor sommige deelnemers enkele problemen op.



Op 24 oktober bleef de Miles Hawk steken in de modder bij de eerste take-off run. Nadat het vliegtuig geheel moddervrij was gemaakt lukte het bij een tweede poging wel.



Ook de Airspeed Courier bleef steken in de modder en moest de nacht doorbrengen in Alor Setar.



Hansen en Jensen probeerden met de Desoutter gedurende 2 dagen 10 keer te vertrekken maar bleven telkens steken in de modder. Uiteindelijk werd al het overbodige gewicht en de bagage uitgeladen en per trein naar Singapore verstuurd. Pas daarna lukte het opstijgen. In Singapore werd alles weer aan boord genomen.

FSX: Laadt vlucht "13 - McRAR Alor Setar - Singapore (Seletar)". Alles is zoals gewoonlijk ingesteld en u bent gereed om te vertrekken naar Singapore.

Nadat de "Uiver" bemanning in een nabijgelegen bungalow, bereidwillig afgestaan door de Engelse bewoners, een bad kon nemen en een ontbijt kregen, vertrok de "Uiver" weer om 04:10 GMT. Tijdens de take-off run kwam het toestel van onder tot boven onder de modder te zitten wegens het drassige veld.

Taxi voorzichtig naar de plaats waar u op wilt stijgen. Vermijdt zoveel mogelijk de plassen daar ze aardig diep kunnen zijn. Sommige plassen heeft men met hekken afgezet om te voorkomen dat men daarin terechtkomt. Stijg op in de juiste windrichting en maak een bocht naar heading 144°. Klim naar 10.000 ft. Navigeren is lastig, er is vrij veel bewolking, een eerste teken van de natte oost-moesson.

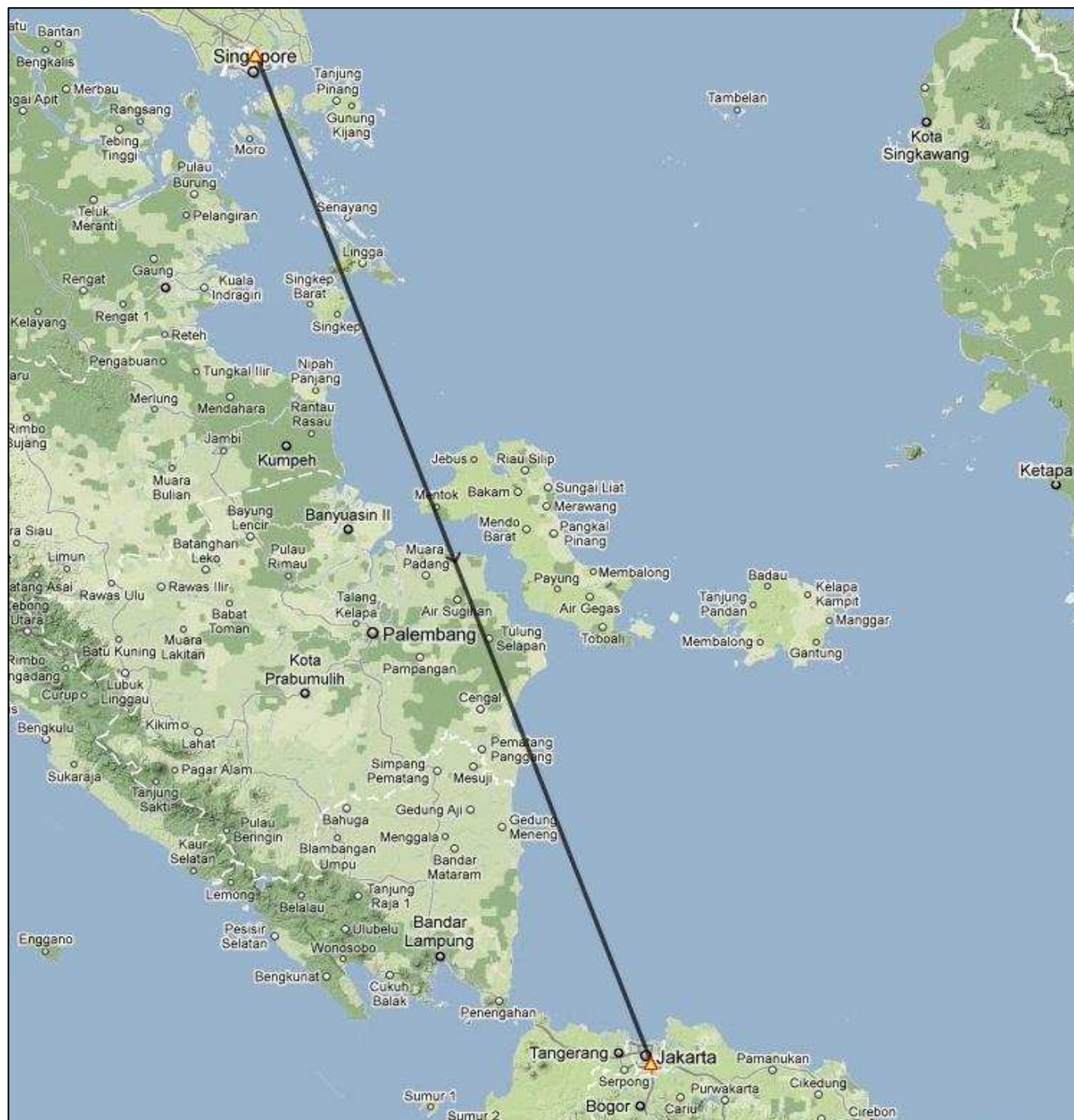
Begin om ongeveer 06:00 GMT de daling naar een hoogte waar goed grondzicht mogelijk is om een fix te krijgen. Nadat een fix is verkregen en u weer op de koerslijn vliegt na de nodige correctie(s), hervat de heading 144° die u rechtstreeks naar Seletar zal brengen dat vanuit de verte goed zichtbaar is als de bewolking het toelaat.

Voer na de approach een tegenwindse landing uit. De "Uiver" landde om 06:44 GMT. Taxi naar de noordzijde van het betonnen platform. Daar staat de refuelling party gereed om u af te handelen.



De Boeing 247D kwam in het donker aan, om 21:30 lokale tijd. Turner en Pangborn wisten niet of ze nu rechts of links van de rij lichten moesten landen. Eenmaal op de grond realiseerde men zich dat de enkele rij lichten was neergelegd op de runway centerline.

Etappe 12. Singapore (Seletar) – Batavia (Tjililitan)



De “Uiver”-bemanning hoort hier dat de rode Comet vier uur voorligt. Scott en Campbell Black wilden in Singapore een paar uur uitrusten maar toen ze vernamen dat de “Uiver” uit Rangoon vertrokken was stapten ze onmiddellijk in hun Comet en vertrokken naar Darwin.

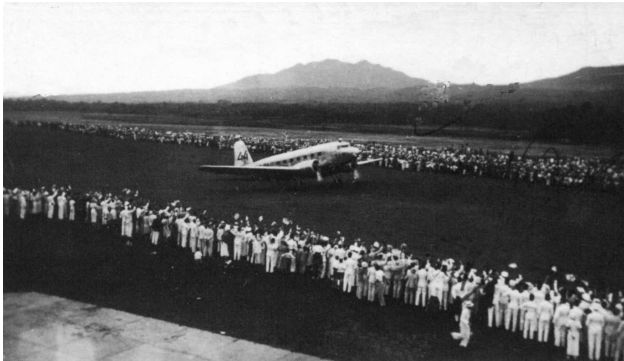
FSX: Laadt vlucht “14 - McRAR Singapore (Seletar) - Batavia (Tjililitan)”. Alles is zoals gewoonlijk ingesteld en u bent gereed om te vertrekken naar Batavia.

De “Uiver” vertrok weer om 07:13 GMT. Taxi naar het punt waar u geland bent en stijgt op in de juiste windrichting. Maak een bocht naar heading 158° en klim naar 10.000 ft.

Navigeren op zicht is in dit deel van de etappe vrij eenvoudig. Het lijkt op island hopping. Dat is wel nodig ook, daar er kennelijk een sterke crosswind west-oost staat want u drift voortdurend naar het oosten weg en moet regelmatig corrigeren.

Verderop wordt het navigeren wat lastiger wegens brede wolkenvelden en er is daardoor weinig grondzicht.

Marconist van Brugge had regelmatig radioverbinding met Palembang. Men werd voorzien van weerberichten en zelfs telegrammen met gelukwensen omdat de "Uiver" op de tweede plaats lag.



Aankomst te Tjililitan

Na ruim een uur vliegen is de oostkust van Sumatra zichtbaar tussen de wolken door. Ook verschijnt aan de horizon het eiland Banka, voor de zuidoostkust van Sumatra. Na passage van Banka volgt een klein stukje Sumatraanse oostkust oost van Palembang, waarna het in één rechte lijn verder gaat over de Javazee naar Batavia (het huidige Jakarta) op het eiland Java. Door de bewolking is het moeilijk positie te bepalen. Volgens de berekeningen bent u om 10:10 GMT op het punt dat de daling moet beginnen. Daal naar ca. 3000 ft, beneden de bewolking. Daarna kunt u uw positie trachten te bepalen. Het vliegveld is niet zo erg makkelijk te vinden. Het ligt aan de zuidoostkant van

Batavia. Wanneer het net donker genoeg is kunt u het baken zien.

Maak de approach op de bekende manier en land tegen wind in. In de avondschemering, om 10:34 GMT, raakten de wielen van de "Uiver" de grond op Tjililitan, waar het toestel werd opgewacht door een enorme menigte. Volg na de landing het verlichte gedeelte van de met grind bedekte taxibaan in de richting van het flashlight, ongeveer pal zuid, en parkeer daar om brandstof te tanken.



De groene Comet G-ACSR maakte een voorzorgslanding op Tjililitan wegens oliedrukverlies in de rechtermotor. De technische dienst van de KLM voerde een inspectie uit maar vond niets. De runway van Tjililitan was te kort voor een take-off met volgetankte brandstoftanks. De Comet vertrok dan maar met minder brandstof maar moest daarom een extra tankstop in

Kupang maken.

Etappe 13. Batavia (Tjililitan) - Rambang



FSX: Laadt vlucht "15 - McRAR Batavia (Tjililitan) - Rambang". Alles is zoals gewoonlijk ingesteld en u bent gereed om te vertrekken naar Rambang.

Na de nodige plichtplegingen en een radiotoespraak door Parmentier, die ook in Nederland werd uitgezonden, vertrok de "Uiver" om 10:57 GMT naar Rambang.

Stijg op in de juiste windrichting, maak na take-off een bocht naar heading 105° en klim naar 3000 ft om net onder de bewolking te blijven. De duisternis valt in maar er zijn aanknopingspunten genoeg ter oriëntatie. Volg de koers van 105° naar Cirebon aan de kust. Zorg ervoor dat u goed op koers bent vlakbij Cirebon en niet tegen de vulkaan Gunung Kareme (3000m) aan vliegt. Cirebon wordt om 11:37 GMT bereikt en hier dient de koers te worden gewijzigd naar 095°. De vuurtoren van Tegal wordt ten noorden ervan gepasseerd om 11:54 GMT, een kwartier later ligt links de stad Pekalongan waarvan de vuurtoren goed te zien is. Houdt uw posities goed in de gaten, het kan zijn dat u last hebt van drift door de sterke wind.

