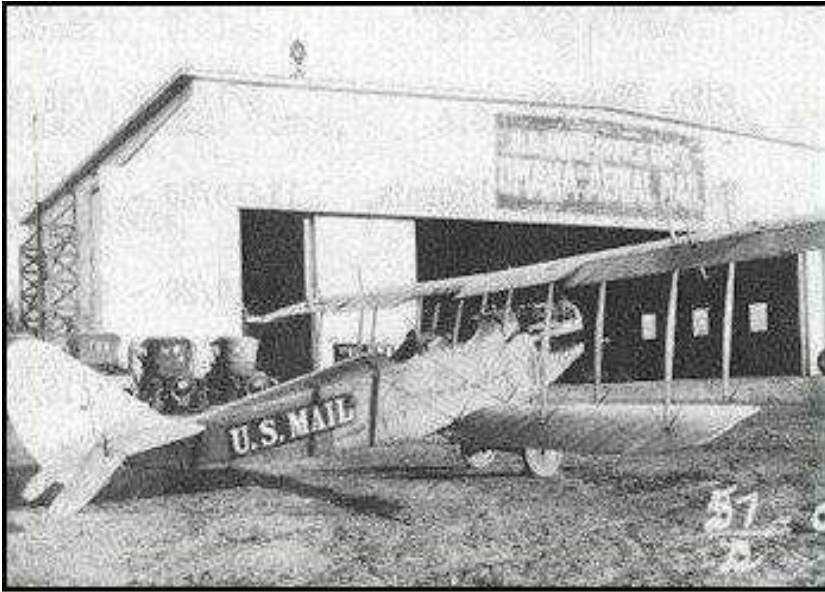


# Hoe het begon



Terugblik naar 15 mei, 1918, Washington DC.

Het is een vroege woensdag morgen, beetje druilerig.

President Woodrow Wilson en zijn vrouw zitten vooraan op de tribune. Daar zit ook Franklin D. Roosevelt, zeg maar de staatsecretaris voor Marinezaken! De directeur van de Post en zijn assistent zouden deze dag niet gemist willen hebben, zij zijn er ook. Leden van het Congres zijn vroeg opgestaan, om erbij te zijn en te bepalen of geld uitgetrokken moet worden voor deze nieuwe dienstverlening.

## **A Curtiss "Jenny" flew the first Airmail in 1918.**

Luitenant Boyle is zojuist ingestapt in zijn Curtiss Jenny dubbeldekker, met vier zakken post, toch zo'n 300 kilo, in de voorste cockpit. Alle ogen zijn gericht op het toestel uit de Eerste Wereldoorlog, op het Polo veld van Washington, vanwege dit grote moment.

Over enkele ogenblikken zullen gelijktijdig in Washington en New York, op Belmont Park Race Track, de toestellen vertrekken. Beide zullen een tussenlanding in Philadelphia maken, om post te bezorgen en op te pikken, om te tanken en piloten te vervangen, om daarna door te vliegen naar de bestemmingen. Een groot publiek bevindt zich ook op Bustleton field in Philadelphia, opgewonden dat ze deel uitmaken van dit stukje geschiedenis in wording.

In Washington naderen de monteurs het toestel van Boyle, klaar om op het signaal, het toestel aan te slingeren. Eindelijk gaat Boyle's duim omhoog en na een, "Clear!" en dan een, "Contact!" geven ze de propeller een slinger en ..... niets... Ze proberen het nog eens, maar weer geen gegrom van de motor! Ze blijven het proberen, maar zonder succes. En de hoge gasten worden een beetje rusteloos..

Dan klinkt een holle stem uit het publiek, "Check the fuel!"

Een van de monteurs doet dat en ontdekt, tot zijn schaamte, dat de tanks droog staan! Snel worden de tanks gevuld en het toestel weer aangeslingerd. Het gebrul van de motor bereikt de tribune. Een dikke wolk blauwe rook bedekt de mensen die vlakbij staan. Gefronste wenkbrauwen van de mensen van de Post, maken plaats voor glimlachende gezichten, Het legerpersoneel, komt achter de tribune vandaan en iedereen is weer vriendelijk.

