

ACE

Eindhoven

Gilze-Rijen



1994 / 5

Oktober



Dankzij een Fokker testvlucht kwam de gehele vloot van Swazilands nationale luchtvaartmaatschappij langs in de vorm van F-28-3000 30-ALN. (31-08-94)



Eveneens bezig met een testvlucht was Sempati's Fokker 100 PK-JGE toen het een tussenstop maakte op Eindhoven. Sempati heeft zeven 100's in gebruik. (03-09-94)



Weinig is ons bekend over deze F-27-200 PH-FKR in Air West kleuren behalve dat het op Eindhoven bij Fokker Aircraft Service werd waargenomen. (08-10-94)

REDACTIONEEL

SPOTTING GROUP EINDHOVEN
Postbus 1245
5602 BE Eindhoven

ACE AVIATION MAGAZINE
Pisanostraat 272
5623 CJ Eindhoven
040 - 455004

ACE is een tweemaandelijks uitgave van Spotting Group Eindhoven, en is alleen bedoeld voor privé gebruik. Overname van gegevens is enkel met bronvermelding toegestaan. SGE-lidmaatschap (1 jan t/m 31 dec) is inclusief ACE-abonnement, familie-lidmaatschap is zonder abonnement en gebonden aan binnen SGE geldende voorwaarden.

Lidmaatschap SGE : f 27,50
Familieleden : f 10,00
Abonnement ACE : f 25,00
Losse nummers : f 3,00

ABN-AMRO bankrekening
52.86.95.479 ten name van
Spotting Group Eindhoven,
met vermelding van naam en
adres. Het gironummer van
de bank is 10 65 135.

Redaktiesamenstelling:
Jan-Pieter Bergmans, Marco
Dirkx, Perry Dirkx, Hans
vd Donk, Stephan vd
Krommenacker, Frits
Widdershoven.

Beste lezers,

Voor dit nummer hadden we geen gebrek aan kopij, helaas niet omdat de lezers deze massaal hadden ingestuurd, maar vooral dankzij de werkvijf van enkele redactieleden. De vorige keer meegestuurde enquête en de verregende Market Garden herdenkingsvlucht verdienen uitgebreid onze aandacht zodat er uiteindelijk geen plaats meer was voor het tweede deel van de Oekraïne trip (die hadden we overigens toch nog niet ontvangen...). We houden deze in reserve voor de wintermaanden, hopelijk hebben jullie daar een beetje begrip voor. Enjoy!

MEDEWERKERS:

Aviation Cosmetics, Frans vd Broek,
Eindhoven Airport, Flash Aviation, Michiel
v Herten, Hans Kivits, Peter Liebe,
Jonathan Verschuuren, Vliegbasis
Eindhoven/Gilze-Rijen, André de Wit.

INHOUD:

Redactioneel	1
SGE'tjes	2
In de Landing	7
Runway 28	15
ACTuEel	23
Grumman S-2 Tracker	28
Regio	38
Muurkrant	42
Dops !	42
Museumstukken - Billund	43
Sterke Verhalen	46

FOTO VOORPAGINA:

Agusta A.109HA H34 van het SLV zonder
bewapening hoverend boven het Brasschaatse
beton tijdens het recente SGE-basisbezoek.

SGE / GRAS

BASISBEZOEK BIJ 334 SQUADRON

We zijn er geruime tijd mee bezig geweest, en een tijd lang was het niet mogelijk, maar op 3 september hadden we dan toch eindelijk een bezoek bij 334 om een paar F-27's op het platform te fotograferen. Blijkbaar is een interne beleids-verandering binnen de KLu hier verantwoordelijk voor geweest wat door ons natuurlijk alleen maar toegejuicht kan worden. De enkeling van Valkenburg die meende dat hij dit voor ons geregeld hadden moet maar even bij zijn eigen gezond verstand te rade gaan. Even goede vrienden, jongens.

Met 35 personen waren we op deze zaterdagochtend welkom, en het was allemaal zeer goed georganiseerd. We werden in twee groepen met een bus naar het platform gebracht en daar kreeg iedereen de gelegenheid om de C-1, C-3, C-4, C-5 en C-7 te fotograferen. Het weer zat een beetje tegen maar wie een beetje geluk en geduld had kon toch met zon fotograferen. Dat het soms ook donker was bewijst onderstaande foto...

Er moet echter één kanttekening geplaatst worden bij deze ochtend: van de 35 mensen die zich hebben opgegeven kwamen er maar liefst 9 niet opdagen, en daarvoor is geen excuus! Als je verhinderd bent, laat ons het dan weten. We hebben meerdere mensen teleur moeten stellen die achteraf met gemak mee hadden gekonnen. Bovendien sta je als vereniging behoorlijk voor gek als je met veel pijn en moeite voor elkaar hebt gekregen dat je met maar liefst 35 personen mag komen en er komt dan een kwart niet opdagen! Na deze noodzakelijke pittige woorden rest ons alleen nog jullie te bedanken voor ieders goed gedrag tijdens het bezoek. Wat betreft Bureau Voorlichting kunnen we dit volgend jaar misschien overdoen, maar dan met heel andere vliegtuigen!



BASISBEZOEK BRASSCHAAT

Op Woensdagmiddag 21 september waren we welkom op Brasschaat, een veld waarvan kort geleden nog werd gezegd dat basisbezoeken aldaar onmogelijk waren geworden. Op dit veld net boven Antwerpen is de School van het Lichte Vliegwezen gevestigd, en dat is de vliegopleiding van de belgische landmacht. Daartoe beschikt men over de oude getrouwe Alouette II, de eveneens vrij bejaarde Islander en natuurlijk de gloednieuwe Agusta 109 in twee uitvoeringen: de A.109HO voor observatie en de A.109HA voor anti-tank bestrijding.

We werden om half twee verwacht maar waren uiteraard te vroeg. Geen probleem want er werd goed gevlogen. Er kwam iemand ons vertellen dat we nog even moesten wachten op een andere groep die met ons mee zou gaan. Dit bleek een groep bijna-oude-van-dagen te zijn die duidelijk andere interesses hadden dan wij! Eermaal op het veld splitsten de twee groepen zich al gauw op: terwijl wij al snel in een hangaar verdwenen kreeg de andere groep nog steeds uitleg bij de eerste Alouette die buiten stond. Gelukkig was onze belgische escorte zo vriendelijk om de andere groep even op afstand te houden terwijl wij aan het fotograferen waren zodat het eerder gevreesde frustratie-niveau onder de spotters minimaal bleef. Alles mocht, behalve het fotograferen van cockpits. Je gaat je dan toch afvragen wat er nou zo interessant is aan de cockpit van een Alouette II... Maarja. Op ons verzoek mochten we elk vliegtuig op het veld zien, helaas was de oostduitse MiG die hier geruime tijd heeft gestaan inmiddels vertrokken naar Brussel. Wel kregen we nog een opgeslagen Dornier 27 en een voormalig-nederlandse Harvard te zien. Een bezoek aan de vluchtsimulator was voor ons niet zo interessant zodat we daarna snel afscheid hebben genomen. De belgische Landmacht wordt bedankt voor een prima basisbezoek zoals die uit het spotters-oogpunt altijd zouden moeten zijn: wij kwamen, wij zagen alles, wij fotografeerden het meeste, en wij gingen weer! Prima toch?



Buiten:

A.109HO	H01, H14
A.109HA	H34, H41
Alouette II	A49, A55, A57, A65, A69, A72, A74, A76, A79
BN.2A	B04/LD, B07/LG
AT-16ND	00-DAF

"USAAC", ex MLD 098

Binnen:

A.109HO	H02, H03, H11, H12, H13, H15
A.109HA	H32
Alouette II	A40, A44, A61
	A93
BN.2A	B01/LA, B11/LK, B12/LL
Do.27	D02

Rijkswacht

stored

ENQUÊTE

Dankzij de mensen die even de tijd hadden genomen om onze enquête in te vullen is het bestuur en de redactie nu beter op de hoogte van wat er bij de leden en lezers zoal leeft. Van de inzendingen die we tot nu toe hebben mogen ontvangen was er maar één negatief over het (in zijn ogen overbodige) blad, maar dat mag. Jullie waren voor de rest gelukkig allemaal positief.

De reizen en basisbezoeken zijn voor iedereen één van de, zo niet de belangrijkste activiteiten van SGE. Hoewel er mensen zijn die "meer" willen kunnen wij tevreden zijn over de activiteiten van het afgelopen jaar. Een klein overzicht: Spangdahlem op 18 februari, Ramstein op 25 maart, nog een keer naar Ramstein, Twenthe op 9 juni, Bückeburg en Detmold op 15 juni, Eindhoven op 3 september, Brasschaat op 21 september, en uiteindelijk een weekje zuid-Duitsland waarbij in totaal zeven basisbezoeken geregeld waren. In totaal dus 14 evenementen. Een paar uitnodigingen van Leeuwarden konden niet ingevuld worden omdat deze te laat arriveerden (zo'n drie à vier dagen van te voren en voor een te kleine groep (vier personen)). Dit probleem hebben we wel vaker maar we proberen toch zoveel mogelijk mensen zo eerlijk mogelijk deel te laten nemen. Het aloude verhaal dat het bestuur altijd voorrang krijgt is niet waar, het animo is meestal zo laag dat iedereen die mee wil ook mee kan. In één recent geval (Ramstein) moest er zelfs met gedeeltelijke tegenzin een redactielid mee omdat er verder niemand ging... Soms is het animo zelfs zo laag dat de reiscommissie zich af gaat vragen voor wie ze eigenlijk bezig zijn, en als er dan ook nog eens negen van de vijfendertig aangemelde personen niet op komen dagen... Het zijn nog maar vage plannen maar voor het komende jaar zitten onder andere een georganiseerd weekje Portugal en een open dag in Zweden (Ångelholm) in de pen.

Over de spottersavonden konden we uit de enquête geen eenduidig beeld vormen. Over het algemeen word de locatie voldoende en de avonden gezellig bevonden. We gaan wel proberen om iets meer structuur in de spottersavonden aan te brengen om te voorkomen dat het geheel vervalt in een anarchistisch zootje. Misschien dat we in de toekomst iets samen met de broeders van Gilze gaan ondernemen, laat het ons weten als daar animo voor is.

Er waren uiteraard wel wat aanmerkingen op het blad. De taalfouten springen sommigen in het oog en dat is inderdaad een punt waar we wat beter op moeten gaan letten. Wij zijn echter geen van alle neerlandici en ook de "speller" van WordPerfect biedt niet altijd uitkomst. Het zijn vaak de op het laatste moment snel in elkaar gestoken stukken tekst waar de meeste fouten in sluipen, zodat het aanstellen van een corrector weinig zin heeft (maar toch bedankt voor de aanbieding!). Misschien dat er een cursus "foutloos schrijven" tegenaan gegooid moet worden?

De fotokwaliteit is een punt waar we zelf ook niet altijd tevreden over zijn. Helaas zijn we wat dat betreft grotendeels afhankelijk van de drukker, alle originelen van afgedrukte foto's zijn gegarandeerd van goede kwaliteit. Hoe afhankelijk we wel niet zijn valt goed te zien door de ACE's 1994/3 en 1994/4 langs elkaar te leggen. De grootste struikelblokken zijn de rasters (deze willen nog wel eens te licht uitvallen) en de papierkwaliteit. Zwaarder glanzend papier is veel beter geschikt voor foto's maar helaas ook veel duurder en we moeten het kostenplaatje ook angstvallig in de gaten blijven houden. Een paar honderd leden erbij zou wonderen doen! Op dit moment zijn we aan het onderzoeken of de fotokwaliteit tegen aanvaardbare kosten verbeterd kan worden. Tegen mensen die met vergelijkingen aan komen zetten kunnen we eenvoudig zeggen dat we geen "Air Forces Monthly" zijn en ook nooit de intentie daartoe gehad hebben.

Niet iedereen kan elk artikel altijd even hoog waarderen maar dat is natuurlijk onvermijdelijk. Er is geen onderwerp waar men eenduidig niet in is geïnteresseerd. Bij een paar vaste onderwerpen willen we wel een paar kanttekeningen maken. Wat betreft de typebeschrijvingen zal in de toekomst getracht worden om iets actueler te zijn, dus beschrijvingen van nog operationele types of types die verband hebben gehad met Eindhoven, echter zonder oude koelen weer uit de sloot te halen. Beschrijvingen van bijvoorbeeld de F-16 of Phantom zijn interessant maar ook vrij overbodig. Het Hercules-verhaal valt hier niet onder omdat het direct betrekking heeft op de vliegbasis Eindhoven en de artikelen op een andere wijze gepresenteerd worden (langlopende serie van enkele pagina's per keer, als er tenminste plaats voor is!). Laat het ons weten als je voorstellen hebt voor interessante types.

Het onderdeel "Regio" deed de meeste stof opwaaien. Het is inderdaad waar dat vliegshows in Duitsland en Frankrijk niet echt regionaal zijn en de naam de lading dus niet dekt, maar dat heeft een oorzaak. Hoewel we indertijd begonnen zijn met alleen echt regionale evenementen bleek er een vraag te zijn naar "meer". Daarom hebben we de volgende richtlijnen opgesteld: een vliegshow komt in aanmerking als het echt regionaal is, of als het in Nederland, België, noord-Frankrijk of west-Duitsland plaats vindt, als het niet door het eigen regionale blad verslagen wordt en als er voldoende SGE-leden op het evenement door ons "waargenomen" worden. Op deze manier is geen enkel verslag overbodig. Let er op dat de ACE randgevallen zoals warbirds en andere "wrecks & relics" beter behandeld als elk ander blad. Dat we "Regio" niet omgedoopt hebben in zoiets als "Vliegshows in de regio en een behoorlijk stuk daarbuiten" komt gewoon omdat laatstgenoemde titel veel te lang is! Flauw hè?

De voorgaande twee jaren hebben we veel aandacht besteed aan het vooraf aankondigen van vliegshows. Dat dit gewaardeerd werd bleek pas toen we hier dit jaar om allerlei redenen minder aandacht aan besteedde! Volgend jaar proberen we hier weer meer aandacht aan te besteden want dat is blijkaar wat jullie willen. Helaas is het samenstellen van zo'n overzicht geen gemakkelijke opgave omdat veel landen schaars zijn met informatie. Nederland, België en Groot-Britannië zijn nooit een probleem maar evenementen in bijvoorbeeld Frankrijk, Duitsland en Scandinavië worden vaak pas vrij laat bekend. Veel werk voor de redacteurs dus om dit allemaal op tijd uit te zoeken.

Er waren enkele suggesties voor nieuwe onderwerpen maar vooralsnog zien wij weinig gelegenheden om deze in het blad op te nemen. We zoeken namelijk nog steeds versterking voor het redactie-team om de zware last op onze schouders iets te verlichten. Heb je geen zin in verplichtingen maar wil je wel graag af en toe een stukje schrijven (zolang het maar over vliegtuigen en/of spotters gaat...) stuur deze dan gerust naar ons op, wij zijn snel tevreden en altijd dankbaar.

Dan willen we nu nog even het financiële plaatje van SGE nog even belichten, want daar hebben jullie per slot van rekening ook recht op. Dit jaar hebben we er een lange tijd niet goed voorgestaan, stijgende kosten en een stagnerend aantal leden deden de kas schrikbarend snel slinken. Vooral de druk- en porto-kosten zijn een zware financiële last op onze schouders. Ook basisbezoeken kosten vaak meer geld dan menigeen denkt (telefoon- en porto-kosten voor het regelen van bezoeken en het informeren van de leden). Op dit moment staan we er weer iets beter voor maar om te voorkomen dat dezelfde situatie zich volgend jaar gaat herhalen zijn de volgende maatregelen genomen of in het vooruitzicht gesteld: De lidmaatschapskosten zullen voor het komende jaar **f27,50** gaan bedragen. De extra knaak per lid dekt de gestegen kosten bij lange na niet dus daar komen jullie goed van af. Op verzoek voeren we vanaf volgend jaar een

familie-lidmaatschap in: familieleden van SGE-leden kunnen voor een tientje per jaar lid worden zonder dat zij de ACE ontvangen. We zijn manieren aan het onderzoeken om de druk- en porto-kosten naar beneden te brengen zonder aan kwaliteit in te leveren. Flash treed op als sponsor zodat het laten maken van dure rasters gedeeltelijk gecompenseerd wordt. We zijn dit jaar ook begonnen met het plaatsen van advertenties (alleen luchtvaart-gerichte!) wat een welkome bron van inkomsten is. De ex GRAS-leden die hun vereniging het afgelopen jaar niet trouw zijn gebleven zullen nogmaals de gelegenheid krijgen om lid te worden. Hopelijk levert dit volgend jaar een hoger ledenaantal op wat we hard nodig hebben. We hopen daarom dat jullie ons ook in 1995 trouw blijven. Als alles volgens plan verloopt beschikken we voor het komende nummer over voorbedrukte acceptgiro-kaarten zodat het betalen wat makkelijker gaat en er minder vergeten wordt. Als jullie ons blad waarderen en ook in de toekomst gebruik willen blijven maken van de vele georganiseerde activiteiten zorg er dan voor dat we een "gezonde" vereniging blijven!

Ten slotte willen we jullie bedanken voor de medewerking aan onze enquête, wij weten nu weer waar we mee bezig zijn, en jullie hopelijk ook. Heb je nog vragen, op- of aanmerkingen, laat het ons dan weten. Tot over een paar jaar!

NATIONALE SPOTTERS-KAMPIOENSCHAPPEN 1994

Het evenement van het jaar is weer terug op de plek waar het ooit allemaal is begonnen. SGV nam vorig jaar de trofee mee naar huis en draaide daarmee automatisch voor de organisatie van dit jaar op. Dit altijd weer spannende en onderhoudende evenement wordt op **zaterdagmiddag 10 december** (je hebt dan ondertussen je Sinterklaas-cadeautjes allang uitgepakt) gehouden in gemeenschapshuis Terra Victa te Odiliapeel. 's Avonds heeft men een interessant programma voor alle aanwezigen in elkaar gedraaid. Het SGE-team kan gerust wat support gebruiken, dus komt allen! Vorig jaar waren er maar weinig "fans" aanwezig, maar gelukkig wel een die ons regelmatig van vast en vloeibaar voedsel voorzag. Wie wil dat SGE de bokaal mee naar huis neemt en volgend jaar voor de organisatie kan opdraaien moet ons dus komen aanmoedigen.