Verander boven de vuurtoren Tanjung Emmas bij Semarang, dat 20 minuten later wordt bereikt, de koers naar 98° en vlieg rechtstreeks over land naar Surabaya.

Om 13:07 GMT wordt Cepu aan de Solo rivier gepasseerd. Enige tijd later is het meer Waduk Pacal flauwtjes zichtbaar aan de rechterkant, gevolgd door de meren Waduk Prijetan en Waduk Gondang links en een klein half uur later vliegt u over het vliegveld van Surabaya, Darmo (nu Juanda) waar men de baanverlichting heeft aangestoken als groet. Hier moet koers worden gewijzigd naar 105°. De bewolking laat toe dat er naar 5000 ft wordt geklommen. Nu volgt een gedeelte van Straat Madura en de kustlijn is redelijk zichtbaar.

Na ongeveer een kwartiertje is flauwtjes het licht van de vuurtoren van Probolinggo zichtbaar, iets rechts van een klein eilandje.

Waar de koerslijn weer aan land komt bevindt zich een vulkaan, de Gunung Agung. Het is zaak goed uit te kijken naar de vuurtoren van Panarukan, een eindje verderop, om via dit licht te vliegen. Omzeil op deze manier de berg en blijf daarna in de buurt van de kustlijn daar er op de meest oostelijke punt van Java nog een vulkaan ligt. Dit punt wordt bereikt om 14:00 GMT en vervolgens wordt de Bali Zee overgestoken naar de noordkust van Bali.

Na het passeren van de Balinese noordkust wordt het uitkijken naar de vuurtoren Terawangan. Vrij kort daarna komt het eiland Terawangan in zicht, als eerste van een rij van drie eilanden, met daarop de vuurtoren. Draai boven de vuurtoren naar heading 124°.

Daal naar 3000 ft na het passeren van de vulkaan Gunung Punikan. Al snel wordt de oostkust van Lombok zichtbaar. Het vliegveld van Rambang is makkelijk te vinden met behulp van de kaart en het zicht dat goed is. Bepaal de windrichting aan de hand van de verlichte windzak en land op de met vuurtjes



Nachtelijke tussenlanding te Rambang

verlichte runway. In 1934 landde de "Uiver" hier om 15:20 GMT. Taxi daarna naar het gebouwtje en de stapel oliedrums om brandstof bij te tanken.

Etappe 14. Rambang – Kupang (El Tari)



FSX: Laadt vlucht "16 - McRAR Rambang - Kupang (El Tari)". Alles is ingesteld en u bent gereed om te vertrekken naar Kupang.

Na een snelle tankbeurt en een smeerbeurt voor sommige motoronderdelen vertrok de "Uiver" om 15:57 GMT richting Timor.

Stijg op in de heersende windrichting en maak een bocht naar heading 100°. Ga naar een hoogte van 6000 ft. De oversteek van Straat Atlas is slechts enkele minuten. Rechts in de verte is de vuurtoren van Tanjung Maloh te zien voordat 'ie door de wolken aan het zicht wordt onttrokken. In dichte bewolking wordt over Sumbawa gevlogen.

Na ongeveer een half uur vliegen wordt door de bewolking heen de zuidkust van het eiland Sumbawa zichtbaar. Daal tot 3000 ft, tot onder de bewolking en vlieg over Straat Sumba naar het eiland Sumba. Rond 17:00 GMT, middernacht lokale tijd, komt flauwtjes de noordwestkust van Sumba in zicht en korte tijd later het licht van de vuurtoren Waikelo. Ook wordt een kwartiertje later links het licht van vuurtoren Tanjung Sasar zichtbaar voordat het aan het zicht onttrokken wordt door de heuvels die er aan landzijde voor staan. Het gaat onwieren en u kunt beter onder deze onweersbui blijven vanwege de sterke winden die er heersen. Er zijn momenteel genoeg visuele aanknopingspunten zichtbaar om weer terug te sturen naar de koerslijn als u last gehad hebt van drift, voordat de oversteek naar Timor over de Savuzee rond 17:30 GMT begint.

Marconist van Brugge heeft wel radioverbinding met Kupang, maar een radiopeilinstallatie heeft men in Kupang nog niet, dus kan men geen positie doorgeven. Wel seint Kupang dat het weer gunstig is.

Het is dus belangrijk dat u de zuidwestpunt van Timor niet mist. Echter, het zicht is slecht. Ook vanwege het wolkendek is er geen maanlicht.

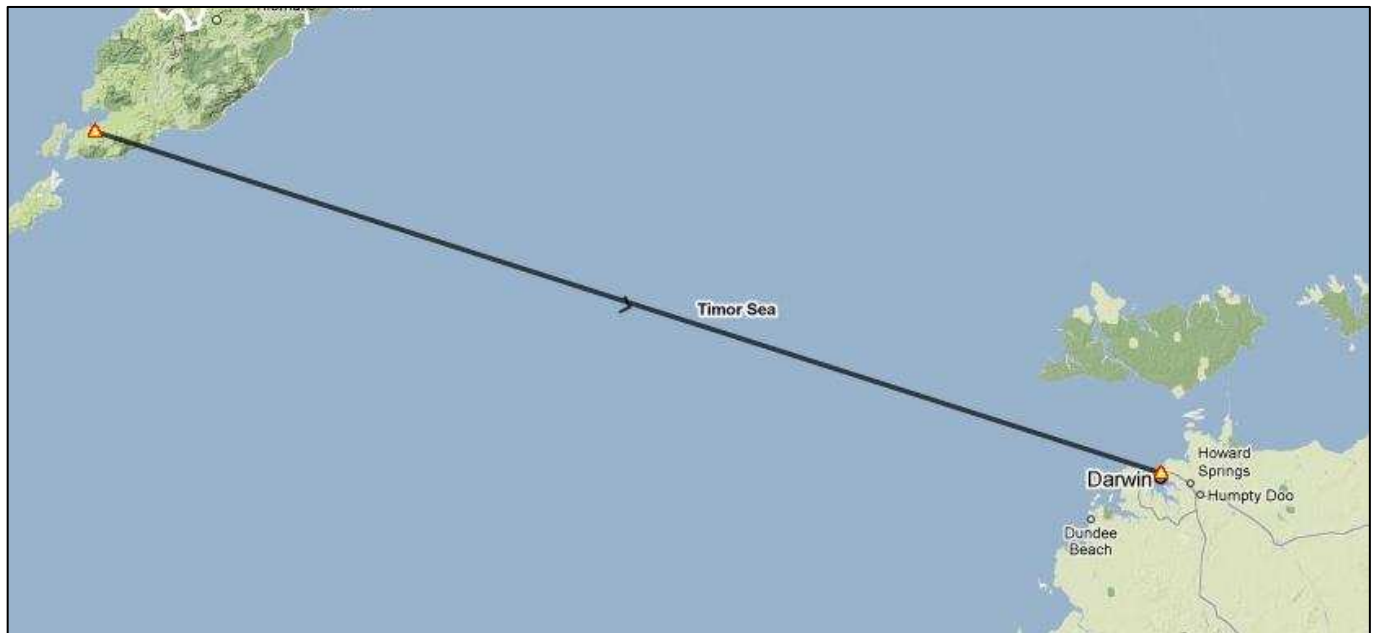
Land in zicht om 18:42 GMT. Het is het eiland Semau. Even later worden de beide vuurtorens Tanjung Kurong en Tanjung Oisina zichtbaar. Bepaal uw positie en zorg ervoor dat u op weer op de koerslijn komt als u last hebt gehad van drift. Het is belangrijk zeker te weten welke vuurtoren Tanjung Kurong precies is. Dit baken hebt u nodig om het vliegveld El Tari te vinden dat 13 mijl verder op een heading van ca. 104°graden naar het oosten ligt. Enkele minuten later wordt het baken van El Tari zichtbaar en kunt u de juiste approach inzetten voor de landing, die de "Uiver" uitvoerde om 19:03 GMT. Taxi na de landing naar het flashlight waar het ontvangstcomité reeds klaarstaat.

In werkelijkheid ging het ook zo. Alles was op die plaats aanwezig: de KLM agent, het race comite voor het aftekenen van het race logboek, maaltijden voor de passagiers enz. Alleen brandstof was er niet; brandstof moest worden ingenomen aan de andere kant van het vliegveld. Dus moest iedereen weer instappen, de motoren moesten weer worden gestart en de "Uiver" moest naar de andere kant taxiën, wat natuurlijk een vertraging opleverde.



De Boeing 247D kreeg na het vertrek uit Singapore een verlies van oliedruk in de linkermotor. Men vloog verder met de linkermotor op klein vermogen. In Kupang werd een inspectie uitgevoerd maar er werd geen oorzaak gevonden. Turner is daarna opgestegen met full power, waarna het vermogen van de linkermotor weer werd teruggedraaid. In Darwin werd het probleem gevonden in het oliedrukventiel.

Etappe 15. Kupang (El Tari) – Darwin (Parap)



FSX: Laadt vlucht "17 - McRAR Kupang (El Tari) – Darwin (Parap)". Doe de voorbereidingen en vertrek naar Darwin.

Nadat de tanks rechtstreeks uit benzinevaten met behulp van een handpomp waren bijgevuld, wat tergend langzaam gebeurde, vertrok de "Uiver" weer om 19:50 GMT.

Stijg op in de juiste windrichting en maak een bocht naar heading van 106°. Klim naar 6500 ft. De vlucht gaat een stukje over Timor om vervolgens de kustlijn te passeren en te beginnen aan de oversteek van de zo gevreesde Timorzee. Aan de horizon begint de dagenraad al te gloren. Verder is er hoegenaamd niets te zien in de pikdonkere nacht.

Waarom de Timorzee zo werd gevreesd door vliegers was niet helemaal duidelijk. Er waren wel veel haaien in de Timorzee maar die had je in andere zeeën ook. Scott en Campbell Black hadden zelfs revolvers bij zich om zichzelf, wanneer ze eventueel in de Timorzee terecht zouden komen, van het leven te kunnen beroven uit vrees voor de haaien.



Precies halverwege Kupang en Darwin had de Australische marine een onderzoeksschip gestationeerd, de HMAS Moresby. Dit schip lag daar om te assisteren in noodgevallen en fungeerde als baken. Eén zoeklicht stond gericht op Kupang, één zoeklicht wees in de tegenovergestelde richting naar Darwin. Dit schip verzorgde ook weerberichten en informatie over hoogtewinden. De "Uiver" is er in 1934 recht overheen gevlogen.

FSX: dit schip bevindt zich ook in de scenery.

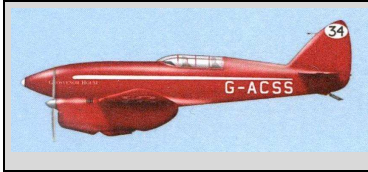
Behalve zee en lucht is er niets te zien, maar u bent wel getuige van een fraaie goudkleurige zonsopgang. En dan, om 21:22 GMT, een paar mijl aan de rechterkant, wordt HMAS Moresby zichtbaar. Een indicatie dat er slechts een zeer geringe drift was.