Enkele ogenblikken later verlaat de Jenny de grond, worstelend om hoogte te winnen en scheert rakelings over de bomen aan het einde van het sportpark! Journalisten en fotografen haasten zich terug naar hun kantoren om de voorpagina's van hun middagedities te vullen.

Nog geen twintig minuten nadat hij was opgestegen, onderweg naar Philadelphia, verdwaalt Boyle en landt in een weiland, waarbij hij de propeller ernstig beschadigt. Het leger schiet te hulp met een reserve propeller, maar de post zal die dag niet in Philadelphia aankomen. Dat wordt teruggebracht naar Washington.

**FIRST AIR MAIL  
IN WASHINGTON  
IN 200 MINUTES**

**Flight from New York to Capital with Letters and Parcels Made Without Mishap.**

**TIMES IN THE FIRST POUCH**

**Flier Bound from Washington to Philadelphia Lands in Maryland**

*N. Y. Times, May 16, 1918.*

De pers is vergevingsgezind en prijst de nieuwe dienstverlening. Het ongeluk wordt met een klein regeltje afgedaan, "Met uitzondering van een ongelukje met een van de toestellen tussen Washington en Philadelphia, was het een doorslaand succes!" Dat Boyle vertrok in de verkeerde richting en neerkwam aan de zuidkant van Washington, was niet de moeite waard om te vertellen!

Het toestel wat naar het zuiden moest, vanuit Belmont Park, kwam zonder problemen in Philadelphia aan. Daar werd in zes minuten getankt, van post en piloot gewisseld, waarna de Jenny de vlucht succesvol afmaakte naar Washington. Weinig publiciteit, slechts een kleine kop in de krant.

Drie maanden na de eerste vlucht kreeg het Postbedrijf volledige verantwoording voor de luchtpostvluchten.

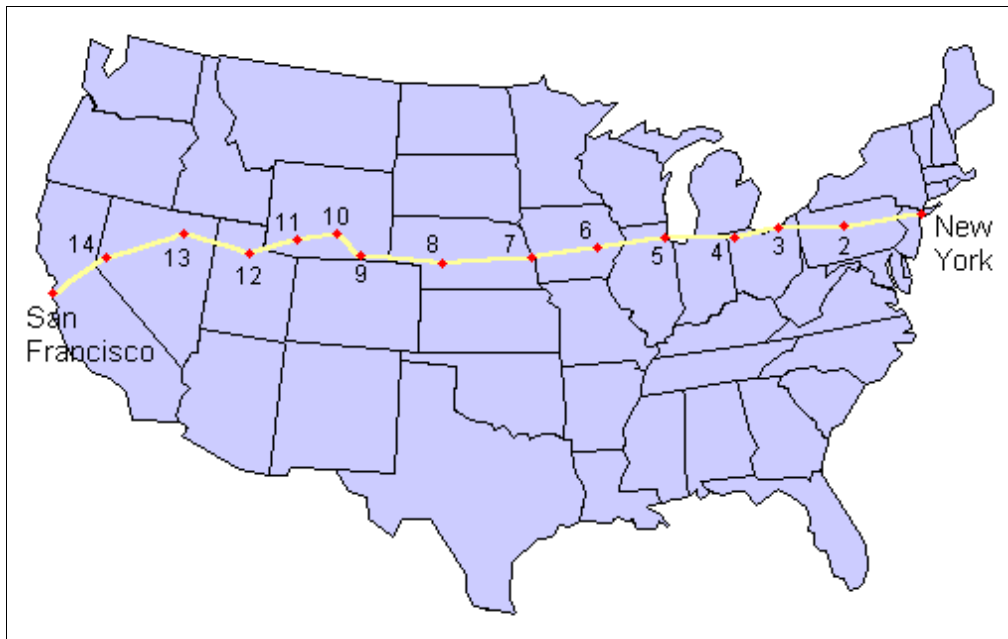
### **De route over het continent**

De route tussen Washington en New York was commercieel gezien een flop.