FAMILIE-LIDMAATSCHAP

Vanaf komend jaar bieden wij familieleden van onze leden de mogelijkheid om voor een klein bedrag lid van onze vereniging te worden. Dit houdt in dat zij wel in aanmerking komen voor alle activiteiten maar de ACE niet ontvangen. Dat is natuurlijk ook niet nodig want zij lezen de ACE toch al! Het familie-lidmaatschap bedraagt slechts **f10,00** per jaar, voorwaarde is wel dat een familielid woonachtig op hetzelfde adres volledig betalend lid is van SGE.

VERHUIJD

Frits Widdershoven, onder andere de man van de foto-redactie, heeft uiteindelijk zijn tijdelijke onderkomen kunnen verwisselen voor een meer permanente. Het huis, dat overigens nog ingedronken moet worden, staat op het volgende adres:

Frits Widdershoven
Gebroeders van Doornestraat 7
5614 BN Eindhoven
040-127403

IN DE LANDING



MILITAIR MEI 1994 AANVULLINGEN & CORRECTIES

17 F-SEBG F-27 CNET

Wie de civiele movements er op na gekeken had was hier zelf ook op gekomen... We hebben er inmiddels wel een foto van ontvangen, waarvoor dank. Hij ziet er op het eerste gezicht civiel uit, maar het franse roundel verklaart veel.



MILITAIR JULI 1994 AANVULLINGEN & CORRECTIES

12	FB2.	F-16B	2w	* "BAF204"
15	G-273	C-130H-30	334sqn	
16	26158/SE-BKG	P-51D	ex KSF	
18	G-273	C-130H-30	334sqn	
29	M2B-01	F-2B-1000	Fokker/Maleisië	
30	XX235	Hawk T.1	4FTS	*
	XX244	Hawk T.1	4FTS	*

Een testvlucht van Fokker leverde voor ons een heuse Fellowship van de Tentara Udara Diraja Malaysia op, helaas hebben maar weinigen hem gezien. De zaterdag waarop bijna iedereen op Fairford zat maakten twee zwarte Hawkjes een overshoot om vervolgens naar Kleine Brogel door te vliegen. De twee havikken stonden aldaar gebaseerd voor de vliegshow op Hechtel.

MILITAIR AUGUSTUS 1994

03	LX-N904..	E-3A	NAEWF	*
04	B4-0...	C-21A	76ALS	* 17.00u
	LX-N904..	E-3A	NAEWF	* 17.00u

24	3+..	F-4F	Luftwaffe	09.50u
29	LX-N904..	E-3A	NAEWf	*
31	LX-N904..	E-3A	NAEWf	*
	...	Lynx	...	* 20.10u

De Learjet en AWACS maakten gezamenlijk een approach op de vierde... Kom jongens, zo druk is het op Eindhoven nou ook weer niet dat de approaches met elkaar gedeeld moeten worden! Er komen de laatste tijd overigens wel meer E-3's langs.

MILITAIR SEPTEMBER 1994

01	LX-N904..	E-3A	NAEWf	*
03	2615B/SE-BKG	P-51D	ex KSF	
09	LX-N904..	E-3A	NAEWf	* 1610
13	LX-N904..	E-3A	NAEWf	*
	CH..	C-130H	20sm	* 1100
	...	F-16	...	* 1105
14	...	F-16B	...	* 144581455
15	163840/BG	UC-12M	Mildenhall NAF	* 1238 "Navy8G968"
	FB07	F-16B	OCS	* 9x 1345 "...655"
	L-01	PC-7	EMVO	* 1453
	J-065	F-16B	-	* 1512
	FB24	F-16B	2sm	*
16	J-021	F-16A	-	* 1040
	J-640	F-16A(R)	(306sqn)	* 1055
	FB24	F-16B	2sm	* 5x 1112 "...756"
	FB01	F-16B	OCS	* 3x 1120
	70-1260	C-130E	37ALS	a1148/d1342 "Herky200"
	RA-01300	Li.2	ex V-VS	a1150 "FLA013"
	O-73-22127	UM-1H	56AvCo	a1215/d1625 "R22127"
	70-1260	C-130E	37ALS	a1445/d1505 "Herky200"
	J-145	F-16A	314sqn	a1448 "...378"
	FB07	F-16B	OCS	* 6x 1452
	PH-SBK	Be200	MLD	* 4x 1457 "Navy366"
	73-22254	C-12C	207AvCo	a1530/d1557 "Duke588"
	B-64/PH-LSK	AT-16ND	ex KLU	a1730 "Yellow Form."
	B-71/PH-MLM	AT-16ND	ex KLU	a1730 "Yellow Form."
	B-118/PH-11B	AT-16ND	ex KLU	a1730 "Yellow Form."
	N5369X	Beech D.18S	ex RCAF	a1730 "Yellow Form."
	"124485"	B-17G	ex USAAF	a1757 "G-BEDF"
	PH-TYG	Tiger Moth	ex RAF	a1810 "Green Form."
	R-122/PH-PPW	L-21B	ex KLU	a1810 "Green Form."
	R-137/PH-PSC	L-21B	ex KLU	a1810 "Green Form."
	R-177/PH-KNR	L-21B	ex KLU	a1810 "Green Form."
	R-181/PH-GAU	L-21B	ex KLU	a1810 "Green Form."
	"25722"	Bolingbroke IVT	ex RCAF	a1814 "G-BP1V"
	"463221"	P-51D	ex USAAF	a1910 "G-BTCD Form."
	(KL161)	Mitchell II	ex RCAF	a1910 "G-BTCD Form."
	"226671"	P-47D/N	ex USAAF	a1955 "W477D Form."
	ML417	Spitfire LF.IXE	ex RAF	a1955 "W477D Form."
17	68-10947	C-130E	37ALS	a0930
	68-10943	C-130E	37ALS	a0930
	16x	C-130	RAF/USAF	*0935
	MK732	Spitfire LF.IXC	ex RAF	a0945
	A-549	Alouette III	GpH	a0950
	44-74425	P-51D	ex USAAF	a1000

	Zx (45-8811)	Tiger Moth B-25J	ex KLu/RAF ex USAAF	*1015 a1120/d1330
	ZA947	Dakota C.3	BoBMF	a1145
	B7-24588	UH-60A	US Army	a1615
28	CH-07	C-130H	20sm	
29	...	C-130	...	±1800
30	CH-07	C-130H	20sm	

Dat er op Eindhoven wel zeker iets te beleven valt bewees onze hoofdredacteur voor eens en altijd door er zelf maar eens een paar dagen polshoogte te gaan nemen. Dat was lang geleden, ja! De vijftiende begon al goed met een touch & go (!) van een US Navy C-12, een van de meer opmerkelijke bezoekers van de laatste tijd. Maarja, als je als redacteur toch al zo weinig movements onder de ogen krijgt is bijna elke bezoeker opmerkelijk te noemen.

De dag erna kwamen de voorbereidingen voor de Market-Garden herdenkingsvlucht goed op gang met de aankomst van veel zuiger-geweld (meer daarover in Actueel) en ondersteunend materiaal. De Hercules kwam eerst binnen, vertrok daarna weer om de "corridor" af te vliegen, kwam weer binnen maar besloot daarna toch maar weer te vertrekken. De Huey kwam enkele VIPs ophalen en met de C-12 zullen ook geen balen stro vervoerd zijn. Een Blackhawk (de 82-23745) vloog een hele tijd in de buurt rond maar werd op het vliegveld niet waargenomen. De drie Harvards en bijbehorende Beech 18 maakten een landing op baan 26R, kent U hem nog van vroeger? Precies: de oude baan! Het callsign van de P-47 Thunderbolt komt niet overeen met de civiele regi: N47DD in plaats van N477D! Maar liefst drie belgische F-16's wisten dit feestelijk geheel verder op te luisteren door tot in den treure toe approaches en circuits te maken, maarja, dat doen ze de laatste tijd wel vaker.

's Zaterdags, de dag van de grote herdenkingsvlucht, was het weer zo slecht dat het hele feest letterlijk en figuurlijk in het water viel. Er kwamen 's morgens nog wel wat kisten aan maar echt veel gevlogen werd er niet. De meeste toestellen waren 's zondagsmorgen weer verdwenen. Meer hierover in de sectie Actueel.



Enkele toestellen vonden een veilig onderkomen tegen de elementen in de Aviation Cosmetics hangaar. De rechtervleugel van de Bolingbroke is nog net zichtbaar.

CIVIL JULI 1994

01	G-BM2D	Be90	Cega		EGHR/EGHR	
	N2451B	GC18			ENRD/	
04	G-OMGE	BAe125	Magec Aviation		EGGW/EHRD	
	G-OSNB	Ce550	Scottish & Newcastle		EGNH/EGNH	05
	HB-IKW	CL600	Aeroleasing	FPG779	LSGG/LIMJ	05
	N11FX	G1159C	General Electric		EGGM/EHRD	
	N890A	BAe125	Alcoa		EGGW/EHRD	
	OY-CCG	Ce560	Alkair	LKA003	EKKA/ESGP	
	SE-DPT	IA11124	Air Sweden	SWN852	ENBK/ESGP	
	XA-SHZ	CL601	Pulsar		CYUL/	
05	D-EXEC	G115			EHSE/EHLE	
	G-BMNF	Be200	Matthews Plc		EGSH/EGSH	
	HB-LLP	Mu-2	Air Engiadina		----/LSZH	
06	D-ENGA	Ce172			EDDS/EDLN	
	D-IERH	Pa60			EDDM/EDDM	
	G-DAVX	Be200	AVX Vulcan	AVT606	EGHI/EGHI	
	G-SAMM	Ce340	Cross		ENAM/EDVV	
	OY-BGT	Pa28			EKRD/EKRD	
07	D-IVHP	Ce414			EDVV/EDVV	
	N7346P	Ce210			/EBFN	
08	D-IMOL	Be200			EDDS/EDDS	
	F-GEQM	Mu2	Star Service		LFQB/EDDK	
	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGTF	
	N7346P	Ce210			LSZH/	
	OE-FBP	Pa34			LOWW/LOWW	11
	VR-BLK	Tc840	Control Techniques		EGCW/EGCW	
09	OO-DHB	CV580	DHL	BCS7009/5000	EBBR/EDDF	16
11	D-EEHX	Ru90			EDZZ/EDZZ	
12	G-BNRX	Pa34	Futura		EGHR/EGHR	
	N13BT	Ce501			LSZH/EBLG	
	SE-KSC	T89			EDRK/EKSB	13
	XA-SHZ	CL601	Pulsar		/LFRS	
13	I-FLYH	LJ35	Eurofly		LIMF/LIML/LICA	14
	N11620	Mo20K			EDMS/EDMS	
	OO-TMT	Pa28			EBAW/EBAW	
14	N3987X	Pa28			ENRD/EHRD	
15	I-AGEC	Da20	Eurojet	ERJ975	LIML/LIML	
	OO-DHD	CV580	DHL	BCS5001/6140	EDDF/EDDF	22
18	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/LFBZ	
	N7346P	Ce210			n.s./EHMZ/n.s.	
	XA-SHZ	CL601	Pulsar		ENBK/	
19	G-CSNA	Ce421	Zulu Airlines		EGWJ/EGNH	
	G-HNRY	Ce650			EGWJ/EGWJ	
	XA-SHZ	CL601	Pulsar		n.s./CYQX	
20	D-E1FR	Pa28			EDFR/EDFR	
	G-ODNP	Ce310	Bostonair		EGNJ/EGNJ	
	G-SING	Be60	Sasha Fashions		LFBO/EGTF	21
	N87RR	Be58			ENKD/EDFE/ENKD	
21	D-EDIE	Ce172			EDMA/EDRY	23
	D-EFSS	Mo20			EDRY/EDRY	
	XA-SHZ	CL601	Pulsar		CYQX/EDVK	
22	D-EZCA	Ac14			EDTR/EDTR	
	OO-DHL	CV580	DHL	BCS6141	EDDF/arr.	
24	XA-SHZ	CL601	Pulsar		EDVK/arr.	
25	G-CLUE	Pa34			EGTB/EGTB	
26	G-TJHI	Ce500			EGNH/EGWJ	

	HB-VKB	Ce525	EAT		LGAT/LSZH	
	VR-CEZ	Da50			EGKB/LFMN	
27	RA-76444	1L76	Atlant	AY2444/ATG600	URSS/HECA	28
28	N7346P	Ce210			LKPR/arr.	
29	G-SWF1	Be200	AirSwift	SWF20	LFPB/EGSS	
31	G-BGRN	BAe31		GIP625/626	EGSH/EGSH	

PH-BOA	22	PH-RPJ	20	PH-SLI	28
PH-BWH	12	PH-RPR	29	PH-SNB	12,25
PH-DPC	06	PH-RPV	13,15,21	PH-SPE	07
PH-FWM	18	PH-RPW	05,25	PH-SPY	28
PH-HLM	12	PH-RUD	12	PH-SVJ	13
PH-JDG	27	PH-RVG	08	PH-TGA	22
PH-LPO	01	PH-SBO	21	PH-TWP	27
PH-NPT	26	PH-SDA	01	PH-996	21
PH-ROX	06				
OO-CHQ	11,12	OO-RJL	18,25,26	OO-TVI	12

Air Alfa:

TC-ALM 6,7,13,14,21,28

Transavia:

PH-TVR 4,5,12,19,25,26
 PH-TVU 11,12
 PH-TVX 18

Een ware biz-jet invasie op de 4e leverde twee BAe.25's, een Citation 2 en 3, twee Challengers, een Westwind en een heuse Gulfstream 4 op. De bij Aviation Cosmetics omgespoten Mitsubishi Mu-2 vertrok op de 5e waarna de eerste van de drie DHL Convair 580's zich op de 9e aandiende. De OO-DHB werd gevolgd door de OO-DHD en OO-DHL. Eros Ramazotti werd op de 15e door Falcon 20 1-AGEC binnengevlogen voor zijn optreden. We sluiten juli af met de uitgebreid in de krant beschreven 11.76 van Atlant.

CIVIEL AUGUSTUS 1994

02	OE-LTB	DHC8	Tyrolean		LOWI/LOWI	14
	OY-ASJ	Be95	Ikaros Fly		EKRK/EKRK	03
	SE-KSM	PA32			/	
03	F-GBLU	Be90	Proteus		LFTK/LFTH	
04	D-1COA	Be200	Wurth KG		EDOP/EDOP	05
	N711H	Da50	Sony		EDDM/EDDK	
	OY-BCL	PA28			/	
05	G-LJET	Lj35	Heathrow Jet	HJC576	EGLL/EGLL	
	N772MH	PA27			EBOS/EBOS	
08	N767MD	Mu2	Lastek Air		EBAW/EBAW	
	OO-DHL	Cv580	DHL	BCS7001	----/EBBR	
	XA-SHZ	Cl600	Transport Aereo Mateo		----/CYQX	
09	D-IMLR	Ce310			EDRY/EDRY	
	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EHRD	
	N11260	Mo20			EDMS/EDMS	10
11	D-1LEI	Ce303			EDRY/EDRY	
	HB-LHO	Ce421	Air Glaciers	AGV572	EHLE/LSGS	

	OO-MLS	PA28			EBLG/EBLG	
12	G-BASM	PA34	Poplar Aviation		EGZZ/EGZZ	
14	OE-LLI	DHCB	Albanian		LOWI/LOWI	24
16	HB-LLP	Mu2	Air Engiadina	AMG120/121	LFSB/LFSB	
	G-TJHI	Ce500			EGNH/EBOS/EGNH	
	OO-PVL	F280			EBZZ/EBZZ	
17	D-IDVF	Ce340			EDOP/EDOP	18
	HB-VKR	Da10	ALAG		EHAM/LGAT	
	G-DAVX	Be200	ATS Vulcan	AVT617	EGHI/EGHI	
	N500TR	M082	Pegasus/Eagle Aws	PGT203/204	LTBA/LTAI	
	XA-SHZ	Cl600	Transport Aereo Mateo		CYQX/---	
18	D-IFUN	Be90	Air Connect		EDDH/EDHL	
	D-IVHP	Ce414			EPKK/EDVV	
22	F-GGPV	PA31T	Ste. Sodelem		LFRB/EHRD	
	SE-KVE	PA32			ESMS/ESMS	
23	D-EAMY	Ce152			LFAC/EDLW	
	D-EBUF	Ce152			LFAC/EDLW	
	F-GJIL	Mo20			/EDZZ	
	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGHH	
	OO-DLF	PA28			EBLG/EBLG	
	SE-FLD	PA32			ESMR/EHGG	24
	OE-GEC	Ce550	City Jet	CIT232	LOWM/LOWM	
25	D-CAWJ	Ce560	Wurth KG		EDOP/EDOP	26
	OO-JBB	Da20	Jet Business	JAB183	LRSV/EBBR	
26	D-IVHP	Ce414			EPKK/LSZH	
28	LN-AAA	Ce560	Air Express	APX01	ENFB/LSZH	
29	LN-AAA	Ce560	Air Express		/	
	D-IAIR	Be200			EDTX/EDTX	
	G-BHRP	PA44	BLS Aviation		EGNX/EBOS	30
30	F-GDLU	Da20	Lead Air	LEA049U	EGLL/LFPB	
	G-BNRX	PA34	Futura		EGHR/EGHR	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX456	EKRK/EDDL	
	F-GENB	Be200			LFBU/LFBU	31
31	D-ALME	Da900	Bauer Verlag		EDDH/EDDH	
	D-IHMO	P180	Asko Leasing		EDLN/EDRS	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX456	LSZH/LSZH	
	30-ALN	F28	Fokker/Air Swasi		/	

PH-ALL	31	PH-MDX	07	PH-RUD	31
PH-BOV	17	PH-MEX	10	PH-SBN	02,29
PH-BOA	31	PH-MLD	11	PH-SBS	03,22
PH-EAM	17	PH-OCW	17	PH-SDD	17,29
PH-GBS	19	PH-OTK	16	PH-SLI	15,22
PH-KXH	30	PH-PIE	26	PH-SSK	09
PH-JVE	05	PH-RPI	25,31	PH-TGA	11,19
PH-JMS	10	PH-RPV	08,10	PH-996	16

OO-CMQ	08,09	OO-RJR	09,16	OO-VCB	22,23
OO-DCM	09,24,30,31	OO-TVI	02,08		

Air Alfa:

TC-ALK	03,10,18,25	TC-ALM	04,10,11	TC-ALN	24
--------	-------------	--------	----------	--------	----

Transavia:

PH-TVR	02,08,30	PH-TVU	01,09,15,29
PH-TVS	16,23	PH-TVX	15,22

De vakantiemaand augustus leverde het volgende op: een MD.82 in volle Eagle-kleuren in Amerikaanse registratie op een Pegasus-charter, Air Alfa met de Airbus A300 TC-ALN (voor zover bij mij bekend is dit de eerste A300 op Eindhovense bodem), Sony's Falcon 50 N71TH, Falcon 900 D-ALME en Piaggio P.180 Avanti D-IHMO. Wie de albaanse luchtvaartmaatschappij Albanian nog compleet had willen maken had de 14e op Welschap moeten staan. Moederbedrijf Tyrolean heeft besloten haar albaanse dochter op te heffen en liet de gehele vloot, te weten Dash 8 OE-LLI, door Aviation Cosmetics wit spuiten.