Tweëneenhalf uur na vertrek uit Kupang kreeg de marconist radioverbinding met Darwin en kon een positie worden bepaald. Enige tijd later komt flauwtjes links van u in de verte de zuidwestpunt van Bathurst Island in zicht. Daarna volgt Point Charles met z'n vuurtoren op het schiereiland Cox Peninsula, waar u bijna recht op af vliegt. Darwin ligt links van het Cox Peninsula. Zodra u de stad bent



HMAS Moresby

genaderd kunt u Parap aerodrome iets rechts van de landtong die naar u toewijst zien. Vlieg aan op de juiste manier en land tegen de windrichting in. De "Uiver" landde om precies 23:00 GMT, 64 uur en 25 minuten na het vertrek uit Mildenhall. Op het veld aan de westzijde van de grote hangaar staat reeds een tankauto en een paar race officials op u te wachten.

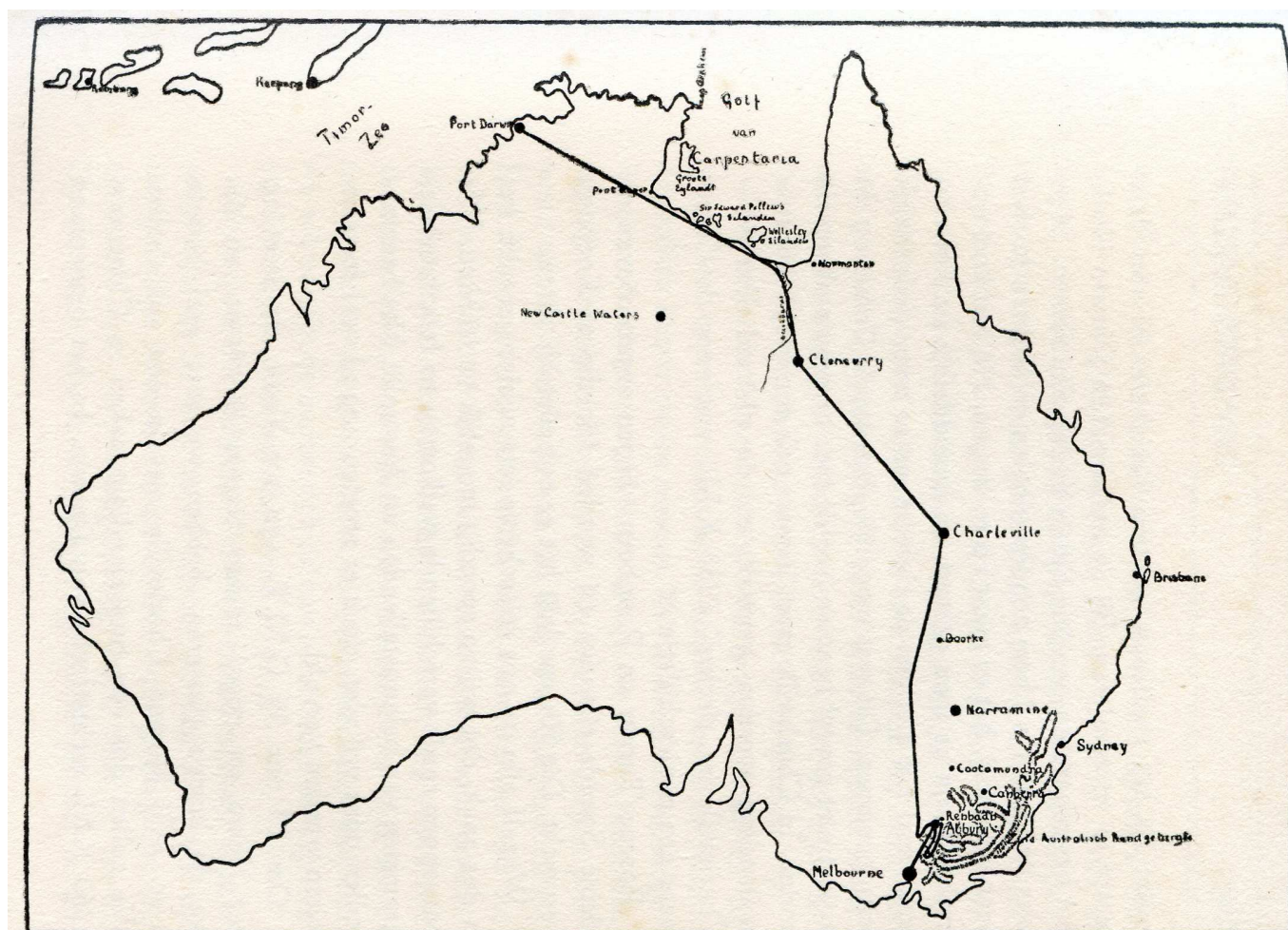


De rode Comet G-ACSS "Grosvenor House" moest, 2 uur na vertrek uit Singapore, de linkermotor uitzetten wegens wegvallende oliedruk. Na de landing in Darwin had Scott enorme pijn in z'n rechterbeen wegens het urenlang rechts roer geven om de uitgevallen linkermotor te compenseren. Te Darwin werd de motor gerepareerd.



Op 28 oktober om 09:00 lokale tijd vertrok Jimmy Melrose met z'n DH.80 Puss Moth "My Hildegard" van Kupang. Door een storm boven de Timorzee werd hij naar het zuiden afgedreven. Hij miste HMAS "Moresby" geheel en kwam over land buiten het bereik van z'n kaart. Hij dacht dat hij te ver naar het noorden zat en draaide naar het zuidwesten. Een eind verderop herkende hij de kustlijn van één van z'n eerdere vluchten boven dit gebied, keerde om en vloog 200 mijl terug naar Darwin. Vlak voor de landing was z'n brandstof op. In glijvlucht landde hij om 17:30u lokale tijd.

Dag 4.



HET TRAJECT, DAT DE UIVER DE LAATSTE DAG AFLEGDE.

Vertr. Port Darwin	22 Oct.	23.35 G.M.T.	Vertr. Albury	23 Oct.	23.55 G.M.T.
Aank. Albury	23 Oct.	15.20 G.M.T.	Aank. Melbourne	24 Oct.	00.52 G.M.T.

Afstand 3000 K.M.

Etappe 16. Darwin (Parap) – Cloncurry



FSX: Laadt vlucht “18 - McRAR Darwin (Parap) - Cloncurry”. Vertrek, na de voorbereidingen voor take-off, naar Cloncurry.

Na vele welkomst- en felicitatietelegrammen van belangstellenden uit Australië in ontvangst te hebben genomen vertrok de “Uiver” om 23:35 GMT.

In het binnenland van Australië zijn weinig oriëntatiepunten. Bovendien wordt er zware bewolking op de route verwacht. Parmentier wilde daarom op grote hoogte vliegen en iets oostelijk opsturen zodat hij over een groot gedeelte de kust van de Golf van Carpentaria tot dichtbij Cloncurry kon volgen. Deze route is wel een half uur langer maar de navigatie werd eenvoudiger en Cloncurry kon gemakkelijker worden gevonden zonder er lang naar te hoeven zoeken.

FSX: Gebruikers van ORBX FTX AU Blue, Gold, Green en Red of FTX Australia sceneries zijn tijdens de volgende etappes enorm in het voordeel. De scenery is schitterend en zeer gedetailleerd, navigeren op zicht is een stuk eenvoudiger. Meer info: http://fullterrain.com/product_australia.html

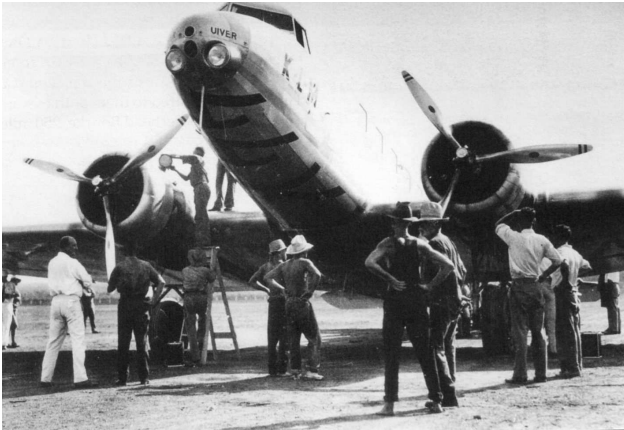
Stijg op in de heersende windrichting, maak een bocht naar heading 114° en start de klim naar 13.000 ft om boven de wolken en de turbulentie te blijven. Na een eindeloos lijkende vlucht over een saai landschap komt om 01:27 GMT eindelijk de Roper River in zicht en wordt Port Roper om 01:34 GMT gepasseerd. Hier dient de koers te worden verlegd naar 119° en moet er 305 mijl over de Arafura Zee worden gevlogen, evenwijdig aan de kust.

Navigeren gaat hier een stuk makkelijker daar er veel oriëntatiepunten langs de kust zijn, voor zover de bewolking het toelaat.

Bij het passeren van de South Wellesley Islands kan worden gedaald tot onder de bewolking. Dit geeft een betere navigatie om straks het punt te vinden waar landinwaards de Leichhardt River moet worden gevolgd.

Maak boven de monding van de Leichhardt River een bocht naar rechts, heading 161°. Nu komt het op VFR aan: de Leichhardt River buigt iets af naar rechts. Houdt uw huidige koers aan en probeer op de koerslijn te blijven aan de hand van herkenningspunten als wegen, rivierbeddingen etc.

FSX: Weer zijn gebruikers van ORBX FTX AU Blue, Gold, Green en Red of FTX Australia sceneries in het voordeel. Hier zijn de droge rivierbeddingen en wegen goed te herkennen.