Toen het nieuwtje er eenmaal af was, liepen de aanbiedingen van poststukken enorm terug. De afstand, 218 mijlen, was te kort, om tijdwinst te maken ten opzichte van het gewone vervoer. Daarbij kwam dat 24 dollarcent een behoorlijk prijs was, voor een paar uurtjes winst!

Op een gemiddelde reis, was ongeveer 15 kilo aan luchtpost aan boord, de rest was eerste klas post die ze dan maar meenamen, om toch vol te zitten. Het postbedrijf verlaagde de prijs naar 16 cent. Nog steeds erg duur en het effect was minmaal.

Ze kregen al gauw door dat luchtpost z'n waarde kon hebben op de grotere afstanden, waar behoorlijk tijd gespaard kon worden. De route van New York naar San Francisco werd gekozen als testroute, voor transcontinentale luchtpost. Rond 1920 waren 15 velden ingericht, op onderling zo'n 200 mijl, over een totale route van 2680 mijl!



**De Transcontinentale luchtroute van New York naar San Francisco.  
De tussenstops werden gemaakt in 2) Bellfonte, 3) Cleveland, 4) Bryan, 5) Chicago,  
6) Iowa City, 7) Omaha, 8) North Platte, 9) Cheyenne, 10) Rawlins,  
11) Rock Springs, 12) Salt Lake City, 13) Elko en 14) Reno.**

Luchtpostpiloten zijn de stille helden van de vroege luchtvaart. In wankele dubbeldekkertjes, vechtend tegen de wind, sneeuw en vermoeidheid, pionierden ze rond de klok, langs de eerste en langste transcontinentale luchtroute, dwars door Amerika. Uiteindelijk vonden 34 piloten daarbij de dood.

Het Postbedrijf vloog de post sinds september 1920 van New York naar San Francisco, maar alleen bij daglicht. 's Avonds werd de post overgebracht naar een trein. Het resultaat was, een tijd van 72 uur, er werd zo'n 36 uur op de snelste treintijd bespaard.

Post vliegen hield risico's in. Gedurende de negen jaren dat het postbedrijf de luchtpost exploiteerde, zijn meer dan 6500 nood- en voorzorgslandingen gemaakt! De levensduur van een luchtpostpiloot was gemiddeld zo'n 900 uur....

De druk op de piloten werd nog verder opgevoerd door dat aangekondigd werd dat het vliegschema van 100% omlaag kon naar 93% van de tijd.

Vliegen met open cockpits, blootgesteld aan extreme kou en slechte weersomstandigheden, daar werden de piloten vaak zo duif van, dat ze niet goed meer konden denken, laat staan snelle beslissingen nemen. Uiteraard werd door het postbedrijf niet ge-adverteerd dat, om de post onder tijdsdruk en in de slechtste vliegomstandigheden toch op zijn bestemming te krijgen, de piloten vaak flessen sterke drank aan boord hadden, om warm te blijven tijdens het vliegen!

Luchtpost was niet het enige waar de luchtvaart zich mee bezig hield. In 1914 werd de eerste passagierslijn gevlogen, met een dienstregeling, op de 22 mijl lange route van Tampa naar St. Petersburg, Florida. Men kon één passagier meenemen het kostte 5 dollar, voor een vlucht van 23 minuten! Financieel kon het niet uit en de lijn werd al gauw weer beëindigd.

Deze eerste dagen van de luchtvaart lieten unieke problemen zien en de onmogelijkheid om in het donker of bij slecht weer te vliegen.



**Beacon site at intermediate landing field, Cleveland–Albany route. The "3" on shed roof signifies beacon 3 of 10 in this sector.**

Het eerste navigatiehulp systeem bestond uit knipperende bakens. Deze bakens, met een hoge lichtopbrengst, stonden langs de populaire luchtwegen, ze schenen letterlijk in de lucht en als een soort 'verbind-de-puntjes' puzzel, nodigden ze uit om verder te vliegen. De bakens knipperden niet echt, maar draaiden rond, daarmee de indruk wekkend dat ze aan en uit gingen.