CIVIEL SEPTEMBER 1994

01	F-GLIM	Ce560	LG Services		LFLL/LFOD	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX379	n.s./LIPX	
02	D-IAAC	Ce441	CCF Manager Airline	CCF151/152	EDDK/EDDK	
	D-IVHP	Ce414			EPKK/EDVV	
	F-GLIM	Ce560	LG Services		LFOD/LFLC	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX379	LIPX/EBAW	
	PH-MKS	F70	Ford/Fokker	FDP521	EHAM/EHAM	
03	PK-JGE	F100	Sempati		/	04
05	F-GJXX	Ce560	Decaux		LFPN/LFPN	
	SE-KOV	PA32			ESMS/ESMS	
	PH-MKS	F70	Ford/Fokker		/	
06	D-ILEI	Ce303			EDRY/EDRY	
	G-BMZO	Be90	CEGA Aviation		EGHR/EGHR	
	HB-GEV	Be65	FFA Air Travel	FFA711/712	EHAM/LSZR	
	N7202L	Be36			LOWI/EGKB	
	OY-JRO	Be90	Danish Air Transport	DTR9121/121	EGMC/ESOW	
07	D-IKAS	Ce421			EDDS/EDDS	
	OY-CCJ	Lj35	Alkair	LKA006	ESGP/ESGP	
08	D-COSY	Lj35	Ratioflug	RAT036	EDDF/EDDF	
	G-BVFC	HS125			ENBK/EDRS	
	N10MR	Mu2	Theilen		EGSS/EPGD	
09	G-ISFC	PA31	SFC Air Taxis	STL917	EGSG/EGSG	
	D-IVHP	Ce414			EDVV/EDVV	
	N10MR	Mu2	Theilen		EPGD/EGCC	
	OO-VF1	Be36			/EDQD	
11	G-SOUL	Ce310	Air Atlantique		EGBE/EGBE	
	G-AMPZ	DC.3	Air Atlantique	AG070/071	ENDL/EGBE	16
12	OE-FKG	PA31T	Airlink	JAR07	LOWS/LOWS	
14	D-AOHP	Cl600			EKBI/EDOM	
	G-OBLT	BAe125	Cardiff Jet Services		EGMU/EGMU	
	HB-VGZ	Lj35	Speedair		LSGG/LSGG	
	G-LJET	Lj35	Heathrow Jet	HJC594	EGLL/EGLL	
	G-OAVX	Be200	ATS Vulcan	AVT614	EGHI/EGHI	
	OY-SBT	SN601	Aalborg Air Taxi	DAX122/123	EKOD/EKOD	15
	OY-SRC	F27	Star Air	SRR9253/253	EKCH/LIMC	
	SE-DLZ	Ce500	Jivair		ESGP/ESOW	
	F-GHVG	SWM	Challeng'Air		/	
15	G-SOUL	Ce310	Air Atlantique	AA642	EGBE/EGBE	
	OE-EDB	TBM700			LOW/LOW	
	OY-CCJ	Lj35	Alkair	LKA006	EKCH/LIMC	
	OY-SRC	F27	Star Air	SRR254/9254	LIMC/EKCH	
	D-IVHP	Ce414			EDVV/EDVV	
16	OY-SUJ	Ce500	Sun-Air	SUS1628	EKBI/ESOW	
17	G-UKLM	S76	KLM ERA Helicopters		EHAM/EHAM	
19	F-GILF	Be200	AirLEC	ARL106	LFPB/LFPB	
	F-GJBS	Be200	Bongrain		LFPB/LFPB	

	N70TH	Da900	Sony		EGLF/EGLF
	D-ACLM	RJ100	Lufthansa Cityline	DLH5951	ENAM/LFPG
21	F-GICE	Be90	Air Transp.Pyrenees	TPR202/204	LFPB/LFPB
	G-OAVX	Be200	ATS Vulcan	AVT621	EGHI/EDDK/EGHI
	OY-SBR	SN601	Aalborg Air Taxi	DAX013/014	LFSB/EHLW 22
22	D-CME1	Ce560	Meister		EDMA/EDMA
	G-BMFD	PA27	Rangemile		EGBE/EGBE
	G-IJYS	BAe31	Air Kilroe	AKL04	EGTC/LSGG 23
	OO-KNH	Ce441	Beginno		EBAW/ETBS
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOK401E/205	EKRD/EPWA 23
23	G-BJDW	Ce172	Rae		EGSE/EGSE
	G-BNRX	PA34	Futurama		EGHR/EHTX
	OO-VLM	F50	VLM		EBAW/
25	OY-JER	SWM	Jetair	FOX503	EKRK/EKRK
27	G-EGJA	Tb20	Williamson		EGTR/EGTR 28
	N141M	Ce650	Motorola		EFTU/LFPB 28
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX503	EKRK/ETLS
28	F-GHVG	SWM	Challeng'Air		/
	G-OAVX	Be200	ATS Vulcan	AVT628	EGHI/EGHI
	OO-IB1	Ce500	IBIS		EBAW/ESGP/EBAW
29	D-IIWN	Be90	GML GmbH		EDWC/EDFE
	D-IVHP	Ce414			EDVV/EDVV
	N400KC	BAe125	KC Aviation		EDDF/LIMF
	OY-MMI	F50	Maersk Air	DMA9229/229	EKCH/LHBP
	VR-CEZ	Da50	IIR Aviation		EGKB/LFMN
30	F-GLIM	Ce560	LG Services		EGLL/LFRS
	G-BUND	PA28	Stanley		EGTF/EGTF
	G-TOMY	Mu300	Lynton Jet		EHRD/EHRD 2x
	G-EEAC	PA31	Eastern Air Exec.	LOV875	EGKB/EGKB

PH-ATH	19	PH-PIE	07	PH-SNA	19
PH-BOA	16	PH-RPR	02,12,27,30	PH-SNJ	15
PH-BVL	09	PH-RPV	16	PH-SVI	05
PH-EEF	16	PH-RPS	22	PH-TGK	23
PH-EPO	30	PH-SAV	23	PH-TWS	19
PH-HTH	19,20	PH-SBS	22	PH-VDC	02
PH-OAL	26	PH-SIN	29	PH-906	05
PH-PTD	13	PH-SLI	06,14		
OO-DCM			08,14,16,27	OO-RHB	05,06,19,20
OO-LCM			08,14,15,20,27,28,29,30		

Air Alfa:

TC-ALM 01,08,15,22,29

Transavia:

PH-IVR 05,06,12,20,27
PH-TVS 13 PH-TWU 19,26

Op de 2e Fokkers nieuwste produkt: de 70, gevolgd door een Sempati F100 op de 3e. Air Atlantique's DC.3 G-AMPZ bivakeerde hier in verband met de bevrijdingsvliegfeesten. De 14e was een topdag met onder andere een duitse Challenger. Zaterdag de 17e bracht ons behalve veel regen ook nog een Sikorsky 76 van de engelse KLM ERA Helicopters Ltd. Sony op de 19e met een 900 en eveneens op de 19e een nieuw type op Welschap in de vorm van een Canadair Regional Jet 100 van Lufthansa. Motorola kwam langs met een van haar Citation III's. Tot slot de 29e met BAe.125 N400KC, Falcon 50 VR-CEZ en Fokker F50 OY-MMI.

RUNWAY



JULI 1994 CORRECTIES

De Gazelle die op zondag 24 juli over het veld vloog was niet de XW902/H, maar was een Gazelle HT3 van ZFTS, de XZ933/T. Deze heli was afkomstig van de vliegshow op Winrange in Luxemburg en op de terugweg naar Groot-Britannië.

AUGUSTUS 1994

1. P-352	AS550C-2	HaerFl	"DAA3361"	*
B4+80	CH-53G	Heer	"GAM480"	*
09203/03	Hkp9B	AF 2	"SDCK03"	*
09204/04	Hkp9B	AF 2	"SDCK04"	*
A-324, A-350	Alouette 3	Grasshoppers	"Grasshoppers"	*
A-398, A-453	Alouette 3	Grasshoppers	"Grasshoppers"	*
A-465	Alouette 3	Grasshoppers	"Grasshoppers"	*
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond05"	*

Augustus begint leuk met een hele serie heli's die vanaf de IAT op Fairford teruggingen naar hun thuisbases. Het begon om 13.35u met de CH-53G die naar Bentlage vloog, om 14.05u gevolgd door de Deense Ecureuil die ten noorden langsvloog. Niet helemaal duidelijk is of ook de H500M (H-201) erbij zat. Om 17.30u kwamen de twee Zweedse Bo105's over, in gezelschap van de Grasshoppers, allemaal op weg naar Deelen.

2. 3..	P-3C	MARPAT	"NRN083"	*
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond08"	*
A-452	Alouette 3	298sqn	"Doris452"	*
3. L-.., L-..	PC-7	EMVO	"Diamond12,14"	*
B-42	Bo105CB	299sqn		*
B-72	Bo105CB	299sqn		*
4. Z..../E	Chinook HC2	18sq7		*
LX-N90444	E-3A	NAEFW	"Nato24"	*

De Awacs maakte tussen 16.15u en 16.45u zeven approaches over het veld (niet allemaal netjes over de baan overigens), en de Chinook was helemaal een laatkomer: om 19.40u kwam hij overgekacheld.

5. AT..	Alpha Jet	9w	"AFB522"	*
---------	-----------	----	----------	---

Deze Alpha Jet brak zijn approach vlakbij het veld af vanwege een onweersbui.

8. 1x	F-16	31Smd	"Tiger94"	*
A-235	Alouette 3	298sqn	"Doris235"	para's
A-471	Alouette 3	300sqn	"Bobcat471"	*
C-2	F27-100	334sqn	"NAF23"	*

J-265 F-16B 313sqn "AM65"

De A-235 zou de hele maand para's droppen boven het veld, later ook nog vergezeld door de A-209, de A-399 en de A-514. Erg vervelend allemaal!

9. ZA541/TO	Tornado GR1	15sqn	"RFR3A01/Mitre"	dep18
ZA549/TR	Tornado GR1	15sqn	"RFR3A01/02"	dep10
ZA589/TE	Tornado GR1	15sqn	"RFR3A01/Mitre"	dep18
ZA594/TU	Tornado GR1	15sqn	"RFR3A01/Mitre"	dep18
ZA607/TJ	Tornado GR1	15sqn	"RFR3A01/Mitre"	dep18
A-209	Alouette 3	298sqn	"Doris209"	para's
A-235	Alouette 3	298sqn	"Doris235"	para's
A-399	Alouette 3	298sqn	"Doris399"	para's
C-5	F27-300M	334sqn	"NAF30"	*

Het bezoek van Tornado GR1 ZA556/TA op 16 mei 1994 was dus inderdaad een pre-exchange bezoek! Om 13.00u naderde een formatie van twee F-16's van 314sqn ("Redskin1,2") en vijf Tornado's van 15sqn ("RFR3A01-formation") het veld. De Tornado's werden op het vrachtplatform langs de oude rijksweg geparkeerd en waren dus erg goed van zeer nabij te zien. Elke dag werden twee missies gevlogen, waarbij callsigns "Mitre", "Abbot" en "Poker" werden gebruikt. Door een vreemd schietincident bij het hek in de nacht van 15 op 16 augustus werden de Tornado's weggehaald van hun parkeerplaats en in de Amerikaanse shelters gezet. Dat was maar van korte duur, want op de 18e gingen de heren, zoals gepland, terug naar Lossiemouth.

Er werd op deze dag ook weer lustig met para's gesmeten boven het veld, wat de volgende conversatie opleverde tussen de toren en de vliegster van de C-5 die de vliegbasis naderde voor callibratievluchten:

Tower: NAF30, sometimes there might be occurring a slight delay, because we have paradropping over the airfield during the whole day.

C-5: Then hold them! Because we cannot stop in the air!

10. ZA563/TC	Tornado GR1	15sqn	"RFR3A02/Mitre"	dep18
A-235	Alouette 3	298sqn	"Doris235"	para's
A-494	Alouette 3	GPH		*

De rotatie was nog maar een dag aan de gang of er werd al gewisseld. Deze TC verving de ZA549/TR die met hetzelfde callsign vertrok. Kelaas bleek dit ook meteen de laatste wisseling te zijn.

11. A-235	Alouette 3	298sqn	"Doris235"	para's
A-515	Alouette 3	298sqn	"Doris515"	

Een Tornado ("Mitre4") kreeg tijdens de start een after burner stall en moest zijn start afbreken.

12. M134	CH170R	33sm	"Abyss29"	*
A-536	Alouette 3	298sqn	"Doris536"	
C-..	F27	334sqn		

Na lange tijd was er weer eens een Belgische Magister. De A-536 ging naar de KMA in Breda en vandaar meteen terug naar Soesterberg.

15. J-230	F-16A	315sqn	"M1920"	dep16
L-01	PC-7	EMVO	"Archer22"	*
L-03, L-05	PC-7	EMVO	"Diamond03,16"	*

A-235	Alouette 3	298sqn	"Doris235"	para's
A-536	Alouette 3	298sqn	"Doris536"	
B-64, B-75	Bo105CB	299sqn		
B-79	Bo105CB	299sqn		dep19
B-83	Bo1050B	299sqn		
D-EEGD	P1490			

De vlieger van de J-230 liet deze kist op Gilze achter en vertrok onder hetzelfde callsign met de J-143 naar Twenthe. Deze ex 314-kist is vanaf heden bij 315sqn ingedeeld. De J-230 keerde de volgende dag weer terug naar Twenthe. In verband met een oefening op Deelen kon daar het trainingsprogramma voor de Bo105 niet doorgaan, en dus waren er de hele week een hoop Bo's die trainingscircuitjes vlogen rond de basis. Zo konden ook wij vast wennen aan wat ons volgend jaar te gebeuen staat: Gilze-Rijen als heli-basis. De Duits geregistreerde Piaggio van Lelystad stond van 16.00u tot 16.45u even aan de grond op Gilze.

16. FA90	F-16A	315smd	"Tiger93"	*
A-453	Alouette 3	GPH		*
A-514	Alouette 3	298sqn	"Doris514"	para's
B-64	Bo105CB	299sqn		
PH-SLI	Bell 206B	PLD		
17. 43+..	Tornado	JBG38	"K3803"	*
1x	Chinook HC2	RAF		*
3..	P-3C	MARPAT	"NRN077"	
A-514	Alouette 3	298sqn	"Doris514"	para's
B-64	Bo105CB	299sqn		
C-2	F27-100	334sqn	"NAF26"	*
C-9	F27-300M	334sqn	"NAF14"	

JBG38 heeft Gilze echt gevonden. Elke maand zijn er wel wat Torren van deze eenheid te zien. Deze dag maakte een onbekend gebleven Tornado van JBG38 een overshoot om 11.05u.

18. J-...	F-16	323sqn	"Blast"	*
C-..	F27	334sqn	"NAF13"	*
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond05"	*
B-47	Bo105CB	299sqn		

Op deze dag vertrokken, zoals gepland, de RAF-Tornado's. Om 09.55u ging het vijftal weg voor een missie als "Mitre1/5", en boven Engeland werd het callsign veranderd in "RFR3A01A/E".

19. FA74	F-16A	235smd (nb)	"Devil92"	*
J-885	F-16B	313sqn	"M1762"	*
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond11"	*
B-43, B-77	Bo105CB	299sqn		
C-5	F27-300M	334sqn	"NAF30"	*
21. C-5	F27-300M	334sqn		*
L-08	PC-7	EMVO		*

Hoewel dit een zondag was, waren er toch twee overvliegers. Beide hadden deelgenomen aan de "Tilburg Airshow". Behalve de C-5 en de L-08, waren hier in de vliegshow Bo105CB B-74 en Alouette 3 A-514 te zien, terwijl Alouette A-399 op het showterrein aan de grond stond.

22. XZ176, XZ197	Lynx AH7	669sq	"AA722-combine"	
XZ207, Z0277	Lynx AH7	669sq	"AA722-combine"	
XZ179, XZ183	Lynx AH7	669sq	"AA747-combine"	
XZ194, XZ220	Lynx AH7	669sq	"AA747-combine"	
ZE380/1	Lynx AH9	669sq	"AA775/747-combine"	
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond06"	*
A-226	Alouette 3	300sqn	"Bobcat226"	para's
A-483	Alouette 3	300sqn	"Bobcat483"	

Na de Bo105's van vorige week is dit een leuker voorproefje van Helibasis Gilze-Rijen: maar liefst negen Britse Lynxen die komen tanken! De eerste formatie van vier AH7's ("AA722") stond van 11.15u tot 12.00u aan de grond, en een kwartier later kwam het volgende viertal al weer aan ("AA747"), even later gevolgd door een alleen vliegende AH9. Deze AH9, die een GCA-approach over RW10 maakte, vertrok samen met de vier laatste AH7's in één formatie naar Manston.

23. FA..	F-16A	Z3Snd	"Devil91"	*
3x	CH-53G	HFR15	"GArN80"	
C-..	F27	334sqn	"NAF28"	
B-74	Bo105CB	299sqn		

Weer tankende heli's! Ditmaal waren het drie Duitse CH-53G die 's morgens binnenkwamen en rond 12.00u weer opstegen. Wie weet de nummertjes??? Dat de F27 niet gelezen werd is niet zo vreemd: het toestel was er van 08.30u tot 09.00u.

24. H19	A109HA	8La	"OTATA"	*
ZA714/BA	Chinook HC2	18sqn	"RFR7C87"	*
J-064	F-16B	623sqn		*
A-235	Alouette 3	300sqn	"Bobcat235"	para's
A-488	Alouette 3	298sqn	"Doris488"	*

Weer twee leuke heli's, maar nu kwamen ze alleen maar over. De A-235 is nog altijd para's aan het droppen, alleen is de Alouette kennelijk inmiddels van eenheid gewisseld, want vorige week vloog ie nog met "Doris"-callsign bij 298sqn!