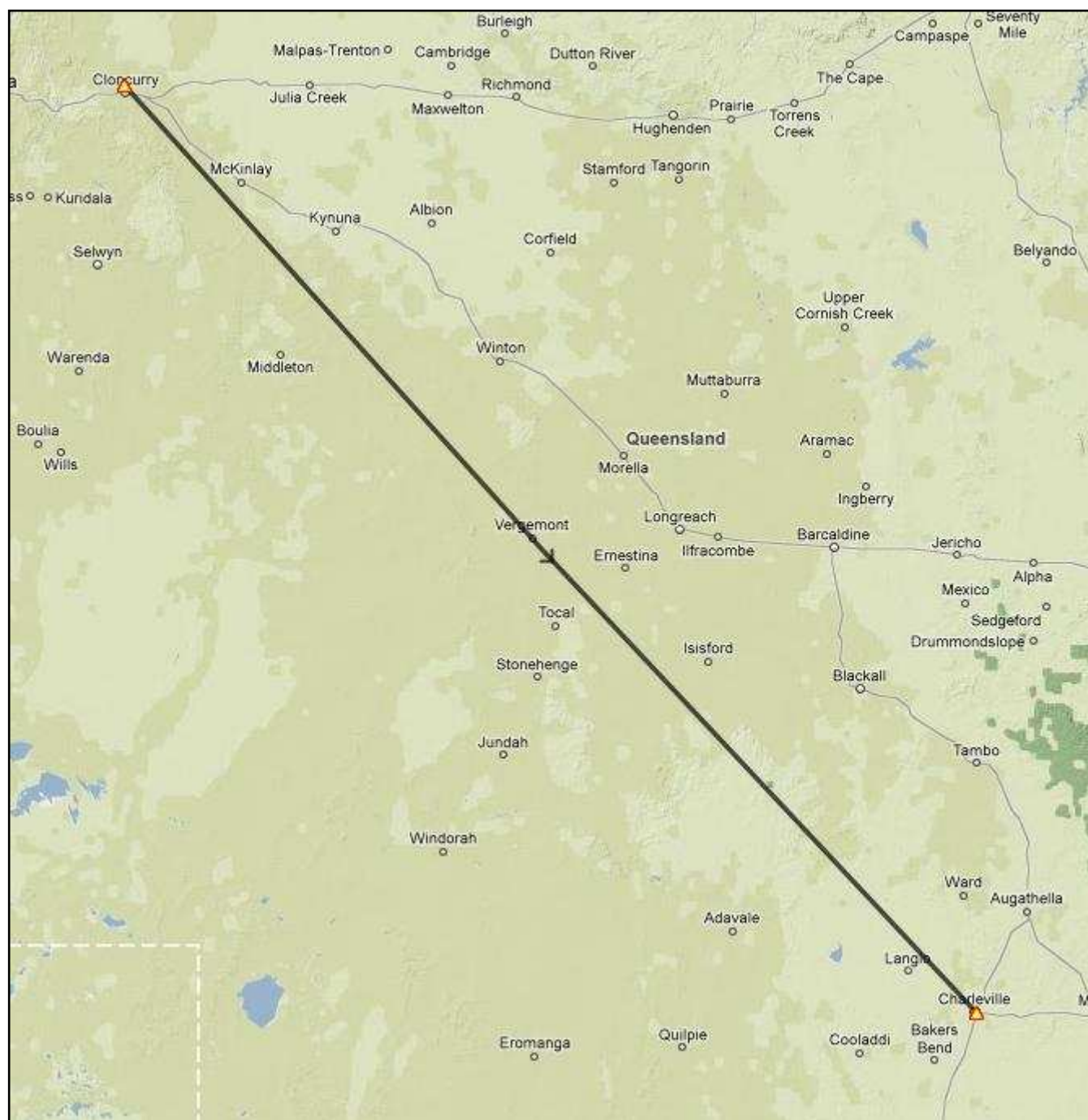


Te Cloncurry

Probeer iets ten westen van Four Ways de weg 83 (de Burke Developmental Road), een vrij brede weg, op te pakken. Volg deze naar Cloncurry. Het vliegveld ligt iets ten noorden van Cloncurry, als u de weg 83 hebt gevolgd iets links van de stad. De "Uiver" landde hier vanuit de redelijk koele hoogte in een klamme 45°C (113°F).

Maak de bekende approach en een tegenwindse landing en taxi naar de tankwagen op het modderige platform.

Etappe 17. Cloncurry – Charleville



FSX: Laadt vlucht "19 - McRAR Cloncurry - Charleville". Vertrek, na de voorbereidingen voor take-off, naar Charleville.

Parmentier moest lang zoeken naar brandstof. Intussen liep het vliegveld vol met de lokale bevolking en onder grote belangstelling vertrok de "Uiver" weer om 05:37 GMT.

Maak na take-off in de juiste windrichting een bocht naar heading 131°. Klim naar 4500 ft om onder de wolken te blijven. Later wordt de bewolking minder en kan er geklommen worden naar 10.000 ft. Ook dit stuk Australië is saai en eentonig, zonder visuele oriëntatiepunten. De enige opwindings is het af en toe passeren van een weg die ook vermeld is op de kaart zodat er iets van een fix bepaald kan worden. De marconist weet zo af en toe een positie te krijgen via één van de radiostations in de buurt. Als het gaat schemeren zal dit ook moeilijker en onbetrouwbaarder worden wegens het "nachteffect" (radiogolven worden dan afgebogen door de ionosfeerlagen rond de aarde en het peilen van radiogolven wordt dan onbetrouwbaarder).

Ongeveer een uur voor aankomst in Charleville seinde marconist van Brugge aan Charleville dat de "Uiver" om ongeveer 08:40z zou aankomen.

Daal iets ten zuidwesten van Isisford tot onder de bewolking om een beter zicht te hebben en hopelijk een fix te kunnen krijgen bij de wegkruising die zich voor u moet bevinden.

Op ongeveer 100 mijl voor Charleville wist marconist van Brugge een tweetal radiopeilingen te krijgen die wonderwel goed bleken te kloppen.

Na enige tijd komt rechts aan de horizon Lake Dartmouth in zicht en links dichterbij een kleiner meer. Charleville is nu niet ver meer, nog ca. 45 mijl en verschijnt na enige tijd aan de horizon in zicht in de avondschemering. Het vliegveld bevindt zich vanuit uw positie gezien net achter de stad.

Tijdens de approach vuurde men vanaf het veld een rode lichtkogel af: onveilig, verboden te landen! Na 5 minuten gebeurde er nog niets en marconist van Brugge vroeg via de radio om de reden van het landingsverbod. Na nog eens 5 minuten volgde het antwoord: "Car with flares going out now". Dat was vreemd, bij aankomst was het net zonsondergang met nog voldoende licht om te landen. Kennelijk was men niet gereed voor de ontvangst van de "Uiver". Ondertussen was het donker geworden en na enige tijd reed er inderdaad een auto het veld op en plaatste men slordig een paar lampen, maar niet bij de runway. Hierna volgde een groene lichtkogel: toestemming om te landen. De "Uiver" raakte bij de landing om 08:55 GMT naast de baan, kwam in de modder terecht en moest met behulp van een tractor naar de vaten met brandstof worden gesleept. Parmentier was woedend over deze gang van zaken en protesteerde hevig bij de commandant van het vliegveld en de race officials.

Vlieg gedurende 15-20 minuten rondjes boven het vliegveld en land vervolgens op runway 12. Taxi na de landing naar de oliedrums die langs de rand staan opgesteld.

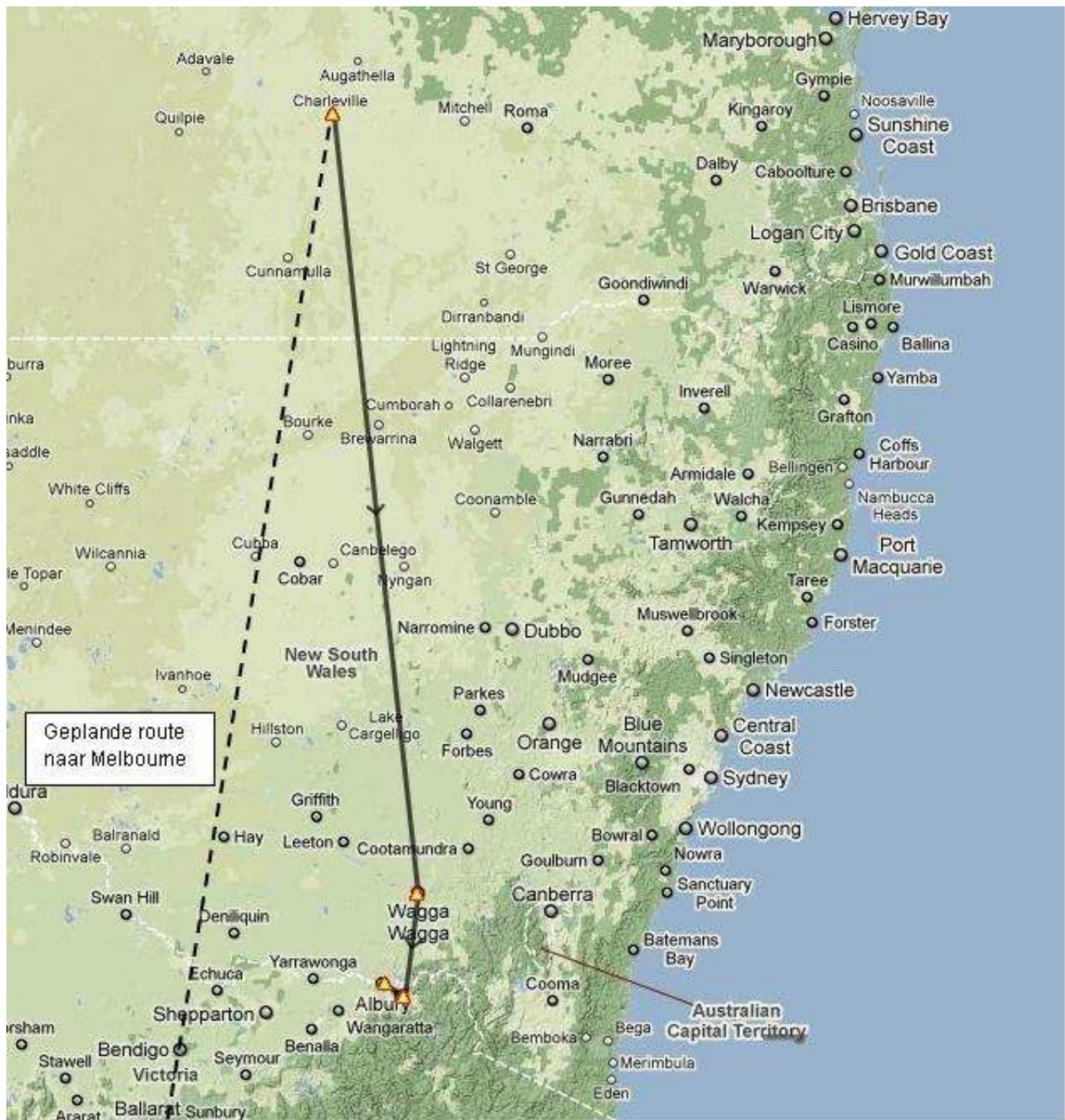


Na vertrek uit Darwin kreeg de rode Comet G-ACSS "Grosvenor House" opnieuw last van wegvallende oliedruk in de linkermotor. Het vermogen werd teruggenomen en Scott moest opnieuw urenlang rechts roer geven om de uitgevallen linkermotor te compenseren. Te Charleville werd tijdens een anderhalf uur durend oponthoud het oliecircuit opnieuw geheel nagekeken en werden de bouten van de cylinderkoppen opnieuw aangedraaid. Hierna liep de motor weer normaal.



Tijdens de vlucht van Darwin naar Charleville van de Boeing 247D reflecteerden de meren en rivieren die stonden aangegeven op Roscoe Turner's kaart het maanlicht niet als men had verwacht. De reden was: tijdens het droge seizoen bestonden deze rivieren en meren simpelweg niet met als gevolg dat Roscoe opnieuw verdwaalde. Met grote moeite en hulp van Charleville is de Boeing 4 uur later geland. Opnieuw had men last gehad van verlies van oliedruk in de linkermotor maar bij een inspectie in Charleville vond men niets.

Etappe 18. Charleville – Albury



Nu ontstaat er een vreemde situatie: wij weten wel precies wat er staat te gebeuren maar de “Uiver”-bemanning wist dit nog niet. Zij hadden de bedoeling rechtstreeks naar Melbourne te vliegen en daar rond middernacht aan te komen. Daar kwam het niet van. De “Uiver” kwam in hevige onweersbuien terecht, verdwaalde en maakte een noodlanding op de paardenrenbaan van Albury.

FSX: Controleer of de McRAR Extras scenery nog geactiveerd is (Settings ⇒ Scenery Library ⇒ “McRobertson Air Race Extras” moet geactiveerd zijn ⇒ OK).

Het weer: als u de vlucht onderbreekt, opslaat en op een ander tijdstip weer opnieuw laadt om door te vliegen blijkt FSX het weer te hebben aangepast en zijn de onweersbuien verdwenen. Stel de afzonderlijke weerstations onderweg weer opnieuw in met “thunderstorms” en de nodige neerslag. Tot aan Albury werd in onweer gevlogen.

