

*[Handwritten signature]*

Ik heb de eer UHoogEdelGestrenge hier  
bij aan te bieden een uittreksel uit mijn  
"Rapport betreffende een bezoek aan de ont-  
worpen vliegterreinen OPHIR, PADANG en IN-  
DRAPOERA".

De bijgevoegde bundels ontving ik  
gaarne z.s.m. terug.

Het Hoofd van Bureau Luchtvaart,

7/5

*[Handwritten signature]*

A a n

het Hoofd van de IV. Afdeling  
Departement Verkeer en Waterstaat.





Uittreksel uit:

-1-

"RAPPORT BETREFFENDE EEN  
BEZOEK AAN DE ONTWORPEN  
VLEEGTERREINEN OPHIR,  
PADANG EN INDRAPOERA".

A.

Vliegterrein "O P H I R".

1. Voor de algemeene beschrijving wordt verwezen naar den brief van den E.A.W. waterstaatsambtenaar ter S.W.K. ddo. 10-12-1936 No. A 31/13222/4.
2. Volgens de thans ter beschikking zijnde windwaarnemingen zou het gewenscht zijn, het veld ongeveer  $22^{\circ}$  linksomgaand te draaien. Daarvoor zou een geheel nieuw ontwerp moeten worden gemaakt, hetwelk belangrijk duurder zou zijn. Alvorens tot een dergelijke ingrijpende wijziging te besluiten wordt het noodig geoordeeld over vollediger windwaarnemingen te beschikken. Het bepalen van de windgegevens zal voorloopig worden voortgezet.
3. De koeliloonen zijn sedert het opmaken van de begrooting gestegen, zoodat ook voor het ongewijzigde ontwerp de begrooting zal moeten worden herzien.
4. De baanafmetingen (700 x 300) worden voor dit terrein voldoende geacht.
5. De inzwefstrooken, waarop bij de begrooting van 10 December 1936 is gerekend, zijn n.m.m. te klein. Deze strooken zullen een trapeziumvorm moeten hebben teneinde onbelemmerd opstijgen

*in Nederland!*





opstijgen en landen in diagonaalrichtingen mogelijk te doen zijn. Voorts zal in strooken van 600 m diepte, volgend op de aan het veld grenzende strooken van 400 m, de hoogte van de obstakels niet boven het vlak van 1:40, gerekend vanaf de grens van het veld, mogen uitsteken.

*Deze waren dus op 2 mag  
bij de Res. f*

*11*

6. Het wordt gewenscht geacht alsnog deskundig onderzoek van grondmonsters te doen plaats vinden.





B.

Vliegterrein "PADANG".

1. Voor de algemeene beschrijving wordt verwezen naar den brief van den E.A.W. Waterstaatsambtenaar ter S.W.K. ddo. 1-3-1937 No. BL 31/2195/1.
2. Het grondoppervlak van de voormalige middenrawah, welke geheel is uitgegraven en met zand opgevuld, bleek bij beproeving nog onvoldoende draagkracht te bezitten. Een vrachtauto, welke inclusief het eigen gewicht 3000 kg woog en voorzien was van dubbele achterwielen, zakte, indien hij langzaam reed, in dit gedeelte tot de assen weg
3. Door het graven van putten op verschillende plaatsen werd vastgesteld, dat van de zandopvulling de bovenste laag van  $\pm$  50 cm goed gecompriëerd was. Daaronder echter - en dit was tevens ongeveer onder de momenteele grondwaterstand - bezat de bodem onvoldoende vastheid. De bodemgesteldheid onder de huidige (waarschijnlijk meest voorkomende) grondwaterstand komt eenigszins overeen met die van drijfzand.
4. Deze omstandigheid bracht de vraag naar voren of, en zoo ja hoe euvel op afdoende wijze zal zijn te verhelpen. Grondwaterstand kunstmatig verlagen (door afdammen en pompen) en daarna middels walsen het zand comprimeeren





comprimeeren is zeer waarschijnlijk afdoend, doch omslachtig en duur.

5. Een ander middel, waarmede waarschijnlijk het hoogste resultaat zal zijn te bereiken is het opkooogen onder voortdurend walsen van het opgewulde gedeelte tot hetzelfde of boven het niveau van de aangrenzende goeroens (zandruggen). Van deze methode wordt het volgende verwacht
- a. het te veel aan water wordt geperst, en het zand wordt meer gecomprimeerd;
  - b. de gecomprimeerde laag boven den grondwaterstand wordt + 1 m dikker;
  - c. de oppervlakte-drainage, welke in dit terrein een gboote rol schijnt te spelen, wordt gecorigeerd.

6. Omtrent het punt c het volgende.

Van nature zal bij regenbuien een deel van het water langs de oppervlakte van de goeroens naar de lager gelegen opgewulde rawah loopen. Bovendien zijn de dieper gelegen grondlagen in de goeroens zoo vast, dat waarschijnlijk in de bovenste grondlagen drainage naar de opvulling plaats heeft, e.e.a. met gevolg, dat kort na eenige flinke regenbuien het grondwater in de oorspronkelijke rawah hooger zal zijn dan in de goeroer





7. Wat nu de te nemen beslissing omtrent dit veld aangaat: een besluit om het terrein aan te koopen is niet te nemen alvorens vaststaat, dat het tegen redelijke kosten tot vliegterrein is in te richten, en om tot die wetenschap te geraken is minstens één proef noodig, n.l. het walsen en opheugen van een strook van b.v. 10 . breedte van het opgevalde gedeelte, loopende van goeroen tot goeroen.