25. 1x	Tornado GR1A	2sqn	"RFR4A93"	*
A-235	Alouette 3	300sqn	"Bobcat235"	para's
L-09	PC-7	EMVO	"Diamond16"	
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond14"	*

De Tornado maakte om 11.40u een fotorun over het veld op 500 voet. De L-09 kwam zowaar binnen. Vermeldenswaard is verder dat zes F-16's van 314sqn op deze dag getankt hebben bij een KC-135 van Mildenhall ("Quid63"). De F-16's maakten daarbij gebruik van callsign "Cheyenne1/2" en "Blackfoot1/4". Kennelijk gaat men nu dus Amerikaanse indianenstammen als callsign gebruiken, want op de 26e werd ook "Apache" gehoord. Overigens is "Blackfoot" ook in het verleden al wel eens gebruikt door 314sqn. Erg leuk allemaal.

26. XW902/H	Gazelle HT3	18sqn	"RFR7C78"	*
1x	Puma HC1	RAF		*
A-235	Alouette 3	300sqn	"Bobcat235"	para's

De inmiddels overbekende Gazelle kwam op een christelijk tijdstip over het veld (12.20u), maar de Puma was er in de avond, en dat is eigenlijk best lastig. De Gazelle ging overigens naar Oostende.

29. 1x	CH-53G	Heer		*
LX-N90454	E-3A	NAEWF	"Wato14"	*
C-11	F27-300M	334sqn	"NAF26"	*

Al om 08.00u vloog er een CH-53G langs het veld. De Awacs maakte van 13.30u tot 14.20u doorstarts, waarna de toren het welletjes vond en de kist doorstuurde naar Woensdrecht.

30. 1x	CH-53G	HFR15	"GARn708"	*
J-143	F-16A	315sqn		arr 314sqn
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond03"	*
A-529	Alouette 3	GPH		

Of dit dezelfde CH-53G (nu op de terugweg?) als van gisteren was, weet ik niet zeker, maar het zou in ieder geval kunnen. Hij kwam om 14.10u op 1000 voet over. De J-143 was net vertrokken naar Twenthe, maar is nu al weer terug bij 314sqn.

31. 1x	A109	BLa	"OTAKC"	*
C-1	F27-100	334sqn	"NAF11"	*
A-...	Alouette 3	GPH		*
B-74	Bo105CB	299sqn		

We zijn nog steeds niet uit de callsigns van de A109's die met "OTAKC" beginnen en dus kunnen we ook het nummertje van de om 09.35u ten westen van het veld langsvliegende A109 van deze dag nog niet achterhalen. Twee F-16's van 314sqn gingen deze dag naar Lechfeld, en daar blies de J-201 zijn motor op. Na reparatie kwam deze kist op 8 september weer terug.

SEPTEMBER 1994

1. 1x	Chinook HC2	RAF		*
C-1	F27-100	334sqn	"NAF11"	*
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond16"	*

De C-1 kwam al om 07.00u binnen en was tien minuten later vertrokken naar Brussel. De Chinook vloog om 13.00u over het veld.

2. XW902/H7	Gazelle HT3	18sqn	"RFR7C7B"	*
-------------	-------------	-------	-----------	---

De Gazelle kwam om 15.00u over, en de J-210 van 314sqn keerde terug van Woensdrecht na daar door FAS onder handen genomen te zijn.

5. XZ176, XZ197	Lynx AH7	669sq	"AA722-combine"	
XZ207, ZD277	Lynx AH7	669sq	"AA722-combine"	
XZ179, XZ183	Lynx AH7	669sq	"AA767-combine"	
XZ194, XZ220	Lynx AH7	669sq	"AA767-combine"	
ZE380/1	Lynx AH9	669sq	"AA767-combine"	
3x	Lynx AH9	AAC	"AA779-combine"	*
3x	Lynx AH9	AAC	"AA777-combine"	*
1x	Lynx AH7	AAC	"AA728"	*
1x	Puma HC1	18sqn	"Gambit-formation"	*
1x	Chinook HC2	18sqn	"Gambit-formation"	*
2x	CH-53G	HFR15		*
AT30	Alpha Jet	9w	"BAF542"	*
C-7	F27-300M	334sqn	"NAF12" para's	*
A-235	Alouette 3	300sqn	"Bobcat235"	*

Ik tel hier 21 buitenlanders... Alle deelnemers aan een landmachttoefening in Engeland kwamen weer terug. Dezelfde negen Lynxen als op 22 augustus kwamen nu weer binnen om te tanken. De rest, nog eens zeven exemplaren, vloog alleen maar over, net als de twee CH-53G's en de Chinook en Puma. Voor de liefhebbers even de tijden: "AA777" om 12.09u over van Manston naar Laarbruch, "AA722" van 13.20-14.15u binnen van Manston naar Detmold, "Kermit-formation" om 13.35u over naar Laarbruch, "AA767" van 14.15-15.00u binnen, "AA779" om 15.44u over richting Volkel, "AA728" om 16.45u over, en de twee Duitsers om 18.00u over naar Bentlage.

Op deze dag vertrok F-16A J-014 van 314sqn naar Twenthe met zijn eigen callsign "MH27", mogelijk dus slechts voor TDY. De A-235 kwam twee keer langs, eerst op weg naar Breda, en vervolgens weer terug.

6. 3.. P-3C MARPAT "NRN002"

Deze Orion kreeg een bird hit halverwege RW10.

7.	FB24	F-16B	2Snd	"Basic05"	*
	J-064	F-16B	623sqn		*
	B-67	Bo105CB	299sqn		
	L-..	PC-7	EMVO		*

8.	FB24	F-16B	2Snd	"Basic05"	*
	MT13	CH170R	33Snd	"BAF551"	
	C-8	F27-300M	334sqn	"NAF12"	
	A-292	Alouette 3	298sqn	"Doris292"	

Een verrassende bezoeker was de Fouga Magister die al om 10.05u een full stop maakte.

9.	1x	Lynx AH9	AAC		*
	C-11	F27-300M	334sqn	"NAF12"	
	A-209	Alouette 3	298sqn	"Doris209"	*

De Lynx vloog om 17.30u nog laag over het veld.

12.	AT22	Alpha Jet	9w	"BAF541"	
	J-...	F-16A	306sqn	"M1631"	*
	A-209	Alouette 3	298sqn	"Doris209"	*
	A-247	Alouette 3	298sqn	"Doris247"	

De Belgen komen steeds vaker binnen. Eerst op de 8e de Fouga, nu een Alpha Jet, en op de 14e een F-16B. Goeie zaak.

13.	A-261	Alouette 3	GPH		
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond02"	*

Op deze dag kwam F-16A J-206 van 314sqn terug van FAS op Woensdrecht waar hij bijna een half jaar heeft gestaan ("M2949").

14.	FA93	F-16A	23Snd		*
	FB21	F-16B	OCS	"Basic25"	*
	FB24	F-16B	2Snd	"BAF207"	
	A-247	Alouette 3	298sqn	"Doris247"	
	A-343	Alouette 3	GPH		*

15.	XZ179	Lynx AH7	669sqn	"AA756"	dep16
-----	-------	----------	--------	---------	-------

1x	Puma HC1	RAF	"RFR6C44"	*
FB24	F-16B	25md	"Sting51"	*
J-...	F-16	623sqn	"Bonzo"	*
J-...	F-16B	623sqn	"M1633"	*
L-01	PC-7	EMVO	"Diamond02"	*
G-BNIX	Emb110	Willow Air	"WillowAir1000"	

De Lynx kwam binnen en heeft hier de nacht doorgebracht. Op de 16e maakte de heli een paar lokale vluchtjes, alvorens te vertrekken. De Puma vloog ten noorden van het veld langs op weg van Manston naar Laarbruch. Op de 20e ging hij weer terug naar Engeland. De FB24, die bijna een dagelijkse bezoeker is, ging na de overshoot door naar Spangdahlem. Daar is ie geland. Op de terugvlucht naar België werd Eindhoven aangedaan om ILS-approches te maken.

16. J-...	F-16	312sqn	"M2116"	*
J-...	F-16	313sqn	"M1721"	*
C-7	F27-300M	334sqn	"NAF15"	
A-260	Alouette 3	GPH		
B-75	Bo105CB	299sqn		*
PH-RPH	Bo105C	PLD		*

Acht F-16's van 314sqn deden mee aan een herdenkingsvlucht boven Magraten. De formatie vloog onder callsign "M1976A/H".

17. 2x	B-1B	USAF	"Hydro91,92"	*
--------	------	------	--------------	---

Op deze zaterdag van de grote Market Garden-herdenking kwamen de twee B-1's die hiervoor vanuit de States naar Nederland vlogen, laag over Gilze-Rijen heen.

18. ZA947	Dakota C3	BoBMF	"DAK92"	*
G-BPIV/25722	Bollingbroke 4T	RAF c/s	"Blenheim"	*
G-BEDF/44-85784	B-17G	USAAF c/s	"GBEDF"	*

Drie leuke deelnemers aan de Marget Garden-herdenking kwamen op de terugweg naar Engeland over het veld heen. Het leukst was volgens mij wel de enige nog militaire Engelse Dakota (was deze kist trouwens wel te zien door de lage wolken?), al is een vliegende B-17G boven Gilze ook een erg fraai gezicht.

19. FB07	F-16B	1w	"Star21"	*
G-273	C-130H-30	20Smd	"NAF066"	
C-11	F27-300M	334sqn	"NAF11"	para's

De Nederlandse Hercules landde om 09.40u om het transport te verzorgen voor de rotatie van 314sqn naar Lossiemouth (het tweede deel van de rotatie dus, 15sqn was in augustus al op Gilze geweest, zie boven).

20. 1x	Chinook HC2	18sqn	"RFR7CB7"	*
1x	Puma HC1	RAF	"RFR6C44"	*
J-066	F-16B	623sqn	"Hammer"	*
J-513	F-16A	623sqn (nb)	"M2123"	*
J-...	F-16	623sqn	"M2121"	*
J-...	F-16	313sqn	"M1762"	*
L-05	PC-7	EMVO	"Diamond06"	*
C-11	F27-300M	334sqn	"NAF13"	

Door het slechte weer was de Puma niet te zien, maar de Chinook wel. Beide vlogen over of langs het veld richting Engeland. De C-11 verzorgde, net als de

Hercules van de 19e, het transport voor de rotatie van 314sqn naar Lossiemouth. Van de vier F-16's die klaarstonden om op te stijgen naar Lossiemouth als "Redskin/4", kreeg de J-367 een groundabort, en moest vanwege een probleem bij het tanken de J-136 terugkeren naar Gilze. Slechts twee kisten konden dus door naar Lossie (J-135 en J-146). Later is het de J-367 alsnog gelukt om weg te komen (als "Apache"), en is ook de J-145 nog vertrokken, zodat het kwartet weer compleet was. F-16B J-884 van 314sqn is op deze dag vertrokken naar Woensdrecht voor een onderhoudsbeurt die tot december zal duren ("HH77").

21. LX-N90448	E-3A	NAEWF	"Nato14"	*
J-...	F-16	623sqn	"Harpoon"	*
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond07"	*
A-549	Alouette 3	298sqn	"Doris549"	*

Behalve deze overshootende Awacs was er weinig te beleven, of het moest de J-210 van 314sqn zijn, die op deze dag naar Lossiemouth vertrok voor de rotatie.

22. 324/4-CL	Mirage 2000N	EC3/4	"FAF1901"	dep23
E-183	F-16A	Esk723	"4AK208C/DAE3060C"	!!
E-196	F-16A	Esk723	"4AK208A/DAE3060A"	!!
E-198	F-16A	Esk723	"4AK208D/DAE3060D"	!!
E-608	F-16A	Esk723	"4AK208B/DAE3060B"	!!
43+76	Tornado	AG51	"4AK200B/GAF5176A"	!!
43+77	Tornado	AG51	"4AK200A/GAF5176B"	!!
44+84	Tornado	JBG33	"GAF3383B"	!!
44+89	Tornado	JBG33	"GAF3383A"	!!
46+41	Tornado	JBG32	"M3282/M3282C"	!!
46+45	Tornado	JBG32	"M3281A/M3282A"	!!
46+53	Tornado	JBG32	"M3281B/M3282B"	!!
FA60	F-16A	31Smd	"Devil21B"	!!
FA74	F-16A	nb	"Devil21A"	!!
XW218/BW	Puma HC1	18sqn	"RFR7C97"	
LX-N9045B	E-3A	NAEWF	"Nato13"	*
L-04	PC-7	EMVO	"Diamond06"	*
L-06	PC-7	EMVO	"Diamond07"	*

Veertig buitenlandse visitors stonden er op de planning, maar er kwamen er maar vijftien opdagen. Door allerlei oorzaken, waaronder technische problemen was de oefening van vandaag dus niet helemaal succesvol. Waar ging het om? Van een grootscheepse luchtactie boven Duitsland waaraan tijdens één missie veertig kisten zouden deelnemen, vond op Gilze-Rijen de debriefing plaats. Het werden dus wat minder kisten. Er hadden nog elf andere Tornado's moeten komen, nog vijf F-16's, een Canberra, twee F-4F's, twee Alpha Jets en nog meer Mirage 2000N's, alsmede een Chinook van de RAF. De kisten die wel kwamen opdagen landden vanaf ongeveer half vier in de middag. Als laatste kwam om half zes de Puma binnen om de evaluators van de oefening af te zetten (deze heli vertrok na vijf minuten weer). Alles vertrok de volgende dag weer tussen 09.20u en 10.30u. Het was voor het eerst dat er een Mirage 2000N op Gilze te zien was, en ook Tornado's van AG51, JBG32 en JBG33 zijn zeer zeldzame bezoekers voor Gilze-Rijen. En dan was er ook weer een Awacs (die zouden we bijna vergeten met al dat fighter-geweld). Deze E-3A had niets met de oefening te maken. Wel hing er ten oosten van het veld een Sentry AEW1 van de RAF ("Nato37") die de luchtactie coördineerde en o.a. een Canberra T17 over Nederland dirigeerde ("11AK220"). Deze Canberra is dus niet op Gilze geland...

De rest van de maand september komt in de volgende ACE aan bod.

ACTUEEL

AFGELEVERD: HERK N° 2

Op 8 oktober werd de G-275 op Brussel aan 334 squadron afgeleverd, drie maanden eerder dan gepland. Dit komt omdat de G-273 veel intensiever wordt gebruikt dan aanvankelijk werd voorzien en daardoor van het opleidings-programma maar weinig is terecht gekomen. De G-275 heeft nu de gelederen versterkt, dus het wordt weer opletten als je binnenkort een lange Hercules voorbij ziet komen!

De twee KDC-10's worden respectievelijk in april en juni 1995 verwacht. Met hele programma is inmiddels zo'n 28 miljoen gulden duurder uitgevallen dan aanvankelijk was beoogd maar wij vragen ons af of deze prijsstijging niet bij voorhand ingecalculleerd en verzwegen is om de heren politici niet al te veel nachtmerries te bezorgen.

Op 17 augustus heeft de C-12 zijn laatste vlucht voor de KLU gemaakt, één dag later verdween het toestel naar Soesterberg om daar de C-10 gezelschap te houden die al eerder in opslag was gezet.

Er doen de laatste tijd weer geruchten de ronde over sluiting van de vliegbasis Eindhoven en de (her)stationering van 334sqn op Soesterberg (dat zal het net hier ingeburgerde personeel leuk vinden!). Dit is alles slechts in het kader van een onderzoek naar kostenbesparing en dus nog lang niet zeker. Het personeel, de recente investeringen en de problemen die de civiele luchthaven zou krijgen maken van sluiting een onzinnige stap. Dus nog geen paniek!

GEBASEERD

In de allereerste ACE (december 1990) publiceerden wij een lijst van alle op Eindhoven gebaseerde burger-toestellen. Aangezien er in de afgelopen vier jaar nogal veel veranderd is werd het hoog tijd voor een nieuw overzicht. Bij deze.

PH-ALT	Piper PA.38-112 Tomahawk	EAC / Jetstar	
PH-APA	Piper L-21B / PA.18-135 Super Cub	Rainbow	ex R-124
PH-BSX	Cessna F.177RG Cardinal	A. Beekmans	
PH-CTA	Cessna 500 Citation I	Dynamic Air	
PH-CTC	Cessna 500 Citation I	Dynamic Air / Tulip Computers	
PH-DKF	Cessna 182P Skylane	Technical Services	
PH-DVE	Piper PA.28-181 Archer II	A. van Melis	
PH-DZ1	Cessna P.210N Soloy Centurion	Delem Holding	
PH-EHN	Cessna F.172M Skyhawk	Rainbow	
PH-EHV	Cessna F.172M Skyhawk	Rainbow	
PH-EMC	Partenavia 68C Victor	Technical Services	
PH-FEY	Fokker F-27-200 Friendship	Aircraft Finance & Trading	
PH-FFF	Fokker F-27-200 Friendship	Aircraft Finance & Trading	
PH-FGE	Fokker F-27-200 Friendship	Aircraft Finance & Trading	
PH-FON	Fokker F-27-200 Friendship	Aircraft Finance & Trading	
PH-GRY	Fokker S-11-1 Instructor	C. Maas	ex 197
PH-HTC	Fokker S-11-1 Instructor	J. Dellevoet / DoBAF	ex E-18
PH-ILD	Dassault Falcon 50	Philips	

PH-ILR	Dassault Falcon 50	Philips	
PH-IMC	Mooney 20J	J. Fasen	
PH-KJA	BAe 3108 Jetstream 31	BASE	
PH-KJB	BAe 3108 Jetstream 31	BASE	
PH-KJG	BAe 3108 Jetstream 31	BASE	
PH-KNU	Piper L-21B / PA.18-135 SuperCub	EAC / KLU Zweefvlieg Comb.	ex R-186
PH-MLP	Piper PA.28R-200 Arrow	M. Mommers	
PH-MOP	Beechcraft F.33A	Koningshof Beheer	
PH-MRA	Cessna F.172M Skyhawk	EAC / Jetstar	
PH-NFH	Auster J/1	Rainbow / DoBAF	
PH-NRA	Piper PA.38-112 Tomahawk	EAC / Jetstar	
PH-PDW	Piper PA.28-181 Archer II	H. de Gouw	
PH-SNE	Piper PA.28-180 Archer	A. van Melis	
PH-SOK	Partenavia 68C Victor	Technical Services	
PH-SRN	Piper PA.28-151 Warrior II	F. van Maanen	
PH-TWP	Piper PA.28RT-201 Arrow IV	J. Weyers	
PH-VKB	Cessna F.150J	A. van Kaam-Born	
PH-VSR	Cessna F.172P Skyhawk	EAC / Jetstar	
PH-WIM	Piper PA.38-112 Tomahawk	EAC / Jetstar	
PH-ZCT	Piper L-21B / PA.18-135 Super Cub	Rainbow	ex R-169
PH-ZZH	Hoffman DV-20 Katana	Politie regio Zuid-Oost	
N244MA	Fokker F-27 Friendship	Aircraft Finance & Trading	
N3205Q	North American TB-25N Mitchell	DoBAF	ex 44-29507
OO-LCM	Cessna 500 Citation I	Lambda Jet / Dynamic Air	
SE-BKG	North American P-51D Mustang	DoBAF	ex 26158

Aircraft Finance & Trading

Deze Fokker-dochter is verantwoordelijk voor de verhuur of verkoop van tweedehands vliegtuigen. Voor de opslag van tweedehandsjes zijn op Eindhoven twintig plaatsen gereserveerd waarvan er op dit moment vijf gebruikt worden. Het vijftal Friendships staat al geruime tijd in opslag ondanks het feit dat er twee naar een tsjechische operator zouden moeten gaan.