FSX: Laadt vlucht “20 - McRAR Charleville - Albury”. Alles is zoals gewoonlijk ingesteld en u bent gereed om te vertrekken naar Albury. Het vluchtplan is waardeloos want het is een vluchtplan voor

Charleville-Melbourne ☺.

Te Charleville hoort Parmentier dat de rode Comet is geland in Melbourne. De snelheidsrace kan men dus niet meer winnen.

Omdat het vliegveld van Charleville zo slecht was verlicht bood men aan een auto voor het vliegtuig uit te laten rijden naar de runway. Parmentier vertrouwde echter de slechte organisatie in Charleville niet meer en sloeg het aanbod af. In plaats daarvan liep Moll, verlicht door de landingslichten van de "Uiver", tijdens het taxiën voor het vliegtuig uit naar de startbaan om het traject te verkennen.

Zie de volgende links voor meer informatie over wat er precies is gebeurd tijdens deze etappe:

<http://www.alburycity.nsw.gov.au/www/html/1162-the-uiver-story.asp>

http://www.alburywodongaaustralia.com.au/media_releases.asp?ID=16

<http://www.abc.net.au/local/stories/2006/11/21/1793944.htm?site=goulburnmurray>

Nadat Moll weer was ingestapt steeg de "Uiver" op om 09:55 GMT. Taxi naar de juiste runway en stijg op. Maak een bocht naar heading 164° en klim naar 1 0.000ft.

Al snel komt u, net als de echte "Uiver" in 1934, terecht in onweersbuien.

In het begin is navigatie nog redelijk te doen met behulp van de vele meertjes in de buurt, maar later zijn er nauwelijks aanknopingspunten meer te zien.

Klim, wanneer nodig, naar 13.000 ft om boven de wolken te blijven. Na enige tijd verdwijnen de onweersbuien, net als op de echte "Uiver"vlucht, om na een klein uur weer in alle hevigheid terug te keren.

FSX: doe uw best om bij Wagga Wagga te komen, ca 3 uur vliegen van Charleville. De echte "Uiver" is gerapporteerd over Wagga Wagga te hebben gevlogen. Zij wisten niet waar ze waren maar kwamen daar toevallig overheen, wij willen daar doelbewust overheen vliegen om de echte "Uiver"-vlucht na te bootsen en moeten het zien te vinden!

Parmentier's eigen verhaal:

...Het is nu 14 uur G.M.T. De wolken stijgen hoger en hoger, en onze hoogtemeter wijst eerst 4000 en spoedig 5000 M. De temperatuur van de buitenlucht daalt beneden het vriespunt. Plotseling zitten we in de wolken; we zetten onze carburateur-verwarming aan om bevroren te voorkomen en trachten nog zo snel mogelijk te stijgen. Wij krijgen echter zware remousklappen (turbulentie), zodat we onze riemen moeten vastmaken. Het schijnt er naar uit te zien, dat de laatste loodjes zeer zwaar zullen wegen.

Van Brugge zit wanhopig te seinen; ik ken hem en weet, hoe hij zich voelt. Dat hij, juist nu we de radio zo dringend nodig hebben, niet in staat is mij weerberichten of andere gegevens te verstrekken, geeft hem hetzelfde wanhopige gevoel, dat een brandweerman moet hebben, die op het moment dat hij bij een felle brand de kraan van een spuit opendraait, tot de ontstellende ontdekking komt, dat de waterleiding bevroren is. Hij heeft Melbourne te pakken, maar de tekens zijn onleesbaar.

Om 14 uur 22 seint Melbourne: „wij trachten U peilingen te geven, maar kunnen U niet horen." Dan vraagt van Brugge een weerbericht, doch ontvangt niets meer. We zijn intussen tot 5200 M.

geklommen. Hoewel wij vol gas geven, wil onze machine niet meer omhoog, wij dalen; onze vario-meter wijst een daalsnelheid van twee meter per seconde aan. Wij weten wat dat betekent; ik steek de cockpit-verlichting aan en zie dat de ruiten met een ijslaag zijn bedekt. Dat is lelijk, die ijsafzetting zit ook op onze vleugels en propellerbladen, en daarom kunnen we niet meer stijgen; we moeten terug.

Terwijl we de koers wenden, gaan we langzaam maar zeker omlaag. Daarover behoeven we ons echter niet ongerust te maken; de hoogste bergen zijn hier slechts 2000 meter en wij vliegen nog boven 4500. Als we lager komen, neemt de temperatuur toe en zal het ijs smelten. Het duurt dan ook niet lang, of we horen zware klappen tegen de romp. Deze worden veroorzaakt door stukjes ijs, die van de propellerbladen loslaten en met kracht tegen de zijwand van de cockpit, die daarvoor speciaal gepantserd is, worden geslingerd. De thermometer wijst reeds boven het vriespunt; het ijsgevaar is verdwenen. Maar hiermede zijn we nog niet in Melbourne.

We komen tenslotte weer uit de wolken. Het gaat er nu om, eerst onze positie te bepalen. Daarna kunnen we trachten op lager hoogte Melbourne te bereiken. Van Brugge doet nog steeds zijn uiterste best om door het geschetter in zijn koptelefoon enige morsetekens op te vangen. Melbourne seint: „kan U onmogelijk peilen op 900 M. Probeer op 823 M. te seinen." Maar van Brugge kan op deze golf lengte niet uitzenden.

We zijn inmiddels tot op 1000 M. gedaald, en trachten in het bleke maanlicht iets van de grond te zien.

Het blijkt, dat we ons juist boven de grens van vlak land en berg-terrein bevinden. Ik geef het stuur aan Moll om een paar andere kaarten op te zoeken, daar op de grote kaart geen bergen staan aangegeven. De bergen beginnen hier pas op een afstand van 300 K.M. ten Noorden van Melbourne, we zijn hoogstens een uur vliegen van de kust verwijderd. Als we maar eerst de Zuidkust van Australië konden bereiken, maar daarvoor moeten we over de bergen en door het onweersgebied heen, en dat zal wel niet zo eenvoudig zijn. Op grote hoogte durf ik het — in verband met het gevaar van ijsafzetting — in geen geval meer te proberen. Er blijft dus niet anders over dan te trachten, onder het wolkendek door de kust aan te lopen, maar daarvoor moeten we eerst nauwkeurig onze positie weten.

Langs het heuvelterrein vliegend, ontdekken we plotseling een meer, en op enige afstand daarvan de lichten van een stadje. De omtrek van het meer en de rivier, die er in uitstroomt, is in het maanlicht duidelijk te onderscheiden. We kunnen echter op onze kaarten geen stad vinden, waar in de nabijheid een meer is gelegen; het is natuurlijk ook mogelijk, dat de rivier buiten haar oevers is getreden. Geruime tijd blijven we in de omtrek cirkelen, aandachtig onze kaarten bestuderend, om te trachten onze positie te bepalen.

Daar we vermoeden, dat we oostelijk van onze koers zitten en op onze kaarten maar één stad van enige grootte, liggende aan een rivier en aan de grens van het heuvelterrein staat aangegeven, moet dit wel Albury zijn, en bevinden we ons 250 K.M. Noord-Oost van Melbourne.

Om 14 uur 30 G.M.T. sturen we in zuidwestelijke richting naar Melbourne. We vliegen op 800 M. hoogte en trachten zoveel mogelijk door de dalen te vliegen. Aanvankelijk lukt dit zeer goed; als we echter 20 minuten gevlogen hebben, wordt het weer slechter. Zware regen- en hagelbuien verminderen het zicht; de wolken worden lager, en de bergen worden hoger; we moeten nu steeds van richting veranderen, om regenbuien te ontlopen en lager terrein op te zoeken. Zo komen we nooit in Melbourne!

Tenslotte krijgen we een hevige slagregen, die het zicht totaal wegneemt: we moeten terug. Onze kaarten zijn onvoldoende gedetailleerd, om nauwkeurig een lage route tussen de bergen te kunnen volgen; het zicht is bovendien te slecht. Ook weten we niet hoe nu het weer te Melbourne is, en het is te gevaarlijk om zonder hulp van de radio in de wolken te vliegen en te trachten er boven onbekend terrein in de buurt van Melbourne onderuit te komen. Indien dit zou mislukken, hebben we onvoldoende benzine om over het bergterrein terug te vliegen, teneinde een noodlanding te maken in de vlakke ten Noorden van de bergen. Hier bevinden zich volgens onze kaart verschillende vliegterreinen: Benalla, Wangaratta, Echuca, en andere.

We hebben nu nog voor twee uur benzine. Hoewel het mij zeer aan 't hart gaat, moet ik uit veiligheidsoverwegingen het plan om te trachten Melbourne te bereiken, opgeven en het gaat er nu maar om, dat wij zo spoedig mogelijk een terrein vinden, geschikt om een noodlanding te maken. Allereerst moeten we echter zien, dat we weer in het lage terrein komen, en dat we ons weer nauwkeurig kunnen oriënteren. We besluiten dezelfde weg terug te vliegen tot we opnieuw boven Albury zitten.

Van Brugge heeft intussen nog steeds wanhopige pogingen gedaan om verbinding te krijgen, maar zonder resultaat. Hij seint beurtelings op 600 en 900 M dringende berichten uit, met verzoek om de landingsterreinen in de buurt te doen verlichten en om zo mogelijk lichtkogels te laten afschieten. Plotseling vangt hij weer enige tekens op, maar mist door de zware storing zoveel letters, dat de woorden onbegrijpelijk zijn. Toch komt één woord verschillende malen voor, als werd het steeds herhaald. Door vergelijking maken wij er van: „Yackandandah”. Dat zou een plaatsnaam kunnen zijn. Het is echter niet gemakkelijk om bij het hevige slingeren en stampen van onze machine een dergelijke naam op de kaart te ontdekken. Van Brugge blijft zich concentreren op 600 meter en vangt nu op: „You are reported over Yackandandah off Albury, keep West, we are lighting ground at Cootamundra”. (U bent gesignaleerd boven Yackandandah bij Albury, houdt West, we zullen vliegveld te Cootamundra verlichten).

Met bovenmenselijke inspanning heeft van Brugge dit bericht kunnen opvangen. Hij wordt bovendien herhaaldelijk gestoord door seinende schepen, die het onmogelijk maken de zwakke tekens van Melbourne, die geheel door het oorverscheurend lawaai van de luchtstoringen worden overstemd, te ontcijferen. Pas als hij een noodsignaal heeft uitgezonden, zwijgen alle schepen, en kan hij de tekens van Melbourne iets beter opnemen.

Op het moment, dat deze radioverbinding tot stand is gekomen, moeten we ons op een afstand van hoogstens 150 K.M. van Melbourne bevonden hebben. Het bericht, dat van Brugge heeft opgevangen, bewijst, dat wij inderdaad boven Albury hadden gevlogen en wij besluiten deze plaats weer op te zoeken, om van daar uit zo nauwkeurig mogelijk koers te zetten naar Cootamundra, welke plaats ruim 200 K.M. Noord-Noord-Oost van Albury ligt. Overigens is het bericht onduidelijk, daar Melbourne steeds maar seint: „Houdt West” en ons te gelijktijd adviseert naar Cootamundra te gaan. Had men ons op dit moment het gevraagde weerbericht van Melbourne kunnen geven, dan hadden wij wellicht nog een

poging gewaagd om door te vliegen.