8. De Vereeniging "Vliegveld Padang" heeft reeds de gelden, noodig voor deze proef, ter beschikking gesteld, en maatregelen getroffen om direct met het werk aan te vangen.

9. Indien deze proef slaagt zou tot aankoop van het terrein kunnen worden overgegaan met inachtneming van het navolgende. Om zeker te zijn dat later kan worden overgegaan tot uitbreiding van het terrein op de wijze als bedoeld in het schrijven van den Directeur van Verkeer en Waterstaat ddo. 19-12-1936 No. BL 1/34/3 sub b zou al dadelijk dit geheele terrein moeten worden aangekocht. In de juiste begrenzing is nog eenige wijziging aangebracht, welke met blauw potlood is aangegeven in de overzichtskaart van het terrein.

10. Aan het bestuur van de Vereeniging "Vliegveld Padang" is verzocht te trachten, een

nieuw



nieuw Optie-contract te sluiten met als object het  $\pm$  51 hectare metende veld - inclusief het voor de mogelijke uitbreiding bestemde gedeelte - en op iets langeren termijn dan tot Juni a.s., opdat het resultaat van de proef, bedoeld in de punten 7 en 8 hiervoren, kan worden afgewacht.

11. Indien de proef slaagt, en tot aankoop en inrichting van het terrein wordt overgegaan, ware dit te doen geschieden in 3 etappes, t.w.:

a. aankoop geheele terrein; inrichting van het veld in diabolo-worm met banen van 700 x 200; inrichting van inzweefstrooken over korte zijden zoodanig, dat diagonaalsgewijze opstijgingen en landingen onbelemmerd kunnen worden uitgevoerd; diepte inzweefstrooken 1000 m; helling obstakelvrije vlak 1:40; eerste 200 m vanaf het veld obstakelvrij.

b. inrichting N-Z baan met inzweefstrooken;

c. inrichting geheele veld met inzweefstrook rondom.

12. Teneinde met een schadeloosstelling in ééns en daarmede voor goed te kunnen volstaan, zal het noodig zijn, in de invliegstrooken alle gewassen (meest klapperboomen) aan te koopen, ook die welke momenteel de hinderlijke obstakelhoogte nog niet hebben bereikt. Dit zal tevens een welhaast onuitvoerbare contrôle op nieuw te planten gewassen overbodig maken.





13. Bij de inrichting van het terrein zal een drainage-stelsel gewenscht zijn. I.v.m. het gestelde onder punt 6 is het noodig de drains aan te brengen op de grenzen tusschen goeroens en opgevulde rawah's. Dit heeft mede het voorstel dat zij niet op opvulling, doch op vast ten, reeds ingeklonken bodem kunnen worden gelegd. Wellicht ten overvloede wordt aangeteekend, dat het laagste punt van de drain moet liggen boven het gemiddeld grondwaterpeil van de omgeving.

kan dit?

14. Ter verkrijging van meerdere zekerheid omtrent de geaardheid van den bodem zijn (zullen) grondmonsters (worden) opgezonden van:

- a. de zandopvulling, gecomprimeerd gedeelte;
- b. idem, weeke gedeelte;
- c. zand van de goeroens.

15. Teneinde een overzicht te verkrijgen betreffende de terrein-mogelijkheden, in geval bij voortgezette proeven het huidige terrein onbruikbaar mocht blijken, maakte ik aan de hand van gegevens, verkregen door bestudeering van de Topografische kaart, een verkenningstocht in Noordelijke richting tot op 35 km afstand van Padang. Een zevental terreinen werden bezichtigd; twee ervan zouden - uit vliegtechnisch oogpunt beschouwd - aan de eischen voldoen. Daar beide





-6-

sawah-terreinen waren, kon niet worden beoordeeld in hoeverre de grondsoort gunstig was, en een goede waterafvoer mogelijk zou zijn. De terreinen liggen resp. 29 en 33 km van Padang.

Indien noodig zullen voorstellen omtrent grondonderzoek en opname van deze terreinen nader worden ingediend.





C.

Vliegterrein "INDRAPOERA".

1. Voor de algemeene beschrijving wordt verwezen naar den brief van den E.A.W. Waterstaatsambtenaar ter S.W.K. ddo. 31/12 -36 No. A31/14030/5
2. Teneinde mogelijkheid te scheppen voor opstijgen en landen in de meest heerschende windrichting, is een uitbreiding van het project noodzakelijk. Deze uitbreiding is met blauw potlood op de overzichtskaart van het terrein aangegeven.
3. De N-Z baan zal een grootste lengte van 700 m kunnen krijgen; de O-W banen van 800 m. voor dit terrein worden deze afmetingen voldoende geoordeeld.
4. De invliegstrooken behooren 1000 m diep te zijn, en te worden begrensd door de meest divergeerende start- en landingsrichtingen. De aan het veld grenzende strook van 200 m geheel obstakelvrij; overigens onder een helling van 1:40, gerekend vanaf de grenzen van het veld.
5. In verband met de punten 2 en 4, zoodat mede met de stijging van de koelluon in deze streken zal de begroo-ting moeten worden herzien.
6. Met inachtneming van het voorgaande wordt met het project ingestemd.