BASE Regional Airlines

Naast de drie Jetstreams maakt BASE veelvuldig gebruik van diverse Reims Cessna F406 Caravan II's. Het gaat hier vooral om de PH-FWD, -FWF, -FWG en -FWH. BASE heeft de recente problemen van de moedermaatschappij gelukkig overleefd.

Dynamic Air

Sinds het vorige overzicht is er bij Dynamic veel veranderd. De Skyvan en de Pipers zijn verkocht en wat rest zijn de twee eigen Citations en de van Lambda ingehuurd OO-LCM die overigens in volle Dynamic-kleuren vliegt.

Dukes of Brabant Air Force

Sinds enkele weken heeft de Mitchell gezelschap gekregen van een Mustang. De zweedse eigenaar heeft het toestel tijdelijk op Eindhoven gebaseerd bij de Dukes. Verder bezitten de Dukes in België nog een Dornier 27 en word er gewerkt aan het vliegwaardig maken van de voormalige Philips Auster PH-NFH.

Eindhovenense Aero Club

Weinig mutaties bij de vliegclub. Opmerkelijk is wel dat de EAC Cessnas toevoegt aan haar overwegend uit Pipers bestaande vloot.

Delem Holding

Na de PH-DLM en PH-VCM duurde het even voordat Delem met een nieuw vliegtuig op de proppen kwam. Sinds enkele weken heeft men echter de PH-DZ1, een Cessna 210.

Koningshof Beheer

Of het hier gaat om het congrescentrum in Veldhoven weten we niet zeker. Zeker is wel dat de Beechcraft 33 PH-NOP op naam van Koningshof Beheer is ingeschreven.

Philips

Na de inkrimping van de Vliegdiens staan er nog slechts twee Falcon 50's op naam van Philips geregistreerd. De twee laatste Falcon 20's (PH-ILF en -ILX) zijn onlangs in Amerika verkocht en werden op 2 augustus van dit jaar uitgeschreven. De mexicaanse Challenger XA-SWZ werd in de zomermaanden wel erg vaak op Eindhoven en in de Philips-hangaar waargenomen dus het vermoeden is gerezen dat deze kist tijdelijk door Philips is ingehuurd. Informatie over de Vliegdiens is echter schaars. Falcon 50 PH-ILD vliegt in een nieuw kleurenschema rond. Twee nieuwe types zijn er dit jaar voor Philips gedemonstreerd, te weten de Piaggio 180 Avanti en de Falcon 2000.

Politie regio Zuid-Oost Brabant

De ultra-light is inmiddels vervangen door een iets professioneler ogend toestel. De Katana PH-ZZM is sinds juli in gebruik en staat gestald in de Philips-hangaar.

Rainbow Aviation

Twee Super Cubs en twee Cessna 172's behoren tot de Rainbow-vloot. Voor de indertijd verongelukte PH-DER is nog geen vervanger aangeschaft.

Technical Services

Het nuenense bedrijf Technical Services beschikt over twee Partenavia 68 Victors en een Cessna 182 die eerst op Budel gebaseerd waren. Volgens het movement-overzicht worden de toestellen regelmatig gebruikt. Egelsbach, Pontoise, Toussus-le-Noble, Genk, Biggin Hill, Nurnberg, Blackbushe en Budel behoorden de afgelopen maand tot de bestemmingen van de PH-EMC en -SOK.

MARKET GARDEN HERDENKINGSVLUCHT

Ojee, wat was het nat! In tegenstelling tot precies vijftig jaar geleden was het op 17 september 1994 te slecht weer om met meer dan een paar vliegtuigen boven Brabant te gaan vliegen. De meeste op Eindhoven verzamelde oude toestellen bleven aan de grond, en van de waaghalzen die wel het luchtruim hadden gekozen werd vanaf de grond niet veel gezien. Wie heeft bijvoorbeeld alle Herculeussen gezien, en de twee B-1B's die wel zeker in de buurt zijn geweest? Enkele interessante verwachte bezoekers, zoals de twee turkse Dakota's (dit was meer dan zomaar een gerucht) haalden het veld niet eens of hadden van te voren al afgezegd. Laten we om te beginnen de deelnemers en support (!*) aan het evenement eens op een rijtje zetten:

type	military	civil	user	ex	arr.	dep.
Alouette III	A-549	-	KLU	-	170994	170994 *
AT-16ND	B-64	PH-LSK	SVGR	KLU	160994	180994
AT-16ND	B-71	PH-MLM	SVGR	KLU	160994	180994
AT-16ND	B-118	PH-I1B	SVGR	KLU	160994	180994
B-17G	(44-85784)	G-BEDF	Sally B	USAAF	160994	180994
B-25J	(45-8811)/HD	F-AZID	Dijon	USAAF	170994	170994
TB-25N	(44-29507)	N320SQ	DoBAF	USAF	-	based
B-1B	.._....	-	USAF	-	-	not visual
B-1B	..._....	-	USAF	-	-	not visual

Beech D.18S	(2375)	N5369X	SVGR	CAF	160994	180994
Bolingbroke IVT	(10201)	G-BP1V	ARCO	RCAF	160994	180994
C-130E	68-10943	-	37ALS	-	170994	170994 *
C-130E	68-10947	-	37ALS	-	170994	170994 *
C-130E	70-1260	-	37ALS	-	160994	160994 *
Hercules C.3P	XV176	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV184	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV190	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV212	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV214	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV217	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV220	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV222	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV294	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV303	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV305	-	LTW	-	-	overflying
Hercules C.3P	XV307	-	LTW	-	-	overflying
C-12C	73-22254	-	207AvCo	-	160994	160994 *
Ce.182P	-	PH-DKS	private	-	170994	180994?
Ce.U206F	-	PH-MVT	ParaFlevo	-	170994	180994?
Dakota C.3	2A947	-	BoBMF	-	170994	180994
DC.3	-	G-AMPZ	Air Atl.	-	.....	160994 *
DC.3	-	LN-WND	SHF	-	170994	180994
DC.3	-	SE-CFP	SHF	SAS	160994	180994
F-16A	J-145	-	314sqn	-	160994	190994? *
F-27-300M	C-4	-	334sqn	-	-	based
F-27-300M	C-9	-	334sqn	-	-	based
UH-1H	73-22127	-	56AvCo	-	160994	160994 *
UH-60A	82-23745	-	USArmy	-	-	not visual *
UH-60A	87-24588	-	USArmy	-	170994	170994 *
L-21B	R-122	PH-PPW	SVGR	KLU	160994	180994
L-21B	R-124	PH-APA	Rainbow	KLU	-	based
L-21B	R-137	PH-PSC	SVGR	KLU	160994	180994
L-21B	R-169	PH-ZCT	Rainbow	KLU	-	based
L-21B	R-177	PH-KNR	SVGR	KLU	160994	180994
L-21B	R-181	PH-GAU	SVGR	KLU	160994	180994
Li.2	23441605	RA-D1300	FAARF	V-VS	160994	190994?
Mitchel III	(KL161)/VD-B	N88972	TFC	RCAF	160994	180994
P-47D/N	(... ..)	N47DD	TFC	USAAF	160994	180994
P-51D	(44-73149)	G-BTCD	TFC	USAAF	160994	180994
P-51D	44-74425	N11T	DMF	USAAF	170994	180994?
P-51D	(26158)	SE-BKG	DoBAF	KSF	-	based
P.68B	-	PH-PNA	WoH	-	170994	180994?
S.76	-	G-UKLM	KLM	-	170994	170994? *
Spitfire LF.1XC	MK732/OU-U	G-HVDM	DSF	RAF	170994	170994
Spitfire LF.1XE	ML417/21-T	G-BJSG	TFC	RAF	160994	180994
Tiger Moth	(N9508)	PH-TYG	SVGR	RAF	160994	180994
Tiger Moth	...	...	...	...	-	overflying
Tiger Moth	...	...	...	...	-	overflying

's Zaterdagds gebeurde er dus veel minder dan wat eigenlijk de bedoeling was geweest. 's Morgens vlogen de C-4 en C-9 ieder twee keer. De J-145 werd in een hoekje op het platform geparkeerd, wat hier de bedoeling van was werd ons niet helemaal duidelijk. Twee USAF Herculesen arriveerden om precies half tien, vijf minuten later gevolgd door twaalf exemplaren die wegens het slechte weer allemaal achter elkaar vlogen. De bewaking hing zó laag dat het moeilijk was ze te tellen en niet iedereen heeft ze dan ook allemaal gezien! Een Alouette III

arriveerde om tien voor tien en heeft de hele verdere dag af en aan gevlogen. Rond tien uur werd er besloten dat er niet zou worden gevlogen, tot veler verwachting en teleurstelling. Toch hebben die ochtend nog een paar toestellen gevlogen waaronder de russische Li.2 en twee Mustangs. Bij Aviation Cosmetics hadden de volgende toestellen een droog onderkomen gezocht: Harvards B-64, B-71 en B-118, Piper Cubs R-122, R-177 en R-181, de Beech 18 en de Bolingbroke. De drie Harvards en de Beech zijn rond kwart over tien naar de Rainbow hangaar getaxied, de drie Pipers waren een kwartier daarvoor gaan vliegen. Rond half elf heeft de Bolingbroke even buiten gestaan en men heeft zelfs de motoren laten draaien maar er werd uiteindelijk niet gevlogen en het unieke toestel verdween weer in de hangaar. De franse Mitchell had het om half twee bekeken en vertrok weer richting het zuiden. De twee B-18's werden op zaterdag enkel op de scanner gehoord, ze vlogen met callsigns "Hydro91" en "Hydro92". De dag ervoor werd al een Blackhawk gehoord met callsign "Army23745". De tweede Mustang, waarvan we de vorige keer al een foto hadden op pagina 33, werd in "no time" in nederlandse kleuren gespoten. Het gerucht gaat dat dit toestel permanent aangekocht is (alweer de tweede Mustang in Nederland!) maar de zweedse vlieger beweerde dat het toestel nog steeds zijn eigendom was. De Dukes hebben hem in bruikleen. De B-17, de Bolingbroke en de britse Dakota hebben 's zondagmorgens vanaf kwart over tien de corridor afgevlogen en zijn daarna direct naar huis terug gevlogen. De meeste andere toestellen zijn of op zaterdagavond of op zondagmorgen vertrokken want inspectie op zondag tegen het middaguur leverde alleen nog maar de russische Li.2 op.

De volgende historische toestellen waren voorzien van nep-registraties. Hoe het ook al weer zat met de P-47 Thunderbolt valt na te lezen op pagina 37 van ACE 1993/4.

type	real serial	civil	false serial/code
B-17G	44-85784	G-BEDF	124485/DF-A (USAAF)
TB-25N	44-29507	N320SQ	HD346/NO-V (RAF)
Bolingbroke IVT	10201	G-BPIV	25722/WM-Z (RAF)
P-47D/N	---	N47DD	226671/MX-X (USAAF)
P-51D	44-73149	G-BTCD	463221/G4-S (USAAF)
P-51D	26158	SE-BKG	N3-615 (KLu)

OPEN DAG DUKE OF BRABANT AIR FORCE

Op donderdagavond 25 augustus werd er voor personeel van Philips Communications and Security Systems een open dag gehouden bij de Dukes. Vanaf 4 uur 's middags kon met de in de Dynamic hangaar aanwezige toestellen bezichtigen:

TB-25N	(44-29507)/"HD346"/NO-V/N320SQ	DoBAF
L-21B	(R-124)/PH-APA, (R-169)/PH-ZCT	Rainbow
Auster J/5B	PH-NEH	DoBAF
S-11	E-18/PH-HTC	DoBAF
Beech F33A	PH-MOP	Koningshof

Verder kon er tegen een gereduceerd tarief van f32,50 per persoon een rondvlucht worden gemaakt met de PH-EHN of PH-EHV van Rainbow. Aangezien de koffie en frisdrank gratis waren ontstond hier al snel een tekort aan. Er werd niet voorgevlogen maar twee KLu F-27's zorgden toch voor wat actie. De basisbrandweer was met alle drie crashtenders aanwezig en gaf een demonstratie wat minstens één nat pak opleverde. De commandant wist te vertellen dat in oktober de eerste van drie nieuwe crashtenders zou arriveren, nodig om de nieuwe transportvliegtuigen naar behoeven te kunnen ondersteunen.

Tracker Trader Tracer

Deel 1: **STOOPS, MAILMEN & WILLY FUDDS**

De Tweede Wereldoorlog maakte duidelijk dat de bestrijding van onderzeeboten de hoogste prioriteit verdiende. De technieken die door de Britse en Amerikaanse marine tijdens de oorlog hiervoor waren ontwikkeld leidde kort na de oorlog tot de eerste specifiek voor deze taak ontwikkelde toestellen. Omdat één enkel toestel niet zowel de opsporings-apparatuur als de bewapening mee kon nemen werd het Hunter-Killer concept ontwikkeld, de "Hunter" spoorde de onderzeeboot op en de "Killer" deed het zinken. De Grumman Avenger was het eerste type dat hiertoe werd omgebouwd als de TBM-3W (de "Hunter") en de TBM-3S (de "Killer"). Een nieuw type werd door Grumman ontwikkeld die deze Avengers gedeeltelijk deed vervangen: de Guardian was groter maar niet groot genoeg om het Hunter-Killer concept te kunnen combineren in één toestel. Dat lukte wel met het volgende ontwerp van Grumman, het Model G-89 dat begin 1950 aan de US Navy werd aangeboden combineerde drie taken in één vliegtuig: dat van de "Hunter", de "Killer" en van het patrouille-vliegtuig. Het hieruit ontstane toestel kennen wij als de Tracker en is wereldwijd in gebruik geweest, niet in de laatste plaats bij onze MLD, en enkele landen vliegen er zelfs nu nog mee. Daarom, en omdat dit toestel door de vele varianten en gebruikers zo interessant is besteden we er hier aandacht aan.

XS2F-1

De marine was direct onder de indruk van dit ontwerp en de vele voordelen die het bood, en bestelde in juni 1950 twee prototypes met de aanduiding XS2F-1. Het was een voor vliegdekschepen groot vliegtuig. Vier bemanningsleden zaten voorin de korte romp die ook een behoorlijk wapenruim en allerlei opsporings-apparatuur huisvestte. Aan de hooggeplaatste vleugel waren niet alleen de twee 1450 pk Wright R-1820-76WA Cyclone steromotoren bevestigd maar kon nog meer bewapening meegevoerd worden. Het eerste prototype vloog voor het eerst op 4 december 1952 en samen met het tweede prototype bewees het al snel de capaciteiten van het ontwerp. Hoewel sommige vliegers de ruime cockpit van de Guardian misten werd de S2F op alle andere fronten gezien als een grote verbetering.

129137-129138

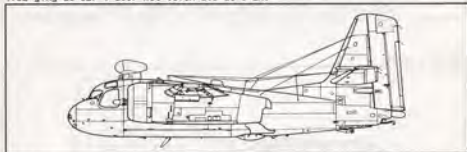
YS2F-1 / YS-2A

Overtuigd van de kwaliteiten van het toestel bestelde de marine snel een eerste order voor vijftien YS2F-1's die voor testdoeleinden gebruikt zouden worden. In 1962 kregen alle marinevliegtuigen een nieuwe aanduiding waardoor deze toestellen werden omgedoopt tot YS-2A's.

129139-129153

S2F-1 / S-2A

Tevreden met de behaalde resultaten bestelde de marine in grote aantallen de eerste productie-variant. Deze toestellen verschilden maar weinig van de prototypes: alleen de motoren waren vervangen door 1525 pk Wright R-1820-82WA's. Toen de eerste S2F-1 het luchtruim koos had het toestel nog geen officiële naam. Korte tijd werd de naam "Sentinel" gebruikt maar omdat deze naam al in gebruik was voor de Stinson L-5 noemde de marine de S2F uiteindelijk officieel de "Tracker". De bemanningsleden hadden het toestel echter inmiddels een inofficiële naam gegeven: "Stoof", afgeleid van de aanduiding S2F (S two F). Na 1962 ging de S2F-1 door het leven als de S-2A.



De Tracker zat volgestouwd met ASW (Anti Submarine Warfare) opsporings-apparatuur. Onder in de romp was een intrekbare AN/APS-38 zoekradar bevestigd, en een eveneens intrekbare MAD-sensor (Magnetic Anomaly Detector, hiermee kunnen veranderingen in het aardse magnetisme, bijvoorbeeld door een passerende onderzeeboot, opgespoord worden) zat onderin de staart en kon drie meter uitgeschoven worden. Vroege productie-toestellen (tot toestel 133239) had de AN/APA-69 ECM zoekantenne op twee steeltjes boven de cockpit staan, later werd deze beschermd door een radome. Vroege toestellen waren uitgerust met een zoeklicht van 70 miljoen kaarslicht sterke, bij latere toestellen leverde het zoeklicht 85 miljoen kaarslicht. In beide motorgondels konden achterin acht SSQ-2 en twee SSQ-1 sonoboeien opgeborgen worden. Om aerodynamische redenen werden latere toestellen voorzien van motorgondels met een lip, deze gemodificeerde motorgondels stonden bekend als de "Hawkbill".