We trachten nu zo spoedig mogelijk uit het bergterrein te komen. Het onweer, dat steeds in hevigheid toeneemt, schijnt zich in noordwestelijke richting te bewegen. Het is een zeer uitgebreid front, dat zonder betrouwbare weerberichten niet zonder groot risico kan worden gepasseerd. Er bestaat echter voor ons geen reden tot ongerustheid, wel voor teleurstelling, dat we na zo'n voorspoedige reis en zo dicht bij ons einddoel door de elementen tot terugkeer worden gedwongen. Voor Cootamundra hebben we voldoende benzine, als we deze plaats tenminste zonder te moeten omvliegen kunnen bereiken. Terwijl ik de kaart bijhoud, loodst Moll onze kist tussen de bergen door, totdat ik in de verte weer de lichten van een stad zie. Dat moet Albury weer zijn. Terwijl ik bezig ben het kompas af te stellen op de koers naar Cootamundra, ontdek ik iets bijzonders. Plotseling is Albury verdwenen; alleen één rij lichten blijft zichtbaar. Dat lijkt wel een vliegterrein. Enige seconden later branden alle lichten van de stad weer. Men schijnt daar onze aandacht te willen trekken. Of zou men denken, dat de oorlog uitgebroken is en dat de stad door een vijandelijke bommenwerper wordt bedreigd? In elk geval lijkt het de moeite waard om te gaan kijken naar de lichten, die de aanwezigheid van een vliegterrein doen vermoeden.

Als we boven dat terrein cirkelen, zien we aan weerskanten een groot aantal auto's, die met hun koplampen het terrein verlichten, kennelijk met de bedoeling ons in staat te stellen, te landen. Doch we zien tegelijkertijd, dat het geen vliegterrein is; daarvoor zijn de afmetingen te klein. Terwijl van Brugge de sleepantenne inhaalt, steek ik onze beide schijnwerpers aan en vlieg enige malen laag over het veld om te zien of het groot genoeg is, om onze "Uiver" zonder beschadiging neer te zetten. Per slot van rekening zijn wij hier veel dicht bij ons doel, dan te Cootamundra en kunnen misschien van Albury, zonder benzine bij te laden, naar Melbourne vliegen. Bovendien zouden we, voor we te Cootamundra zijn aangekomen, wel weer opnieuw door onweersbuien kunnen worden overvallen.

Met onze schijnwerpers kunnen wij slechts een klein gedeelte van het terrein verlichten, en door de betrekkelijk grote snelheid zien wij elke hindernis slechts heel even, zonder een indruk te krijgen van de gehele omgeving van het terrein. Ik besluit gebruik te maken van een der parachutefakkels, om de omgeving van het terrein te verkennen. Deze parachutefakkels, waarvan de "Uiver" er twee aan boord heeft, zijn in lange kokers in het staarteind van de romp aangebracht. De kokers monden uit aan de onderzijde achter het bagageruim; de openingen zijn met perkamentpapier afgedekt, om indringen van vocht te voorkomen. In de cockpit bevinden zich twee trekkabels, die aangesloten zijn op de klemmen, welke de fakkel in de koker houden. Door nu aan een dezer kabels te trekken, laten deze klemmen los en de fakkel valt door zijn gewicht door het perkamentpapier heen naar buiten. In de fakkel is echter een parachute opgevouwen, die met een touwtje aan het vliegtuig is verbonden. Zodra bij het vallen van de fakkel dit touwtje zich spant, wordt de parachute uit de fakkelhouder getrokken; als deze geheel uitgetrokken is, breekt door het gewicht van de fakkel het touwtje af en wordt, terwijl het valschermscherm zich automatisch opent, tevens een slagpin in werking gebracht, die het magnesium ontsteekt. De brandende fakkel, hangt aan de parachute, daalt langzaam en verspreidt gedurende drie minuten een helder licht naar alle kanten.

Bij dit licht kunnen we duidelijk de hindernissen om het terrein waarnemen. Het blijkt een renbaan te zijn van ovale vorm met in het midden een baan, die het geheel de vorm van een krakeling geeft. Veel plaats om te landen is er niet. Aan de Noordzijde bevindt zich een heuvelrug, aan de Zuidzijde hoge bomen. Tussen deze bomen is echter een opening vrij, waar de "Uiver" precies tussen door kan.

Daarachter zie ik nog wat hekjes en dan volgt een vrij lange strook open terrein; niet al te breed, maar lang genoeg, als we langzaam landen en zo kort mogelijk binnenzweven. Plotseling is het felle licht van de fakkel verdwenen; we hadden de parachute te laag laten vallen. In het licht van de schijnwerpers zie ik echter, dat op het overige gedeelte van het terrein geen verdere hindernissen zijn.

Men steekt nu op het terrein benzine-vuren aan; als wij weer op 200 Meter boven de renbaan vliegen, zie ik duidelijk de letters A-L-B-U-R-Y. Het wordt nu hoog tijd, dat we besluiten; het begint weer te regenen en bovendien: tijdverlies betekent benzineverlies.

Ik besluit de tweede fakkel op 300 Meter te laten vallen en dan, als ik het geluk heb, goed voor het terrein te komen, de "Uiver" hier neer te zetten. Het landingsgestel wordt omlaag gepompt. Boven het terrein geeft Prins op mijn wenk een ruk aan de tweede fakkel, en plotseling is de omgeving weer hel verlicht. Dan de motoren op idle, landingsklappen uit, een wijde bocht om het terrein en zo laag mogelijk zweeft de "Uiver" bij het licht van onze schijnwerpers tussen de hoge bomen door. Nog een klein beetje gas, dan juist over het hekje vlug het hoogteroer doortrekken en daar rollen we. Zodra ik de wielremmen gebruik, merk ik dat de wielen blijven stilstaan; het terrein is modderig en glad en biedt weinig weerstand aan het rubber van onze banden, zodat we toch nog een vrij grote uitloop hebben. Vlak naast de uitdovende vlammen van het benzinevuur komt de "Uiver" tot stilstand; de wielen zakken diep in de modder, maar er is niets beschadigd en we zijn in veiligheid.

Zodra de schroeven stilstaan komen van alle kanten mensen aanlopen, die ons zeer hartelijk

toejuichen. We stappen uit en worden van alle kanten gelukgewenst met onze geslaagde landing in Albury.

Parmentier doet voorkomen of de landing op de renbaan een fluitje van een cent was. Dat was het zeker niet....

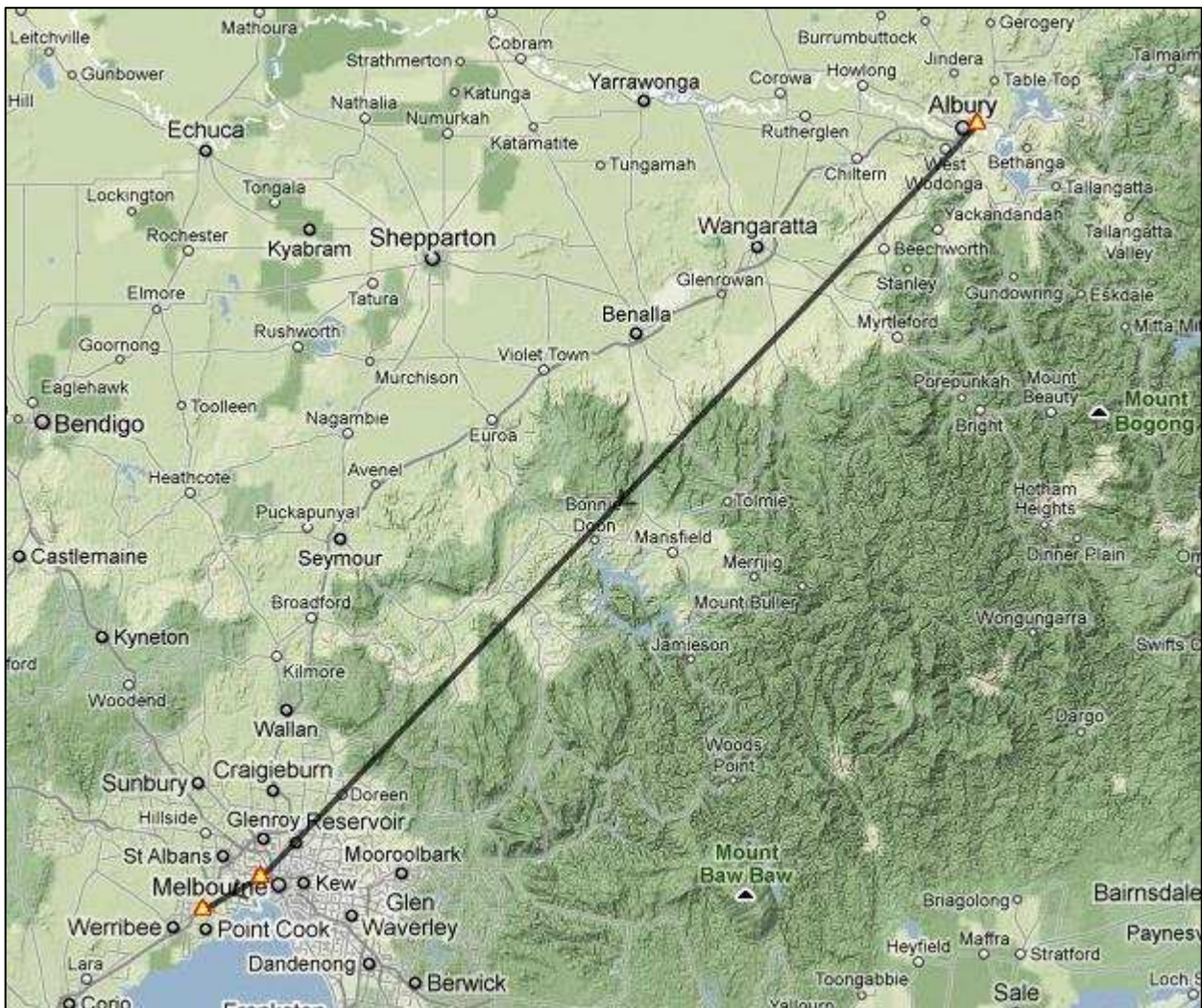
Daal, ongeveer ter hoogte van Lake Cowal, tot onder de bewolking. Draai bij Wagga Wagga naar een heading van 175°. Kijk uit voor bergen, vlieg niet te laag.

Na enige tijd wordt door de wolkenflarden en bliksemschichten het W-vormige Lake Huma zichtbaar. Draai boven het zuidelijke deel van Lake Huma naar het noordoosten. Kort daarna wordt een stad zichtbaar: Albury.

Vlieg enige rondjes boven Albury zoals de "Uiver" ook deed. Aan de oostkant van de stad worden een paar strepen licht zichtbaar. Vlieg er naar toe: het blijkt een paardenrenbaan te zijn waarop twee rijen auto's zijn opgesteld die met hun koplampen een soort verlichte runway creëren. Vlieg rond en voer tweemaal een low speed low pass uit over deze "runway" in de richting zuid-noord om de situatie goed te bekijken. Vlieg, na de tweede run, opnieuw rond en land op deze korte renbaan. Stop de motoren wanneer u stilstaat en slaak een zucht van verlichting.