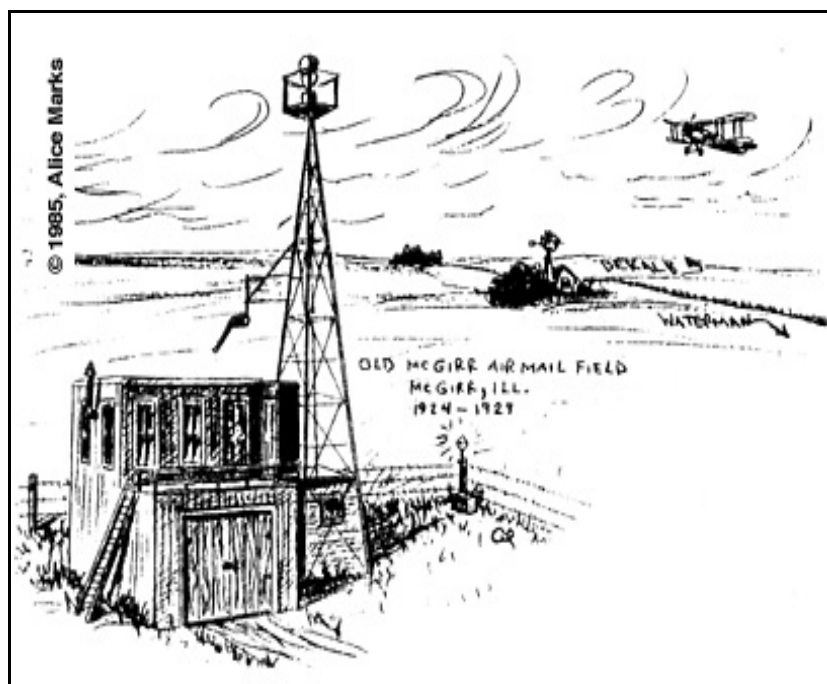
In oktober 1931, hield D.C. Young van het 'Luchtweg Verlichtings Sub-Committee' (echt waar!), een lezing over de vooruitgang van verlichte luchtwegen, op een verlichtings conferentie in Pittsburg!

“Tien jaar geleden, was een geplande nachtvlucht over de Verenigde Staten een droom. Nu zijn zulke vluchten er dagelijks en worden op tijd gevlogen. Het veranderen van deze hachelijke onderneming in een relatief veilige vlucht... is te danken aan het aanleggen van luchtvaart snelwegen voor piloten!”

Als vliegen beperkt zou blijven tot daglicht uren, zou de snelheid en de kortere afstand geen winst opleveren ten opzichte van de trein. Het postbedrijf had dit al door in 1922, toen werd al geregeld post door de lucht vervoerd. Dus begonnen ze faciliteiten aan te leggen voor de luchtpostpiloten, die 's nachts te volgen waren en de tijdwinst was opmerkelijk op de kust-naar-kust route.

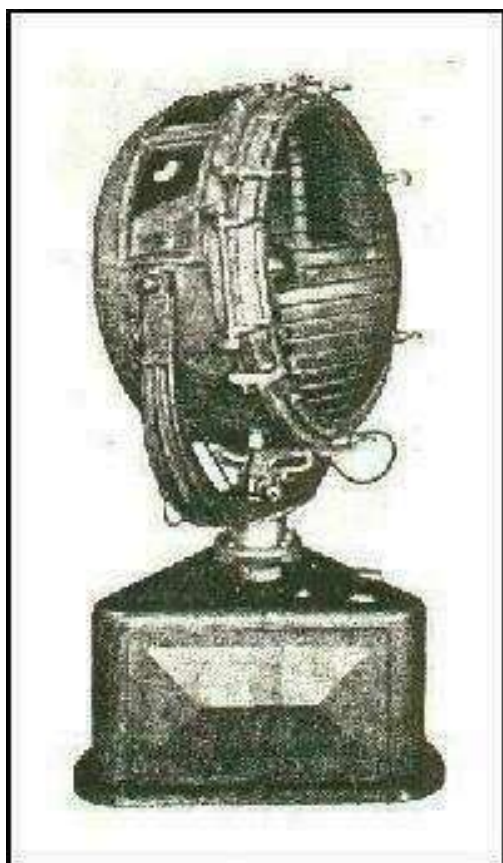
In die vier jaren tot 1926, toen de regering deze luchtwegen overnam, was 14,500 mijl van deze verlichte luchtsnelwegen aangelegd!