In 1954 werd VS23 het eerste squadron dat operationeel met de Tracker vanaf een vliegdekschip opereerde: de USS Princeton. Toen de laatste S2F-1 van de productielijn kwam gerold had Grumman 740 toestellen geproduceerd waarvan 610 voor de US Navy en 130 voor export.

133045-133328, 136393-136747, 144696-144731, 147549-147561, 147577
147636-147645, 148278-148303, 149037-149049, 149843-149844.

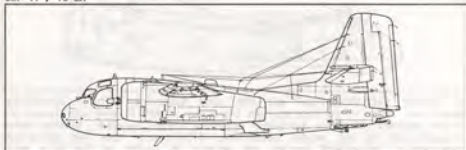
147646-147647 cancelled

US-2A

Om onder andere de verouderde Beech C-45 in de tweemotorige transportrol te vervangen werden 51 S2F-1's voor deze taak omgebouwd en aangeduid als de US-2A. Alle ASW-apparatuur werd verwijderd, waaronder de zoekradar, de ECM zoekantenne, de MAD sensor en de sonoboeien. Behalve als licht transportvliegtuig werd de US-2A ook gebruikt als doelsleper en voor het afleveren van hoge-prioriteits vrachten op vliegdekschepen. Ook de mariniers ontvingen enkele US-2A's. Nadat de S-2A uit operationele dienst was genomen kreeg blijkbaar een aantal van deze toestellen eveneens deze aanduiding omdat er meer dan 51 nummers bekend zijn.

o.a.	133045,	133070,	133090,	133112,	133118,	133129,	133165,	133187,
	133190,	133196,	133199,	133229,	133242,	133250,	133251,	133252,
	133282,	133287,	133292,	133299,	133303,	133306,	133317,	133336,
	136403,	136421,	136422,	136460,	136464,	136467,	136473,	136474,
	136479,	136486,	136491,	136498,	136501,	136504,	136510,	136511,
	136527,	136529,	136533,	136544,	136547,	136550,	136567,	136570,
	136571,	136572,	136580,	136582,	136587,	136588,	136597,	136600,
	136604,	136613,	136616,	136618,	136634,	136635,	136664,	136697,
	136705,	136708,	136715,	136717,	136720,	136747,	144708,	144725,
	144731,	147549,	147551,	147552,	147554,	147558,	147559,	

S2F-1T / TS-2A



207 S2F-1's werden gebruikt voor de meermotorige- en ASW-opleiding onder de aanduiding S2F-1T en later TS-2A. Twee versies zijn in gebruik geweest: bij de toestellen gebruikt voor de meermotorige opleiding was alle ASW-apparatuur verwijderd, maar bij de toestellen gebruikt voor de ASW-opleiding veranderde niets meer dan de aanduiding. De TS-2A werd vervangen door de Beech T-44.

o.a.	129140,	129141,	129149,	129150,	129152,	133043,	133045,	133046,
	133053,	133055,	133056,	133059,	133066,	133068,	133074,	133084,
	133087,	133090,	133091,	133096,	133099,	133123,	133126,	133132,
	133137,	133139,	133141,	133143,	133148,	133150,	133155,	133157,
	133162,	133168,	133172,	133177,	133179,	133191,	133192,	133193,
	133195,	133199,	133201,	133204,	133211,	133213,	133217,	133218,
	133220,	133223,	133225,	133226,	133227,	133230,	133234,	133237,
	133241,	133243,	133245,	133246,	133251,	133254,	133258,	133265,
	133267,	133268,	133271,	133273,	133274,	133275,	133276,	133277,
	133278,	133281,	133283,	133284,	133285,	133286,	133295,	133296,
	133302,	133305,	133310,	133312,	133316,	133320,	133322,	133323,
	133324,	133325,	133327,	133328,	136393,	136399,	136402,	136405,
	136408,	136412,	136417,	136421,	136425,	136428,	136439,	136440,
	136446,	136454,	136455,	136458,	136460,	136461,	136462,	136474,
	136476,	136479,	136483,	136490,	136493,	136494,	136495,	136496,
	136497,	136499,	136500,	136501,	136507,	136508,	136513,	136514,
	136517,	136520,	136521,	136525,	136526,	136528,	136530,	136533,
	136536,	136539,	136541,	136548,	136554,	136565,	136567,	136572,
	136574,	136575,	136582,	136583,	136589,	136606,	136618,	136622,
	136626,	136631,	136634,	136639,	136640,	136641,	136642,	136645,
	136657,	136685,	136686,	136715,	136726,	136747,	147560,	

S2F-1S / S-2B

De eerste belangrijke modificatie van de S2F-1 leverde de aanduiding S2F-1S op. De toestellen die als zodanig omgebouwd werden kregen de beschikking over de AQA-3 "Jezebel" akoestisch zoekstelsel en de "Julie" akoestisch echo afstands-bepalings systeem. De S-2B, zoals het toestel na 1962 aangeduid werd, was slechts een tussenoplossing, er werd maar een klein aantal omgebouwd en deze deden slechts korte tijd dienst.

o.a. 136500, 136610.

US-2B

Net zoals de US-2A was de US-2B een S-2A of S-2B omgebouwd tot licht transport-vliegtuig. De US-2B kon echter vijf passagiers meenemen in de ruimte die voorheen door de ASW-elektronica werd ingenomen. 66 S-2A's en een tiental S-2B's werden als zodanig omgebouwd en deden meer dan twintig jaar uitstekend dienst, ook bij de mariniers. De laatste US-2B (BuAer 136475) werd op 14 oktober 1982 op NAS Whiting Field in Florida buiten gebruik gesteld en overgevlogen naar Davis Monthan voor opslag.

o.a. 133054, 133070, 133179, 133182, 133203, 133306, 133317, 136395,
136397, 136398, 136401, 136404, 136406, 136407, 136409, 136414,
136418, 136427, 136430, 136431, 136433, 136438, 136441, 136442,
136445, 136447, 136448, 136450, 136451, 136452, 136456, 136457,
136465, 136475, 136506, 136515, 136534, 136540, 136546, 136549,
136552, 136573, 136585, 136590, 136591, 136594, 136619, 136636,
136643, 136647, 136654, 136658, 136689, 136691, 136704, 136712,
136719, 147557.

S2F-1S1 / S-2F

Net zoals de S2F-1S was de S2F-1S1 intern een grote verbetering ten opzichte van het origineel. In tegenstelling tot de S2F-1S waren deze gemodificeerde toestellen echter lange tijd succesvol in gebruik, vooral bij de reserve eenheden, en er werden er zelfs een aantal geëxporteerd. De S-2F was de laatste modificatie van de originele Tracker.

o.a. 136468, 136482, 136485, 136492, 136506, 136575, 136613, 136632,
136638, 136662, 136683, 136693, 136694, 136695, 136696, 136699,
136700, 136702, 136706, 136718, 144704, 144708, 144709, 144715,
144721, 144722, 144723, 144724, 144725, 144726, 144727, 144728,
144729, 144731, 147550, 147553, 147556, 147577.

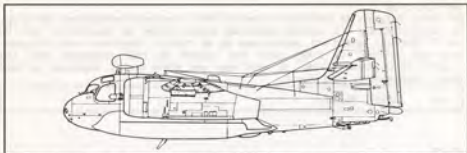
US-2F

Een S-2F werd omgebouwd voor communicatie-doeleinden en kreeg deze aanduiding.

144725

S2F-2 / S-2C

Een grote tekortkoming van de S2F-1 was het interne wapenruim dat te klein was om de grote nucleaire dieptebommen uit de jaren vijftig mee te kunnen nemen.

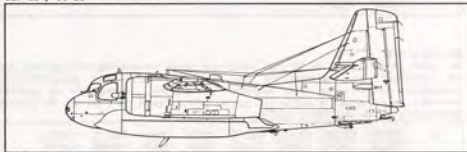


Grumman installeerde aan de linkerzijde van de romp een groter wapenruim dat de romp een bolter uiterlijk gaf. De horizontale staartvlakken werden iets vergroot maar verder verschilde het toestel zowel intern als extern niet van de originele S2F-1. Van de zo ontstane S2F-2 werden 77 toestellen gebouwd die vanaf medio 1955 operationeel werden ingezet. Meer toestellen hoefden niet besteld te worden omdat inmiddels de nieuwste nucleaire dieptebommen klein genoeg waren om in het wapenruim van de standaard Trackers te passen.

133329-133388, 140104-140120.

140103 cancelled

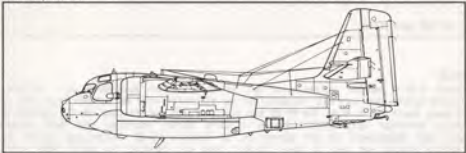
S2F-2U / US-2C



Nadat de zestig gebouwde S-2C's waren vervangen door nieuwere Tracker-varianten werden 48 toestellen omgebouwd tot doelslepers met de aanduiding S2F-2U, later US-2C. Alle ASW-apparatuur werd verwijderd maar de sonoboei-installaties achterin de motorgondels bleven behouden. De sleepinstallatie zat onder de romp achter de bult waar voorheen de zoekradar in was gemonteerd. In 1964 verving de US-2C de Douglas UB-26J (voorheen JD-1) Invader als de primaire doelsleper. De toestellen waren vaak gespoten in grijs/geel/rode kleuren en behoorden als zodanig tot de meest kleurrijke toestellen van de US Navy. De laatste US-2C werd in oktober 1981 buiten dienst gesteld.

o.a. 133330, 133331, 133335, 133338, 133339, 133340, 133343, 133344,
 133345, 133346, 133347, 133348, 133349, 133350, 133351, 133352,
 133355, 133356, 133357, 133358, 133359, 133360, 133362, 133363,
 133366, 133367, 133368, 133369, 133370, 133372, 133373, 133375,
 133376, 133377, 133378, 133379, 133381, 133382, 133383, 133386,
 133387, 133388.

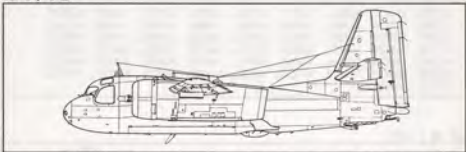
S2F-2P / RS-2C



Één S2F-2 werd omgebouwd als fotoverkenner met zes camera's in het gemodificeerde wapenruim. Hoewel de zo ontstane RS-2C prima bleek te voldoen had men inmiddels een onder de vleugel aan te brengen camera-pod voor de Tracker ontwikkeld die een speciale fotoverkenner-variant overbodig maakte. Na dienst te hebben gedaan bij VU3 en VX1 verdween de RS-2C, net zoals zoveel andere Trackers, naar Davis Monthan voor opslag.

133341

S2F-3 / S-2D



Dit was de derde belangrijke en laatste Tracker variant. Toen de eerste van de honderd gebouwde S2F-3'en (Grumman Model 121) in oktober 1960 in gebruik werd genomen kon de marine eindelijk het grootste deel van de verouderde S2F-1'en uitfaseren van frontlijn-dienst en gedeeltelijk indelen bij de reserve. Door de voorkant van de romp 45cm te verlengen kreeg niet alleen de bemanning meer comfort maar werd ook het vliegbereik vergroot, de S2F-3 kon maar liefst 7½ uur in de lucht blijven, één uur langer dan de voorgaande varianten. Verbeterde "Julie" en "Jezebel" ASW-apparatuur waren samen met de MAD sensor en het vergrote aantal sonoboeien (32 in totaal, in vergrote achterzijden van de motorgondels) de belangrijkste middelen om onderzeeboten op te sporen. De karakteristieke APA-69 ECM detectie-antenne bovenop de cockpit was verdwenen, daarvoor in de plaats waren ECM antennes ondergebracht in de ronde uiteinden van de ½ meter langere vleugels. De vergrote horizontale staartvleugels van de S2F-2 bleven behouden maar het vergrote wapenruim van die variant was overbodig omdat de te gebruiken ASW wapens inmiddels klein genoeg waren geworden voor het standaard Tracker wapenruim. Zwaardere R-1820-82WA motoren werden geïnstalleerd om het grotere gewicht van deze variant te compenseren. Deze motoren zijn te herkennen aan een grotere luchtinlaat bovenop de motorgondel.

147531-147537, 147868-147895, 148717-148752, 149228-149256.

147538 cancelled

ES-2D

Zeven S-2D's werden volgestouwd met elektronica en aangeduid als ES-2D's. Belangrijkste taak was als "range-clearing aircraft" voor de schietranges van de US Navy zoals Point Mugu. De ES-2D kon ook gebruikt worden voor de AEW (Airborne Early Warning) opleiding. Sommige ES-2D's waren voorzien van een tweede zoekradar gemonteerd in het wapenruim. De laatste ES-2D vlucht was tevens de laatste vlucht van een US Navy Tracker toen dit toestel in maart 1986 vanaf Point Mugu naar Davis Monthan werd overgevlogen.

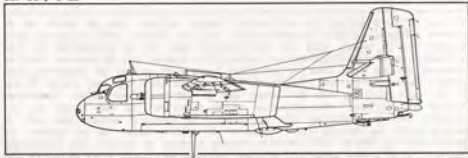
147531, 147535, 147536, 147554, 147872, 148726, 149245

US-2D

Vierenvijftig S-2D's werden omgebouwd tot licht transport- en trainingsvliegtuig met de aanduiding US-2D. De meeste ASW-apparatuur werd verwijderd maar in tegenstelling tot de drie eerdere "Utility" varianten (US-2A, US-2B en US-2C) bleven de zoekradar- en zoeklicht-behuizingen behouden. De US-2D werd exclusief gebruikt door de US Navy. Vreemd genoeg zijn er minstens 56 nummers bekend...

147533, 147537, 147869, 147871, 147873, 147874, 147875, 147876, 147877, 147878, 147879, 147880, 147882, 147883, 147887, 147888, 147889, 147890, 147891, 147892, 147893, 148720, 148722, 148723, 148724, 148725, 148727, 148728, 148729, 148731, 148733, 148734, 148735, 148736, 148737, 148740, 148741, 148743, 148744, 148745, 148747, 148748, 148750, 148751, 148752, 149229, 149231, 149232, 149233, 149235, 149236, 149238, 149239, 149242, 149250, 149254.

S2F-3S / S-2E



De S2F-3S was een verbeterde uitvoering van de S2F-3 en was de laatste productievariant. In totaal werden er 252 gebouwd waarvan er veertien werden geëxporteerd naar Australië. Bovendien werd één S-2A omgebouwd tot S-2E. Meest opvallende kenmerken waren de antennebult onder de romp achter de zoekradar en de naar achter wegklapbare bladantenne onder de romp langs het wapenruim. Intern werd veel meer gewijzigd. De ASA-13 plotter, de navigatie-computer en de ASA-31

"Julie" computer maakten plaats voor het geïntegreerde ASW-30 systeem. Er werd een nieuw autopiloot-systeem geïnstalleerd, een verbeterd MAD systeem verdubbelde het zoekbereik en een grotere brandstofinhoud verlengde de vliegduur tot 8 uur. De S-2E werd door VS41 in 1962 in dienst genomen en bleef het belangrijkste ASW vliegtuig tot aan het begin van de jaren zeventig toen het vervangen werd door de S-2G.

149257-149275, 149845-149892, 150601-150603, 151638-151685, 152332-152379, 152798-152845, 153559-153582, 153595-153608, 136701.

153583-153594 cancelled

YS-2G

De S-2G was de laatste Tracker variant dat dienst deed bij de US Navy, in feite een S-2E voorzien van nieuwe elektronica en drie lanceerbuizen voor rooksignalen aan de buitenzijde van de rechter motorgondel, het enige externe herkenningspunt van deze variant. Het AN/AQA-7 DIFAR systeem dat afkomstig was uit de Lockheed P-3 Orion moest het ondertussen verouderde toestel opgewassen maken tegen de Sovjet onderzeeboten van de jaren zeventig. Martin-Marietta was in 1972 verantwoordelijk voor de ombouw van het prototype dat als YS-2G aangeduid werd.

152333

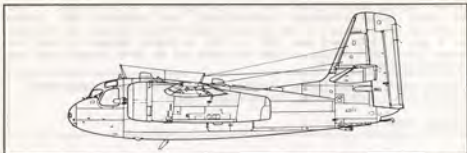
S-2G

Na het prototype werden 49 S-2E's naar deze nieuwe standaard omgebouwd. De S-2G, bedoeld als een tussenoplossing totdat de Lockheed S-3 Viking in voldoende aantallen in dienst was, werd in december 1972 door VS37 gebaseerd op North Island in gebruik genomen maar deed toch langer dienst dan aanvankelijk beoogt. Terwijl in het midden van de jaren zeventig steeds meer Vikings in dienst kwamen werd de S-2G, en daarmee de laatste US Navy Trackers in de ASW-rol, geleidelijk uitgefaseerd. In augustus 1977 maakte S-2G 152374 van VS37 de laatste vlucht naar Davis Monthan waarmee een tijdperk na 25 jaar ten einde kwam. Ook hier zijn vreemd genoeg twee nummers meer bekend dan er officieel zijn geweest.

152334, 152335, 152337, 152341, 152345, 152347, 152372, 152374, 152376, 152378, 152800, 152804, 152805, 152806, 152807, 152808, 152809, 152810, 152811, 152812, 152815, 152816, 152817, 152820, 152824, 152825, 152826, 152828, 152835, 152837, 152838, 152841, 152842, 152844, 153560, 153561, 153562, 153563, 153566, 153567, 153568, 153571, 153570, 153573, 153574, 153575, 153576, 153578, 153579, 153580, 153582.

TF-1 / C-1A

In 1954 begon Grumman met het ontwerpen van een vracht- en passagiers-variant van de Tracker ter vervanging van de TBM-3R Avenger in de COD (Carrier On-board Delivery) taak. Het ontwikkelde "Model G-96" kreeg de aanduiding TF-1 Trader waarvan er 87 voor de US Navy gebouwd werden. In 1962 werd de aanduiding veranderd in C-1A maar de bemanning zagen zichzelf en hun toestel vaak als de "mailmen of the fleet". De TF-1 was grotendeels gelijk aan de S2F-1 maar uiteraard zonder ASW-apparatuur. De romp kreeg een dieper profiel, ramen en vrachtdooren. Negen passagiers konden vervoerd worden in naar achteren geplaatste stoelen, die verwijderd konden worden voor het vervoeren van vracht.