Belangrijk: noteer de hoeveelheid nog aanwezige brandstof voor de volgende etappe. Bijtanken was er in Albury niet bij, er moest worden doorgevlogen naar Melbourne met de nog aanwezige hoeveelheid brandstof.

Etappe 19. Albury – Melbourne (Laverton)



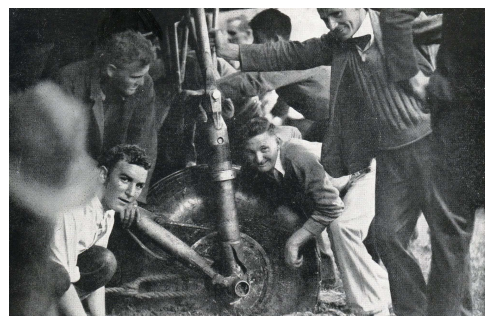
De "Uiver" was weggezakt in de modder en moest de volgende ochtend met behulp van de bevolking van Albury worden losgetrokken. Omdat de renbaan zeer kort was werd alles uitgeladen wat niet onmiddellijk nodig was voor de vlucht om het toestel zo licht mogelijk te maken, tot en met de kussens van de stoelen aan toe! Ook de passagiers, marconist van Brugge en mecanicien Prins werden achtergelaten.

Prins liep naar een punt ongeveer 100 meter van het einde van de renbaan. Als de "Uiver" tijdens de takeoff roll op dat punt niet airborne was zou hij z'n arm opsteken en kon de start nog worden afgebroken.

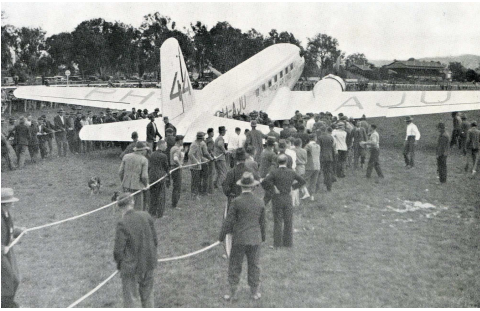
Veel later, na z'n pensionering, bekende Prins dat de "Uiver" op dat punt nog niet airborne was maar dat hij z'n arm niet had opgestoken omdat hij er zeker van was dat het binnen enkele meters toch zou lukken...



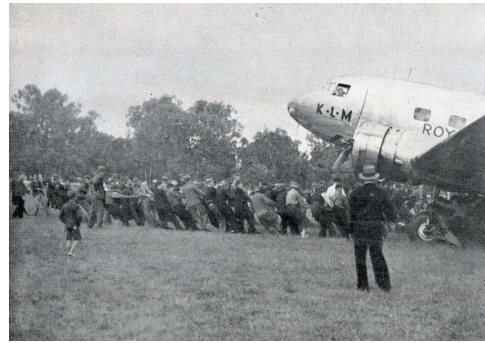
"Uiver" op de renbaan in Albury...



...muurvast in de modder



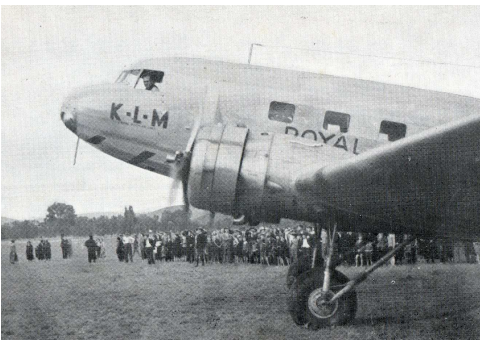
Vorbereidingen voor het lostrekken



"Uiver" weer op vaste grond



Alles wat niet nodig is wordt achtergelaten



Vorbereiding voor take-off



Take-off van de renbaan in Albury

FSX: Belangrijk! Deactiveer de McRAR Extras scenery (Settings ⇒ Scenery Library ⇒ "Mc Robertson Air Race Extras": vinkje weg ⇒ OK).
 Na aankomst in Laverton moet rechtstreeks een hangar in worden gereden. De hangaars in de scenery veroorzaken helaas een "building crash", dus kan dit beter worden uitgeschakeld (Aircraft ⇒ Realism Settings ⇒ Ignore crashes and damage = aan).
 Laadt vlucht "21 - McRAR Albury - Melbourne". Pas de hoeveelheid brandstof aan m.b.v. de genoteerde hoeveelheid na de landing op de renbaan (Aircraft ⇒ Fuel and Payload ⇒ Change fuel). De payload is reeds aangepast: er zijn uitsluitend 2 piloten aan boord (330 Pounds).

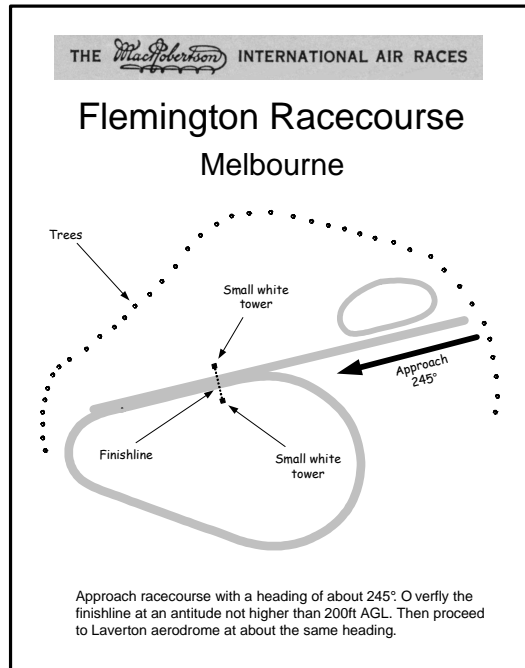
De renbaan is tamelijk kort, dus: remmen vast, full throttle, wachten tot de motoren op toeren zijn, remmen los. Stijg op in zuidelijke richting en maak een bocht naar heading 210°. Klim naar 5000ft om onder de lichte bewolking te blijven.

Navigeren op dit laatste stuk is niet moeilijk, het landschap levert genoeg oriëntatiepunten op om eventuele koerscorrecties uit te voeren. Lake Nillahcootie en een uitloper van Lake Eildon worden gepasseerd en na ca. drie kwartier vliegen komt Melbourne in zicht aan de horizon. Begin tijdig aan de daling.

Dichter bij Melbourne gekomen is het uitkijken naar de Flemington racebaan. Die is gelegen in een soort park iets rechts van de haven.

Op het lange rechte eind van de renbaan zijn twee torentjes geplaatst. Tussen deze torentjes ligt een witte eindstreep. Deze eindstreep diende gepasseerd te worden op een hoogte van maximaal 200 ft AGL om de finish geldig te maken.

De "Uiver" finishde om 00:52 GMT. Onmiddellijk na het passeren van de eindstreep moet naar een heading van 228° worden gevlogen. Er loopt een auto weg in dezelfde richting de stad uit. Volg die autoweg, hij gaat langs het militaire vliegveld RAAF Laverton, waar u dient te landen. Vlieg langs het vliegveld op geringe hoogte, maak een bocht van 180° en land.



Zie McRAR Aerodromes.pdf voor een grotere versie van dit kaartje

Taxi na de landing de hangaar in waar de man in de witte overall staat te zwaaien.

Op het veld staat ook de Rode Comet G-ACSS "Grosvenor House" van de beide winnaars Scott en Campbell Black, die zo'n 12 uur eerder als eersten de finishlijn passeerden..



Na als eerste de finishline gepasseerd te zijn vloog Scott weer rond en vloog voor de tweede maal met hoge snelheid en geringe hoogte over de finishline. Hij wilde er absoluut zeker van zijn dat hun finish geldig was, gezien de eerdere ervaring die hij had opgedaan bij een andere luchtrace.



Over de finish bij de Flemington racebaan



Landing op Laverton



... rechtstreeks de hangaar in

Naschrift.



De winnaars van de snelheids- en handicaprace
v.l.n.r.: Campbell Black, Moll, Scott, van Brugge,
Prins en Parmentier

Gefeliciteerd: U bent aangekomen na een vlucht van ca. 20.000 kilometer in drieëneenhalve dag! Een hele prestatie.

De echte DC-2 PH-AJU "Uiver" kwam, na de rode Comet G-ACSS "Grosvenor House" van Scott en Campbell Black, als tweede over de finish en was dus formeel tweede in de snelheidsrace. KLM echter koos voor de 1^e prijs in de handicap-race (een deelnemer kon slechts één prijs in de wacht slepen) zodat Turner, Pangborn en Nichols, die 4 uur na de "Uiver" aankwamen, 2^e werden in de snelheidsrace.

Hierna volgden 2 weken van festiviteiten en bijeenkomsten met alle prijswinnende deelnemers. Ook werd door de "Uiver" een tournee gevlogen langs enkele grote Australische steden met als passagiers Scott, Campbell Black, Turner, Pangborn en Nichols. Op 1 november werd de thuisreis aanvaard waarna de "Uiver" op 21 november weer op Amsterdam Schiphol landde.

Enkele beschikbare filmbeelden over de Melbourne Race:

Reportage over de Melbourne Race:

Movietone Newsreels, 1934 The Great Air Race.

<http://www.youtube.com/watch?v=wIVIRICoBJ0>

Uitleg Scott & Campbell Black over de race:

British Pathe footage 1934 ENGLAND TO AUSTRALIA AIR RACE

<http://www.britishpathe.com/record.php?id=5431>

Aankomst Scott & Campbell Black in Melbourne Laverton:

British Pathe footage 1934 FATIGUED BUT TRIUMPHANT

<http://www.britishpathe.com/record.php?id=5519>

Aankomst Scott & Campbell Black in Flemington Racecourse en Laverton Melbourne (deels slechte geluidskwaliteit):

British Pathe footage 1934 WIZARDS OF THE AIR reel 1

<http://www.britishpathe.com/record.php?id=75357>

Huldiging Scott & Campbell Black + uitleg over de vlucht (deels slechte geluidskwaliteit):

British Pathe footage 1934 WIZARDS OF THE AIR reel 2

<http://www.britishpathe.com/record.php?id=75358>

Aankomst "Uiver" en Boeing 247D te Laverton Melbourne + huldiging in Melbourne (deels slechte geluidskwaliteit):

British Pathe footage 1934 WIZARDS OF THE AIR reel 3

<http://www.britishpathe.com/record.php?id=75359>

Winnaars bekijken elkaars vliegtuigen in Laverton (deels slechte geluidskwaliteit). Te zien zijn Scott, Campbell Black, Parmentier, Moll, Prins, van Brugge, Roscoe Turner, Pangborn en Nichols.

British Pathe footage 1934 WIZARDS OF THE AIR reel 4

<http://www.britishpathe.com/record.php?id=75360>

Eén der passagiers van de "Uiver", Dhr. Domenie, heeft gedurende de vlucht een dagboek bijgehouden. Dit dagboek kunt u hier vinden:

http://www.avsim.com/hangar/flight/dc2uiver/race/Domenie_Diary_dutch.htm.

De officiële raceuitslag.