Deze felverlichtte bakens stonden zo'n 10 mijl uitelkaar op de routes. Een baken bestond uit een 24-inch parabolische spiegel en een 110 volt, 1000 watt lamp. De bakens draaiden met 6 toeren per minuut en lieten elke 10 seconde een flits van 1/10de seconde zien.



**Piloten stopten vaak op McGirr Field op de route Omaha-Chicago.  
Ze noemden het vaak een voorzorgslanding, maar iedereen wist  
dat het eten daar erg goed was!**

Opeenvolgende landingsveldjes kon je elke 30 mijl langs deze route vinden, bij afwezigheid van 'echte' vliegvelden en elk veldje is uitgerust met een baken en verlichting om de grenzen, de nadering en de objecten aan te geven, alsmede verlichte windvane!



**1000 watt Airway Beacon**

De lichtstraal van de luchtsnelweg-bakens was een potloodstraaltje van  $5^\circ$ , maar was zichtbaar op 20, soms 40 mijl afstand bij helder weer. Ze waren  $1,5^\circ$  boven de horizon gericht. Een kleine straal scheen recht omhoog, om alleen van dichtbij zichtbaar te zijn.

Twee koerslichten waren op de toren bevestigd, onder elk baken. De een wees vooruit langs de luchtweg, de andere terug. Deze 500 watt zoeklichten gaven een  $15^\circ$  brede horizontale straal.

De koerslichten waren uitgerust met rode en groene lenzen. Elk derde baken had groene lenzen om zo aan te geven dat het op een landingsveldje stond. Zo wist de piloot waar hij in noodgevallen kon landen. (Dit is eigenlijk de voorganger van de groen/witte draaiende bakens die je tegenwoordig op luchthavens vindt.)

Alle andere bakens waren dus rood.

Terwijl het mechanisme draaide en een duidelijke flits het gezichtsveld van de piloot passeerde, kwam het rood of groen van de koerslichten in beeld.

Koerslichten flitsten gecodeerd, lange en korte flitsen, zodat de piloot ze kon herkennen. De codes liepen op van 0 (kort) naar lang (9), dus als de piloot een code 4 zag, wist hij dat hij bij het vierde baken zat op een bepaald stuk van 100 mijl. Maar hij kon zijn preciese positie niet bepalen, omdat hij nooit zeker was op welk 100 mijl stuk hij zat.



De luchtwegen werden aangegeven met letters, de eerste letters van de steden waar ze bij hoorden. Dus de luchtweg van Omaha naar Chicago, heette O-C. LA-SF was dus Los Angeles naar San Francisco, enzovoort.

Geregeld onderhoud van de bakens en de veldjes was van cruciaal belang. Dit was opgedragen aan 'Luchtweg Zorgdragers'. Dagelijks beklimmen zij de 16 meter hoge torens om elk baken in hun gebied te controleren, repareren, schoon te maken en lampen te verwisselen. Reparaties die meer vakkennis vroegen, of zwaarder gereedschap, werden overgelaten aan de 'mechaniciën', die met een 500 kilo zware pickup truck, route van 175 mijl bijhield!

De zorgdragers op de tussenveldjes hadden dienst van 6 uur 's morgens tot 6 uur 's avonds. Als een piloot hier landde, moesten zij zorgen dat hij in de stad kwam, te eten kreeg en ze moesten helpen met eventuele reparaties aan het toestel.

Om een brief per luchtpost te laten verzenden, kostte het in 1918, 24 cent per ons. Maar dat was inclusief bestelling!

Met de verlichte luchtwegen kon post bezorgd worden in een derde van de tijd per trein.