Secundaire taken waren de meermotorige- en instrumentvlieg-opleiding. De aanduiding TF-1 was vreemd genoeg afgeleid van deze secundaire taak, en meer correcte aanduiding voor het vrachtvliegtuig zou RF-1 zijn geweest. De Trader werd in de COO-taak geleidelijk vervangen door de Grumman C-2 Greyhound. Pas op 30 september 1988 verliet de laatste Trader (146048) de marine.

136748-136792, 146016-146057.

TF-1Q / EC-1A

Het kon niet uitblijven dat ook de Trader volgestouwd zou worden met elektronica. Vier toestellen werden omgebouwd voor ECM training en aangeduid als TF-1Q, later EC-1A (Grumman Model 125). Deze toestellen werden gebruikt om tijdens oefeningen de vijand te simuleren door de radar en elektronica van de eigen vloot te storen. Verscheidene extra antennes, bulten en een antenne-pod bovenop de cockpit (zoals bij de oudere Tracker varianten) waren de karakteristieke herkenningspunten van deze toestellen.

136783, 136785, 136787, 136788

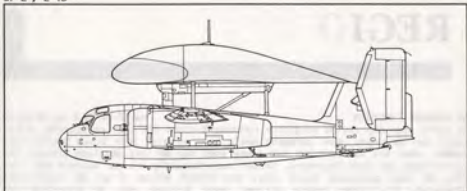
XWF-1

In de tijd dat Airborne Early Warning nog in de kinderschoenen stond begon Grumman met het ontwerpen van zo'n toestel voor vliegdekschepen. Het model WF-1 was afgeleid van de S2F-1 maar werd al op de tekentafel vervangen door de TF-1W.

XTF-1W

Na het beëindigen van het WF-1 project ontwikkelde Grumman uit de Trader een toestel dat de forse antenne van de APS-82 radar in een druppelvormige schotel bovenop de romp mee kon voeren. De positie van de antenne was vergelijkbaar met die van de latere E-2 Hawkeye en E-3 AWACS met het verschil dat de schotel van het door Grumman aangeduide "Model G-117" niet draaide. Om de grote schotel te kunnen dragen werd de romp 45 centimeter verlengd en werd de enkele verticale staart vervangen door een dubbel staartvlak aan de uiteinden van de staartvleugels met een kort middenstuk waarop de achterzijde van de schotel rustte. Het prototype vloog voor het eerst op 17 december 1956 en werd aangeduid als de XTF-1W, productie-exemplaren kregen echter een andere aanduiding.

136792



De marine gaf het AEW-toestel de aanduiding WF-2 Tracer (E-1B vanaf 1962) maar de vliegers hadden geïnspireerd door de opmerkelijk vorm een veelvoud van bijnamen, waaronder "Stoof with a roof" en "Willy Fudd", laatstgenoemde was afgeleid van de aanduiding WF-2 en refereerde aan het infameuze tekenfilm personage Willy Fudd, de eeuwige tegenstander van onder andere Daffy Duck en Bugs Bunny. Het eerste productie-exemplaar koos op 28 februari 1958 het luchtruim. Toen de WF-2 in het begin van 1962 werd geïntroduceerd konden de laatste Douglas AD-5W Skyraiders uitgefaseerd worden. Grumman bouwde 88 toestellen voor de marine die vooral tijdens de Vietnam-oorlog uitstekend dienst deden. vanaf 1964 werd de Tracer geleidelijk aan vervangen door de grotere en speciaal voor deze taak door Grumman ontworpen E-2 Hawkeye. In mei 1973 waren de laatste vier Tracers in dienst bij RVAM110 op North Island en deze werden in de zomer van dat jaar overgevlogen naar Davis Monthan.

145957-145961, 146303, 147208-147241, 148123-148146, 148900-148923

147242-147262 cancelled

Tot zover dit eerste deel. De volgende keer komen de buitenlandse gebruikers van de Tracker aan bod, inclusief Canada die zelf honderd Trackers in licentie heeft gebouwd en natuurlijk onze eigen MLD.

REGIO

ST. TRUIDEN / BRUSTEM

za.17-09-94 & zo.18-09-94

De grote open dag van de belgische luchtmacht stond dit jaar op Brustem in het teken van de regen, want geregend heeft het, en niet zo'n klein beetje ook! Jammer, want het was best wel een leuke open dag met als absolute klapper het voorvliegen van twee Crusaders. Verder noemenswaardig was de spaanse SAR Casa 212, de twee portugese Alpha Jets, een MIRSIP Mirage 5 en de tsjechische delegatie. Er vliegen enkele Mirages vanaf Brustem voor de opleiding van chileense vliegers. Opvallend waren de franse Mirage F.1B en C die tegenwoordig bij ER33 zijn ingedeeld, dit alles ten gevolge van een ingrijpende reorganisatie binnen de franse luchtmacht. De vetgedrukte toestellen stonden aan de overkant.

Jaguar E	E12/7-PR, E25/7-PK, E35/7-PM	AdIA	EC2/7
Mirage F.1B	514/33-FU	" "	ECT3/33
Mirage F.1C	64/33-FC	" "	" "
Mirage F.1CR	638/33-NU	" "	ER2/33
Br.1050	60	Aeronavale	6F
F-8E(FN)	29, 37	" "	12F
As.532	..../AT1	ALAT	
SA.341F	1576/ANI	" "	7RHC
SA.342M	3895/AOK	" "	" "
P.188	MM62160/54	AMI	
Alpha Jet	AT03, AT11, AT12, AT19, AT24 AT26, AT27, AT28, AT30, AT31	BLU	9w " "
C-130H	CH07	" "	20sm
CM.170R	MT14, MT31	" "	33sm
F-16A	FA49	" "	349sm
	FA69, FA87	" "	23sm
	FA134	" "	2sm
Falcon 20E	CM02	" "	21sm
G.103 Twin Astir	PL85	" "	Luchtkadetten
HS.748 srs 2A	CS01	" "	21sm
L-21B	LB02	" "	Luchtkadetten
Merlin IIIA	CF05	" "	21sm
Mirage 5BA	BA03	" "	"8sm"
Mirage 5MIRSIP	BA62	" "	
RF.5B	PL70	" "	Luchtkadetten
Sea King mk.48	RS04	" "	40sm
SF.260MB	ST19, ST26, ST30, ST33, ST34, ST35	" "	5sm
SF.260D	ST48	" "	" "
A.109HA	K26, K33	BLa	
Alouette II	A62, A68, A81	" "	
BN.2A	B10/LJ	" "	
An.26	2409	CL	
L-392A	2430	" "	
L-39MS	0004	" "	
Mi.17	0850	" "	
Mi.24V-2	0836, 0837, 0838, 0839, 0928	" "	

C.101EB	E.25-06/79-06/6, E.25-07/79-07/7, E.25-08/79-08/8, E.25-13/79-13/3, E.25-14/79-14/4, E.25-23/79-23/10, E.25-25/79-25/5, E.25-27/79-27/11	EAE " " " "	esc793/Aquila " " "
C.212E	TE.12B-41/79-94	"	esc792
C.212S1	D.38-3	"	esc801
CN.235	T.198-18/35-36	"	AT35
Alpha Jet	15229, 15235	FAP	
S.61A	U-481	KDF	esk722
Alouette III	A-521	KLU	GpH
B6.105CB	B-44	"	299sqn
F-16A	J-251	"	313sqn
F-16B	J-211	"	322sqn
	J-649	"	306sqn
F-27-300M	C-8	"	334sqn
PC.7	L-08	"	EMVO
Alpha Jet	41+36, 41+53	Luftwaffe	FLG
F-4F(KWS)	37+81, 38+33	"	JG74
Tornado	44+56	"	JBG34
	45+79	"	JBG32
	4+...	"	
Mi.8T	94+12	MF	MFHG
Tornado	45+59, 46+12	"	MFG2
E-3A	LX-N90448	NATO	NAEWF
Bulldog T.1	XX548/06	RAF	London UAS
Canberra T.17	WJ986/EP	"	360sqn
Gazelle HT.3	ZA802/W	"	2FTS
Hawk T.1	XX244	"	4FTS
Hawk T.1A	XX188/CG	"	100sqn
	XX258/PE	"	CFS
Jaguar GR.1A	XX767/GE	"	54sqn
	XZ366/S	"	41sqn
Jetstream T.1	XX497/E	"	6FTS
Tucano T.1	ZF348	"	3FTS
A-10A	81-0966/SP, 82-0656/SP	USAF	81FS
F-16C	91-0407/SP	"	23FS
AH-1F	O-81-23530	US Army	
UH-60A	88-26068	"	227AvReg
AH-64A	86-9029	"	2/227AvReg
Zlin Z.50LS	HA-SIG, HA-SIJ, HA-SI.	Malev Team	
Enstrom 280FX	OO-PVL	Paramount	
Robinson R.22	OO-TVI	"	
Boeing 737-329	OO-SDW	SABENA	
AD-4N	126965/00-FOR	private	ex AdIA
An.2	HA-ANI	"	
Cassutt IIIM	F-PR80	"	
Extra EA.300	D-EMAP	"	F.Versteegh
N2S-4	OO-LEF	"	
SV.4b	V41/00-LUK	"	ex BLU
Tipsy T.66S	OO-MLD	"	
?	OO-WOM	"	
F-84F	FU28, FU82, FU92, FU105	BLU	decoy
F-104G	Fx39	"	1w, preserved
Meteor F.8	EG79/S2-R	"	9sm, gateguard
T-33A	FT24	"	11sm, preserved

SPANGDAHLEM

za.17-09-94 & zo.18-09-94

Hetzelfde weekend was ook Spangdahlem weer open, inmiddels een jaarlijks terugkerende traditie. Zoals bekend wordt er op Spang niet gevlogen en is de static klein, maar er staan altijd weer leuke kisten bij en de hamburgers zijn nergens zo lekker. Ook hier werd het regelmatig vochtig maar in vergelijking met Brustem viel het reuze mee. Dit jaar waren de MiG.29 en de twee F-104's uit Sicilië de klappers, de KC-135 was open voor het publiek. A-10A 81-0976 stond in de hangaar bij de eettentjes. Een ex-militaire Dornier 27 kwam op beide dagen overgevlogen om enkele para's te droppen. De twee BDRT (Battle Damage Repair Training) Phantoms die er vorig jaar nog stonden waren nu weg, daarvoor in de plaats heeft men nu de beschikking over een A-10, een F-15 en een F-16.

AMX	MM7123/3-13, MM7142/3-04	AMI	132gr
F-104S-ASA	MM6750/37-04, MM6794/37-20	"	18gr
MiG.29	29+18	Luftwaffe	JG73
Tornado	44+76, 45+89	"	JBG34
Do.27A-3	(57+36)/D-EDSP	ex Luftwaffe	
Bö.105M	80+32	Heer	SStHFKdo3
CH-53G	84+27	"	HFR35
A-10A	81-0976/SP, 81-0991/SP	USAF	81FS
KC-135R	58-0035	"	22ARW
F-15C	84-0009/SP/"52FW", 84-0027/SP/"53FS"	"	53FS
F-16C	90-0831/SP	"	22FS
	91-0352/SP/"52FW"	"	52FW
A-10A	77-0264/SP	USAF	BDRT
F-15A	73-0095/SP	"	BDRT
F-16A	78-0057/SP	"	BDRT

**WOENSRECHT**

za.15-10-95

"Welkom op Woensdrecht" was de naam gegeven aan de lokale open dag op Woensdrecht naar aanleiding van 60 jaar vliegveld Woensdrecht, 50 jaar bevrijding en 40 jaar Fokker op Woensdrecht. Het publiek kon een kijkje nemen bij de KLU DVMS en Fokker Woensdrecht. Door het prachtige najaarsweer was een groot aantal mensen op komen dagen waardoor het wel een grote KLU open dag leek maar helaas was het vliegprogramma daar niet naar: het enige interessante buitenlandse toestel was de argentijnse Fellowship die alweer geruime tijd bij Fokker in onderhoud staat. Van de twee Senegalese F-27's die hier zouden staan was geen spoor te bekennen, helaas! De meeste onderstaande toestellen stonden bij de DVMS of Fokker in onderhoud, het vliegprogramma (vet afgedrukt) werd niet helemaal afgewacht zodat het overzicht niet geheel compleet is.

AB-412SP	R-02	KLu	SARflt
Alouette III	A-302, A-342, A-366, A-374, A-550	"	GpH
B6-105CB	B-42	"	299sqn
F-16A	J-139, J-142, J-207, J-226, J-360, J-619, J-627, J-628, J-867, J-873, J-876, J-879, J-881, J-...	"	
F-16B	J-266, J-269	"	
F-27-100	C-2	"	334sqn
F-27-300M	C-8	"	"
PC-7	L-09, L-10, +4	"	EMVO
AT-16ND	B-64/PH-LSK, B-71/PH-MLM, B-118/PH-IIB	ex KLu	
L-21B	R-137/PH-PSC	"	
SH-140	271	MLD	GH
Tiger Moth	(N9508)/"A-12"/PH-TYG	"KLu"	ex RAF
P-51D	(26158)/"N3-615"/SE-BKG	"KNIL"	ex KSF
TB-25N	(44-29507)/"HD346"/NO-V/N320SQ	"RAF"	ex USAF
F-2B-1000C	TC-54	FAA	18A/LAdE
AT-16ND	B-177	KLu	preserved
F-84F	P-170	"	instructional
TF-104G	D-5805	"	preserved
Hunter F.4	M-144	"	preserved
T-33A	(M-54)/"M-52"	"	preserved
S.91D Safir	(PH-RLD)	RLD	instructional

De volgende civiele toestellen werden eveneens waargenomen:

D-AFKE, N850US, N853US, PH-DDA, PH-DLT, PH-GHK, PH-JCE, PH-JHD, PH-KFE, PH-KFG, PH-LXJ, PH-LXP, PH-LXT, PH-MXF, PH-TVX, PH-VTH, PH-901, SX-BSF, TU-TIV, VR-BNC, lijnummers A203, P153, P177 en een Avianca F50 die een buiklanding had gemaakt.



Een stukje lege ruimte kunnen we mooi benutten om te laten zien dat er tijdens het basisbezoek op Brasschaat goed te fotograferen viel. Alouette II A49.

MUURKRANT

HET FLASH CATALOGUS-PAKKET

Ze zijn eindelijk uit: de nieuwe catalogi van Flash. Beide boekwerken zijn tezamen maar liefst 112 pagina's dik en bevatten het hele assortiment.

De **Flash Catalogus** omvat het assortiment aan luchtvaartboeken, Desk-top modellen, vluchtsimulators, stoffen badges, scanners, speldjes, video's, vliegkaarten, tweedehands boeken en nog veel meer snufjes en curiosa voor de luchtvaart-enthousiast.

In de **Flash Modelbouw Catalogus** staan alle luchtvaart-gerichte modelbouwdozen vermeld, plus gereedschappen, conversie setjes, afstandsbestuurde modellen, decals, verf en voor de gevorderde modelbouwer resin- en vacuform-modellen.

Al met al biedt Flash voor de hobbyist een enorm scala aan artikelen met voor elk wat wils. Flash heeft op luchtvaart-gebied nog steeds het grootste assortiment van Nederland. De beide catalogi zijn te bestellen door **f3,55** over te maken op giro-rekening 31.26.138 of even te bellen: **040-525661**. Ze kunnen natuurlijk ook **-GRATIS-** worden afgehaald in de Flash-winkel te Eindhoven (Zeelsterstraat 84a).

OOPS !

- 1994/2 46 De "422TES" F-15C is de **84-0012/WA**, de F-16C met "571G" opschriften is de **88-0420/WA**. Veel toestellen die in het overzicht bij het 422TES staan zijn in feite van de WST (A-10), WSE (F-15C/D), WSN (F-15E) of WSF (F-16), dit zijn Weapons Schools en geen testeenheid. De onderverdeling is bekend maar het gaat iets te ver om deze nu af te drukken. Waaraan de F-117's toebehoren is niet bekend, ze zijn op latere tijdstippen niet meer waargenomen!
- 1994/3 38 F-16C 88-0455/LF op Luke was van het **310FS**.
- 1994/3 44 De Blue Angels met codes '1' t/m '6' zijn bevestigd, de '1' is absoluut niet de 161983 zoals sommige bronnen vermelden!
- 1994/4 21 Enkele aanvullingen en correcties op het Aviation Cosmetics overzicht: de OO-DHD vertrok op 22 juli, de OO-DHL kwam aan op die dag en verliet ons weer op 8 augustus. De OE-LTB vertrok pas op 14 augustus en de OE-LLI op 24 augustus.
- 1994/4 30 De statistische overzichten op deze en de twee volgende pagina's zijn van 17 september 1944, bovendien is er aan het einde van dit artikel een stuk tekst dubbel afgedrukt (WordPerfect-foutje) maar dat had je natuurlijk al lang gemerkt.

MUSEUMSTUKKEN

DANMARKS FLYVEMUSEUM - BILLUND

De plaatsnaam Billund zal een heleboel mensen misschien niets zeggen, maar "Legoland" des te meer. Langs Legoland, en tevens langs het regionale vliegveld van Billund, ligt Denemarkens grootste vliegtuigmuseum, het "Danmarks Flyvemuseum". Binnen en buiten staan historische vliegtuigen opgesteld die van belang zijn geweest voor de deense luchtvaarthistorie. Dat daarbij veel militaire toestellen bij horen maakt dit museum voor de gemiddelde spotter natuurlijk extra interessant. Onlangs hebben wij dit museum weer eens met een bezoek vereert wat het onderstaand overzicht heeft opgeleverd.