AIRCRAFT	REGIST'N	NATIONALITY	CREW	REMARKS
DH.88 Comet "Grosvenor House"	G-ACSS	Britain	C.W.A. Scott, T. Campbell Black	Aankomsttijd 71 u 0 min
Douglas DC-2 "Uiver"	PH-AJU	Netherlands	K.D. Parmentier, J.J. Moll, B. Prins, C. Van Brugge	Aankomsttijd 90 u 13 min <i>Winnaar in het handicapklassement</i>
Boeing 247-D "Warner Bros. Comet"	NR257Y	United States	Roscoe Turner, Clyde Pangborn	Aankomsttijd 92 u 55 min
DH.88 Comet	G-ACSR	Britain	O. Cathcart Jones, K.F. Waller	Aankomsttijd 108 u 13 min
Miles Hawk Major	ZK-ADJ	New Zealand	S/Ldr. M. McGregor, H.C. Walker	Aankomsttijd 7 d 14 u <i>Snelste met één motor</i>
Airspeed AS.5 Courier	G-ACJL	Britain	S/Ldr. D. Stodart, Sgt. Pilot K. Stodart	Aankomsttijd 9 d 18 u
DH.80 Puss Moth "My Hildegarde"	VH-UQO	Australia	C.J. 'Jimmy' Melrose (solo)	Aankomsttijd 10 d 16 u <i>Tweede in het handicapklassement. Was verdwaald boven de Timorzee maar wist Darwin uiteindelijk te bereiken met een zweefvlucht. Enige solovlieger die aankwam.</i>
Desoutter Mk.II	OY-DOD	Denmark	Lt. M. Hansen, D. Jensen	Aankomstdatum 31 oktober
DH.89 Dragon Rapide	ZK-ACO	New Zealand	J.D. Hewitt, C.E. Kay, F. Stewart	Aankomstdatum 3 november
Niet gekwalificeerd				
Miles Falcon	G-ACTM	Britain	H.L. Brook, Miss E. Lay (passenger)	Aankomstdatum 20 november
Fairey IIIIF	G-AABY	Britain	F/O C.G. Davies, Lt.Cdr. C.N. Hill	Aankomstdatum 24 november
Fairey Fox I	G-ACXO	Australia	R. Parer, G. Hensworth	Uit de race gestapt in Parijs. Uiteindelijk Melbourne bereikt op 13 februari, 1935
Lambert Monocoupe 145 "Baby Ruth"	NC501W	United States	J.H. Wright, J. Polando Warner	Uit de race gestapt in Calcutta
DH.88 Comet "Black Magic"	G-ACSP	Britain	J.A. Mollison & Mrs. Amy Mollison (Johnson)	Uit de race gestapt in Allahabad.
Pander S4 "Panderjager"	PH-OST	Netherlands	G.J. Geysendorffer, D.L. Asjes, P. Pronk	Gecrashed bij botsing op de grond te Allahabad.
B.A. Eagle	G-ACVU	Britain	F/Lt. G. Shaw	Uit de race gestapt in Bushehr (Iran)
Lockheed Vega "Puck"	G-ABGK	Australia	J. Woods, D.C. Bennett	Uit de race gestapt in Aleppo nadat hun vliegtuig over de kop sloeg
Airspeed AS.8 Viceroy	G-ACMU	Britain	N. Stack, S.L. Turner	Uit de race gestapt in Athene
Granville R-6H "Q.E.D."	NX14307	United States	Miss J. Cochrane, W. Smith	Uit de race gestapt in Boekarest
Fairey Fox I	G-ACXX	Britain	H.D. Gilman, J.K. Baines	Gecrashed bij Taranto. Beide piloten omgekomen.



Na de euforie van de overwinning van Scott en Campbell Black kwam in Engeland de bezinning. De grootste luchtrace in de geschiedenis was dan wel gewonnen door Engelsen in een Engels racevliegtuig dat speciaal voor deze race was gebouwd, maar wie werd er tweede? Een gewone Hollandse airliner van Amerikaanse makelij die een normale lijnvlucht met passagiers, bagage en post uitvoerde en veel meer tussenstops had gemaakt. Het was een beetje alsof een streekvervoersbus met passagiers op de tweede plaats van de de 24-uurs race van Le Mans was geëindigd, terwijl deze ook nog bij de normale haltes was gestopt. Derde werd ook een airliner

van Amerikaanse makelij. De overige Engelse (race-) vliegtuigen kwamen er nauwelijks aan te pas. Engeland realiseerde zich dat het aan het achter geraken was bij de ontwikkeling van de luchtvaart en dat kwam hard aan.

MILDENHALL
LEK AMSTERDAM: 20 October 1934

MELBOURNE
AANKOMST BANDJONG: 24 October 1934

GEZAGVOER

OPGAVE VAN VLIEGTIJDEN, INGENOMEN HOEEVEELHEID BENZINE EN OLIE

Vertrokken van:	G.M.T.	Aangekomen te:	G.M.T.	Vliegtijd	BENZINE		OLIE		
					Liter	Gallon	Liter	Imp. Gallon	USA Gallon
Mildenhall	0635	Rome	1129	4.54	1491				
Rome	1156	Athene	1532	3.36		235		7	
Athens	1551	Aleppo	2000	4.09		142			
Aleppo	2035	Baghdad	2300	2.23		210		10	
Baghdad	0000	Jask	0513	5.13		348		4	
Jask	0536	Karachi	0853	3.17		243			
Karachi	0910	Allahabad	1409	4.59		320		20	
Allahabad	1513	Calcutta	1747	2.34		195			
Calcutta	1820	Rangoon	2210	3.50		250		10	
Rangoon	2242	Alorstar	0327	4.45		155			
Alorstar	0410	Singapore	0644	2.34		275		8	
Singapore	0713	Batavia	1034	3.21	1180		25		
Batavia	1056	Rambang	1520	4.24	1570				
Rambang	1557	Koepang	1903	3.06	1184		42		
Koepang	1949	Darwin	2300	3.11		257		8	
Darwin	2325	Cloncurry	0457	5.22		340		4	
Cloncurry	0537	Charleville	0855	3.18		210		9	
Charleville	0955	Albury	1520	5.25					
Albury	2354	Melbourne	0052	0.58					
Melbourne									

Hierboven het officiële logboek van de "Uiver". Hieronder het logboek zoals gevlogen door ondergetekende met de DC-2 for FSX van het Uiver Team. De aankomst- en vertrektijden bij de tussenstops liggen niet ver bij elkaar vandaan, uiteraard met uitzondering van de etappe Charleville - Albury. Ook het brandstofverbruik is redelijk gelijk. Dit toont aan dat het Uiver Team een goede prestatie heeft geleverd met de DC-2 for FSX.

McRobertson Air Race

London - Melbourne

Used aircraft: DC-2 PH-AJU (Uiver) for FSX

Leg	Departed From	GMT	Arrived At	GMT	Time Enroute	Distance	Fuel	
							Gallons	Liters
1	Mildenhall	06:37	Rome	11:30	04:53	797	369	1397
2	Rome	12:00	Athens	15:35	03:35	566	273	1033
3	Athene	15:55	Aleppo	20:10	04:15	686	314	1189
4	Aleppo	20:36	Baghdad	23:04	02:28	398	178	674
5	Baghdad	00:01	Jask	04:59	04:58	837	363	1374
6	Jask	05:36	Karachi	08:49	03:13	508	234	886
7	Karachi	09:10	Allahabad	13:44	04:34	803	324	1226
8	Allahabad	15:12	Calcutta	17:47	02:35	404	172	651
9	Calcutta	18:22	Rangoon	21:58	03:36	560	250	946
10	Rangoon	22:47	Alor Setar	03:17	04:30	693	321	1215
11	Alor Setar	04:12	Singapore	06:32	02:20	354	156	591
12	Singapore	07:12	Batavia	10:37	03:25	495	241	912
13	Batavia	10:57	Rambang	15:08	04:11	599	298	1128
14	Rambang	15:57	Kupang	19:00	03:03	429	214	810
15	Kupang	19:52	Darwin	22:57	03:05	444	226	856
16	Darwin	23:35	Cloncurry	04:56	04:21	795	385	1457
17	Cloncurry	05:37	Charleville	08:57	03:20	468	242	916
18	Charleville	09:54	Albury	14:15	04:21	606	319	1208
19	Albury	23:55	Melbourne	01:03	01:08	152	70	265

Het einde van de “Uiver”.

Precies twee maanden naar haar vertrek uit Mildenhall naar Melbourne maakte de “Uiver” haar laatste



vlucht. Op woensdag 19 december 1934 om 03:38 in de ochtend vertrok de “Uiver” voor een retourvlucht op de Indië-lijn, de eerste normale lijnvlucht met een DC-2. Naast de vierkoppige bemanning onder gezagvoerder Beekman, vlogen nog drie passagiers mee.

KLM directeur Plesman had reclame gemaakt voor de vlucht: "Uw Kerst- en Nieuwjaarswensen per “Uiver” - binnen elf dagen hebt U antwoord". De vlucht moest daarom zo snel mogelijk worden uitgevoerd, hoewel dit voor de post zinloos was omdat bij de geplande aankomst van de “Uiver” in Batavia en Amsterdam in het weekend geen post werd verwerkt.

Gezagvoerder Beekman voerde de vlucht met tegenzin uit. Hij was niet genoeg bekend met de DC-2 en hij is bang voor slecht weer. Via tussenlandingen in Marseille, Rome, Athene, vertrok de “Uiver” om 21:50 uit Cairo op weg naar Bagdad, een afstand van 1200 kilometer. De volgende ochtend blijkt in Nederland dat de “Uiver” niet in Bagdad is aangekomen. De “Uiver” is zoek. Medewerkers van een oliemaatschappij, die 50 kilometer van Rutba Wells werken, vertellen dat zij de nacht daarvoor om 00:45, in noodweer, het geluid van vliegtuigmotoren hebben gehoord. Rutba Wells ligt in de Irakese woestijn en is een basis voor de RAF. Op 21 december komt de mededeling van de KLM dat een vliegtuig van de RAF het wrak van de “Uiver” 16 kilometer van Rutba Wells heeft gevonden. Het vliegtuig was geheel verbrand. Later in de middag weten enkele pantserwagens het wrak te bereiken. Het vliegtuig is volledig vernield en uitgebrand en er zijn geen overlevenden. Alleen het staartstuk van de “Uiver” is nog te herkennen.



Er zijn diverse onderzoeken ingesteld maar helaas is nooit naar voren gekomen wat precies de oorzaak was van deze ramp.

Tot slot

Ik hoop dat u veel plezier hebt beleefd met het vliegen van deze historische vlucht. Ikzelf heb veel plezier gehand aan het ontwerpen en bouwen van dit pakket. Ik heb veel over de MacRobertson Air Race gelezen en na het bouwen van alle vliegvelden en de AI had ik het gevoel “er echt bij te zijn”.

Als u op- of aanmerkingen hebt ter verbetering van dit alles of gewoon de mededeling dat u deze vlucht hebt uitgevoerd: stuur me een email. Zet in het ‘Onderwerp’ dan “McRAR, Uivervlucht” zodat ik weet dat het geen spam betreft.

Het ligt in de bedoeling ook een dergelijk pakket te maken voor de terugvlucht van de “Uiver” van Melbourne naar Amsterdam, 1 – 21 november 1934. Deze vlucht werd langs een iets andere route geheel bij daglicht op lagere hoogten uitgevoerd en had het karakter van een overwinningstournee. Uw suggesties zijn welkom.

Stay tuned....

Oktober 2011
Jaap van Hees
Nederland
jvhees@planet.nl