In vergelijking met bijvoorbeeld Le Bourget of Duxford is dit museum niet echt groot wat natuurlijk gedeeltelijk komt omdat Denemarken een klein land is zonder een eigen luchtvaart-industrie van betekenis. De meeste eigen fabrikaten die binnen zijn opgesteld stammen dan ook van vóór de Tweede Wereldoorlog. Gelukkig zijn veel na-oorlogse militaire toestellen bewaard gebleven, de meeste zijn zelfs nog eigendom van de luchtmacht. Op de vliegbasis Karup beheerd de Flygefabrieks Historiske Samling (FHS) deze toestellen en leent ze uit aan vliegbases als monumenten en poortwachters, en aan musea zoals dat van Billund. Een andere militaire organisatie is het Tojhusmuseet (Thm) oftewel het militaire museum in Kopenhagen dat al hun vliegend materieel heeft uitgeleend aan het Flyvemuseum. De entree is vrij prijzig, maar wie dat er niet voor over heeft komt van buiten af toch goed aan zijn trekken. Fotografen moeten echter niet nalaten het museum te betreden omdat de buiten opgestelde toestellen in de meeste gevallen prima te fotograferen zijn, een bewijs daarvoor is bijvoorbeeld te zien op pagina 20 van ACE 1992/2.

type	serial	user	unit	remarks
Aero Commander 560E	OY-ADS	private		
Avro 504N	110	KDF		loan Thm
BS.III	(?)			loan Thm
C-47A	K-681/"OY-DDA"	KDF	esk721	loan FHS
	K-687	KDF	esk721	loan FHS
Ellehammer 1906	-	private		replica
F-84G	A-777/SY-H	KDF		loan FHS
F-86D	F-421	KDF		loan FHS
TF-100F	GT-927	KDF		loan FHS
CF-104	R-846	KDF	esk726	loan FHS
CF-104D	RT-657	KDF	esk726	loan FHS
FA.330A-1	60127	Kriegsmarine		
Grunau Baby II	OY-DAX	private		
Harvard IIb	309	KDF		loan FHS
Hawker Hawk	158	KDF		loan Thm
Hunter F.51	E-401	KDF	esk724	loan FHS

R/T-O 2G	OY-100	private		
Meteor F.4	461	KDF		loan FHS
Meteor NF.11	504	KDF		loan FHS
Monospar ST-25	OY-DAZ	private		
Polyt I	OY-98	private		
PT-26	(253)/"179"	KNL		
Riley 65	OY-DRH	private		loan
SAAB J-29F	29487/07	KSF	F3	
SAAB A-35XD / F-35	A-001	KDF		loan FHS
	A-017	KDF		loan FHS
SAI KZ.IIt	113/121	KDF		frame
SAI KZ.IIIu	611	KDF		loan
SE.210 Caravelle III	OY-KRD	SAS		
Sikorsky S.55C	S-883	KDF	esk722	loan FHS
Spitfire HF.IXc	401	KDF		loan Thm
T-33A	DT-491	KDF		loan FHS

Enige buitenlandse toestellen hier zijn een noorse PT-26 trainer die binnen aan het plafond hangt en een Zweedse SAAB Tunnan. Opmerkelijk is dat er reeds twee Deense Drakens in het museum staan: de A-001 staat binnen en de A-017 buiten. Tijdens ons laatste bezoek stond de Harvard verscholen in één van de twee hangaar-tentjes achter op het terrein, de andere tent was leeg. Absoluut fraai zijn de drie T-33's die in formatie "gepaald" zijn. Ze dienen als blikvanger bij de afslag naar het museum.

T-33A	DT-289	KDF		loan FHS
	DT-497	KDF		loan FHS
	DT-923	KDF		loan FHS



Wie het bovenstaande eermaal gezien heeft moet niet vergeten om ook even de opslag annex werkplaats te bezoeken. Deze is vlakbij gesitueerd in de meest rechtse hangaar van het vliegveld en is zonder problemen te bereiken. Binnen staan enkele toestellen die op dit moment gerestaureerd worden waaronder een derde Starfighter en een zeldzame Percival President (Pembroke look-alike) die zelfs van de Deense luchtmacht is geweest. Super Sabre GT-874 lag in juni buiten in stukken opgeslagen, klaar om afgevoerd te worden naar de originele of nieuwe eigenaar. Collega GT-961 had dat lot al ondergaan want er lagen alleen nog maar enkele uitwisselbare stukken.

RF-84F	C-264	KDF	loan FHS
F-84G	A-803	KDF	loan FHS
TF-100F	GT-874	KDF	loan FHS
	GT-961	KDF	loan FHS
CF-104	R-704	KDF	loan FHS
Meteor T.7	BT-265	KDF	loan FHS
Meteor F.8	B-499	KDF	loan FHS
Percival President	OY-AVA	private	ex KDF M-697
SZD.30 Pirat	OY-DXH	private	

En dan houden we nog een lijst toestellen over die uitgeleend zijn aan andere musea of ergens anders (wie weet waar?) opgeslagen staan. Voor de militaire spotter zit hier weinig interessant materiaal tussen zodat het nog wel even zal duren voordat iemand het initiatief neemt en op zoek gaat naar deze opslag.

Argus III	OY-EAZ	private	ex RAF HB724
DC-7C	OY-KND	private	nose, at Egeskov
DH.89A Dragon Rapide	OY-AAO	private	at Falck Museet
DH.104 Dove 6	OY-DHZ	private	
F-84G	A-047	KDF	cockpit, loan FHS
Fokker D.XXI	(?)	?	frame, loan Thm
Grunau Baby II	OY-AHX	private	
Grunau SG.38	OY-86	private	at Vejle
Hollaender AH.1	OY-ADO	private	at Egeskov
Hutter H.17A	OY-61	private	at Egeskov
Jacobs Weihe	OY-VOX	private	ex KSF 8301
Klemm Kl.35D	SE-AKN	private	ex KSF 5087
Let L.13 Blanik	OY-XIE	private	
Lund HL.1	-	private	
Miles M.65 Gemini 1A	G-AKDK	private	
München MÜ.13D	OY-MUX	private	at Silkeborg
Nielsen & Winther Aa	-	private	replica, loan DVS
Percival Proctor III	OY-ACP	private	ex KDF 605
SAAB L-17A	17320	KSF	at Egeskov
SAI KZ.IIs	OY-DOU	private	at DV
SAI KZ.III	SE-ANY	private	
SAI KZ.IV	OY-DZU	private	
XMP.2	-	private	

Enkele jaren geleden stond er nog een Chipmunk in luchtmacht-kleuren buiten opgesteld maar dit toestel is verdwenen. Mogelijk was het toestel geleend en is het terug naar de eigenaar of heeft men het toestel verkocht. Waarschijnlijk is het toestel inmiddels weer vliegwaardig.

Chipmunk T.20	P-121/OY-ALZ	KDF
---------------	--------------	-----

Voor een klein land als Denemarken heeft het toch een interessante luchtvaartshistorie en die komt in dit museum goed tot uiting. De KLU had Hunters, Sabre's en Starfighters; de KDF had ze ook, plus F-100's, plus Drakens, plus...

STERKE VERHALEN

DE SPOTTER GEZIEN DOOR DE OGEN VAN...

De gemiddelde spotter heeft doorgaans een behoorlijk hoge dunk van zichzelf, en ik kan het weten want ik ben er zelf een en ik vind mijzelf een behoorlijk toffe knul. Als het op spotten aankomt meent de spotter dat de wereld voor hem alleen geschapen is ("...en God schiep op de zevende dag het vliegtuig en de verrekijker, en Hij zag dat het goed was...": Euromil Hoofdstuk XIV Vers II, of zoiets) en zo gedraagt hij zich dan ook. Wat de omgeving daarvan denkt (laat hem meestal koud, maar is dat wel zo verstandig? Misschien moet de spotter eindelijk eens uit zijn isolement komen, en dat kan alleen maar als we hem confronteren met zijn omgeving. We gaan eens kijken hoe de spotter gezien wordt door de ogen van anderen. Dus: spotters alle landen, verenigd U, gaat zitten en huivert!

De ouders:

Wat moeten deze mensen zich vertwijfeld voelen. Terwijl de rest van de jeugd gewoon in het weekend op stap gaat en 's morgens om zeven uur brakend bij de voordeur ligt, vertrekt de spottende zoon "lief" bij nacht en ontij richting een of andere vliegshow in het buitenland. Weer thuis kan hij alleen maar verhalen opdoeken over de "mooie" zeldzame vliegtuigen en de wilde reis waarbij deze keer slechts drie maal het noodlot en het ziekenfonds getard werd. Verhalen over de mooie natuur of steden heeft hij niet want dat heeft hij niet gezien. Musea wel, vliegtuigmusea wel te verstaan... Later in zijn jeugd, als ook de spotter brakend op de stoep gevonden wordt terwijl enkele spottersvrienden hem op komen halen voor een dagtripje naar zuid-Frankrijk, krijgen de ouders misschien toch nog het gevoel dat het nog goed kan komen met hun zoon. Ik betwijfel het echter.

De vriendin (indien voorradig):

Ach gut, het arme ding. Vol van vertrouwen ging ze een relatie aan met een man die veel aan "sport" deed. Nooit weg, zo'n atletische vent. Later, als de emotionele banden al strakker aangetrokken zijn, blijkt dat deze mooie jongen niet sport maar spot. Liefde maakt blind, vandaar dat die sterk ontwikkelde rechterarm (verrekijkers en camera's kunnen behoorlijk zwaar zijn) en de goed ontwikkelde nekspieren (van het constant naar boven staren) haar eerst niet waren opgevallen. Wat moet je als gezonde boerenmeid nou met een gozer die constant achter die stomme vliegtuigjes aanloopt. Als een oerdegelijke hollandse crimineel in de bak zit kun je hem tenminste nog elke week opzoeken, voor een spotter, die naar eigen zegge uiteraard "onschuldig" zit opgesloten, moet je toch al snel naar zuidelijkere streken. Kortom: spotters en vrouwen gaan soms wat moeizaam samen. Aan de andere kant moet gezegd worden dat vrouwen er soms in slagen om de ogen van een spotter te openen voor de echte wereld. Feit is dat er opmerkelijk veel ongetrouwde oudere spotters zijn.

De niet-spottende vrienden:

Die heeft de spotter dus niet, tenminste, geen echte. Face the music.

De andere spotters:

Wie denkt dat spotters eensgezind zijn heeft het mis. Ten eerste zijn er de meningsverschillen over wat wel en niet te spotten is. Deze oneindige discussies gaan vaak over zaken zoals helikopters, zwevers, ballonnen, wrakken, gedeeltelijk zichtbare vliegtuigen en Bolkows. Buitenstaanders kijken vaak vreemd op bij deze discussies en trekken snel hun conclusie, als de hobbyisten het zelf al niet weten...? Doit wel eens twee vissers zien ruziën over wat wel en wat geen vis is? I say no more. Een nog pijnlijker voorbeeld van gebrek aan eensgezindheid is het gedrag van sommige spotters die vinden dat ze zich meer mogen veroorloven dan de rest (en die vinden op zich al dat ze veel mogen) en daardoor de sfeer verzieken. Heel fijn voor die eenling die de hele hangaar heeft uitgekand, alleen jammer dat er na hem niemand meer bij komt. Onderlinge sociale controle is doorgaans ver te zoeken omdat iedereen te druk bezig is met zijn eigen zaakjes. Vandaar het nieuwe wetsvoorstel waarin snelrecht en executie ter plekke voor asociale spotters geregeld gaan worden. De pot op met Amnesty. En als we de lastige spotters gehad hebben komen de brildragers aan de beurt, en daarna de valsfluitenden, en dan...

De luchtmachten:

Spotters en de luchtmachten hebben een onderlinge haat/liefde verhouding, en wel wederzijds. Aan de ene kant meent menig spotter nog steeds dat elke luchtmacht voor zijn plezier is geschapen en dat de militairen dus er vooral voor moeten zorgen dat er goed gevlogen wordt op de dag dat hij langs het veld staat, dat met die ene F-16 moet gaan vliegen want die moet hij nog, dat men via de juiste taxibaan naar de baan toe rijdt, dat men zorgt voor goed weer, en dat men niet teveel PC-7's langsstuurt. Uiteraard gebeurt dit niet en dan is de spotter kwaad op de luchtmacht. Aan de andere kant zijn de meeste luchtmachten, vooral tijdens open dagen, blij met de aandacht van spotters maar als deze aandacht bliksemsnel omslaat in penetrerende spotters die het reactievermogen van de bewaking gaan testen slaat ook die blijheid om en verandert in afkeer. Vandaar dat in veel landen men de spotters liever ziet komen dan gaan maar dat hebben de meeste spotters nog niet begrepen, of juist wel?

De overige 99% van het vliegshowpubliek:

(in geval van russische open dagen in oostelijk Duitsland: de overige 1% van het publiek): Bertus Burgerlijk die met vrouw en kinderen naar een open dag of vliegshow gaat voor een ontspannen dagje uit komt met de koude kleren thuis, want hij wordt de hele dag gestoord door lieden die in zijn ogen eveneens gestoord zijn en niets anders doen dan de beste plaatsjes langs de afzetting inpikken, de o zo aardige bewakers treiteren en bovendien alles beter denken te weten. Wat kan het Bertus nou interesseren dat hij naar een Mirage 2000C-RDI staat te kijken? Alle straaljagers zijn voor hem "Efzestiens", alles met een propeller zijn "Spitfajers" en alle helikopters "Bloes Sanders". Voor Bertus zijn de spotters, of hoe ze volgens hem ook mogen heten, een lastig volkje waartegen de "polisie" maar eens wat harder moet gaan optreden.

De psychiater:

Deze man/vrouw is uiteraard zeer blij met de spotter. Of de spotter blij moet zijn met de psychiater betwijfel ik want ik herinner me iets over Freud die het altijd over penissen en dergelijke had. Is een Starfighter niets meer dan een onderbewuste projectie van het geslachtsdeel van een goed uitgeruste porno-acteur in de leefwereld van de spotter? (als dit te moeilijk of te pijnlijk wordt sla dan gerust de rest van dit stuk over.) Waarom kijkt elke spotter altijd met scheve oogjes naar de radarbult van een Sea King AEW.27 is AMARC

niets anders dan een gruwelijk uit de hand gelopen orgie? En waarom krijg ik het altijd zo warm bij elke foto van in de lucht bijtankende vliegtuigen?

De onderwijs-instelling (indien nog van toepassing):

De meeste spotters zijn begonnen toen hun school-carrière nog niet ten einde was en kunnen hierover dus uit eigen ervaring meespreken. Vooral de middelbare scholen weten niet wat ze met spotters aanmoeten want dan zijn ze nog leerplichtig, en dan hebben we het niet over het uit het hoofd leren van alle russische types voor de komende herkenningskampioenschappen. De spotter meent regelmatig dat een vrije dag hem rechtmatig toekomt, want het is toch niet zijn schuld dat het zus en zo squadron net deze week heeft uitgekozen om te gaan roteren, of het is toch niet zijn schuld dat die italiaanse 104's op Trapani zo mooi te fotograferen zijn? Kortom, het is de schuld van de maatschappij maar dat willen de scholen maar niet begrijpen. Onbegrip alom dus, niets aan te doen.

De "deskundige":

Dit is een bevolkingsgroep die zichzelf nog meer maatschappelijk buiten de groep plaats dan de spotters. Spotters hebben dan ook veel bijnamen dit surrogaat: sub, spuit elf, eikel, Frans Bos, etc. De "deskundige" ziet zichzelf als de gelijke van de spotters en wil dat graag vergelijken door alle feiten die hij over de luchtvaart weet aan de spotters kenbaar te maken. Helaas zij deze feiten doorgaans verdraaid of incompleet. Voorbeeld: "Vorige week was er een Amerikaanse F-16 op Eindhoven." Antwoord: "Ja, een F-16C block 50 van het 23FS/52FW van Spangdahlem op precies te zijn!". De deskundige denkt nu dat ze het over wielblokken hebben en maakt zichzelf dus belachelijk tegenover de echte kenners. Na zo'n ervaring spuien de deskundigen hun kennis alleen nog maar tegen dagjesmensen die toevallig even langs het vliegveld komen waardoor deze weer een verkeerd beeld krijgen van de spotters! Het einde van het verhaal is dat spotters een hekel hebben aan de zogenaamde deskundigen omdat het gewoon eikels zijn, de deskundigen een hekel hebben aan de spotters omdat ze alles beter denken te weten terwijl zij de deskundigen zijn, en dat de dagjesmensen een hekel aan beide hebben. "Deskundigen" bedankt!

De automobiel-branche:

Hoeveel kilometer rijd de spotter per jaar voor het bevredigen van zijn hobby? In ieder geval meer dan alle nog mobiele oma's bij elkaar. Uiteraard is niet elke spotter in het bezit van een eigen auto. Wie wel in het bezit is van een (hopelijk) viercilinder heeft opmerkelijk genoeg ook opeens veel vrienden, maar dat is verder niet erg. De automobiel-branche is maar wat blij met deze hobbyisten die hun hand niet omdraaien voor een dagje Italië. En dat terwijl de gemiddelde nuchtere Hollander toch al snel drie keer naar het reisburo, een keer naar de dokter en dertig keer naar de WC gaat voordat de grote reis naar Walibi of Oude Pekela gewaagd wordt. Het is opmerkelijk te noemen dat er nooit ongelukken gebeuren, veroorzaakt door enkele spotters die al 35 uur achter het stuur zitten om ook die laatste F-16 nog te kunnen zien. Blijkbaar worden deze catastrofes angstvallig verzwegen want de oliemaatschappijen zien hun onzet al dalen. De enige lieden in de automobiel-branche die niet blij zijn met spotters zijn de verhuurders omdat veel spotters denken dat een huurauto nog op maximum snelheid, laadvermogen en terrein-vaardigheid getest moet worden.

De leefwereld van de spotter is er dus een die zijn gelijke niet kent. Het isoleren is daarom onvermijdelijk en de echte spotter is gedoemd zijn levensdagen daarin te slijten. Misschien maar beter ook voor de buitenwereld...



De C-47 Dakota werd door de russen tijdens WO2 gekopieerd en in gebruik genomen als de Li.2. De RA-01300 is het enige nog vliegwaardige exemplaar. (16-09-94)



De enige nog vliegwaardige Blenheim is in feite een door Fairchild gebouwde Bolingbroke IVT, het vloog bij de canadese luchtmacht als de 10201. (16-09-94)



We hebben gelukkig toch nog een foto mogen ontvangen van de britse Tornado's op Gilze-Rijen. Tornado GR.1 ZAS89/TE van 15sqn was mede van de partij. (08-94)



Grumman C-1A Trader 146026 was in februari 1979 het derde toestel van dit type dat op MASDC in Arizona arriveerde voor opslag. (Davis-Monahan, 27-02-94)



Deze keer helaas geen vervolg van het Oekraïne verhaal, maar wel twee foto's. MiG.25PU 45 rood nog voorzien van russische sterren op Voloske. (16-07-94)



Zo ziet het oekraïense nationaliteitsteken er uit. Op Uman, het enige veld waar echt gevlogen werd, kon L-39 85 lichtblauw worden gefotografeerd. (08-07-94)