

ACE

Eindhoven

Gilze-Rijen



1994 / 6

December



Inmiddels is de tweede Hercules ook aan het 334 squadron afgeleverd. De G-275 "Joop Mulder" is ondertussen een regelmatige bezoeker op Eindhoven geworden.



In de week voor de Market-Garden herdenkingsvlucht werd de zweedse Mustang SE-BKG in fictieve nederlands-indische kleuren gespoten als de "N3-615".



Op civiel gebied bood de zwitserse Gulfstream IV HB-IEQ van UAD Air veel moois voor het oog. De kleuren zijn wit, grijs en gele strepen, zeer fraai! (19-10-94)

REDACTIONEEL

SPOTTING GROUP EINDHOVEN
Postbus 1245
5602 BE Eindhoven

ACE AVIATION MAGAZINE
Pisanostraat 272
5623 CJ Eindhoven
040 - 455004

ACE is een twee-maandelijkse 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: 52.86.95.479
Giro: 69 91 468
Ten name van Spotting Group Eindhoven, met vermelding van naam en adres.

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

Beste lezers,

Het is ons andermaal niet gelukt om dit nummer op tijd de deur uit te krijgen. Drukke werkzaamheden en de onvermijdelijke feestdagen waren daar deze keer debet aan. Alhoewel wij ons best blijven doen moeten we toch constateren dat we al het werk verzet moet worden om elke twee maanden 40 pagina's of meer te vullen vaak niet aan kunnen. Het Hercules-verhaal waarmee we zo enthousiast begonnen zijn is daar een van de slachtoffers van. We blijven daarom op zoek naar mensen die ook eens een stukje willen schrijven.

MEDEWERKERS:

Aviation Cosmetics, Frans vd Broek, Ron v Dooren, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Eric van Lisdonk, SAS & Scramble BBS, Jonathan Verschuuren, Vliegbasis Eindhoven/Gilze-Rijen.

INHOUD:

Redaktioneel	1
SGE'tjes	2
In de Landing	3
Runway 28	7
Oops!	10
ACTuEel	11
Grumman S-2 Tracker (deel 2)	13
Museumstukken - zuid-Duitsland	21
Er Was Eens	26
Spotlight - Het BBS-gebeuren	28
Thrillseekers - zuid-Duitsland	30

FOTO VOORPAGINA:

Het voordeel van een technische school is vaak dat de toestellen goed onderhouden blijven. Deze G-91 99+04 is in gebruik bij TSLw2 op Lechfeld. (13-10-94)

SGE 'tjes

NIEUW GIRONUMMER

Naast een bankrekening beschikt SGE nu ook over een girorekening. Voor mensen met een girorekening zijn de gecompliceerde overschrijvingen naar onze bankrekening nu verleden tijd, en bovendien is een girorekening voor ons goedkoper dus we willen iedereen oproepen zoveel mogelijk gebruik te maken van ons nieuw gironummer: **69 91 468**.

LIDMAATSCHAP 1995

Dat nieuwe gironummer kun je natuurlijk gebruiken om je lidmaatschap voor 1995 te betalen. We hebben het jullie dit jaar extra gemakkelijk gemaakt want zoals de meesten wel gemerkt zullen hebben is er een acceptgiro bij deze ACE gevoegd. Alleen nog maar eventjes invullen, handtekening eronder en klaar! Voor het gemak zullen we nog maar eventjes de tarieven voor dit jaar hier geven:

Lidmaatschap SGE (inclusief ACE-abonnement) :	f27,50
SGE Familielidmaatschap :	f10,00
Abonnement ACE :	f25,00
Losse nummers :	f 3,00

De voorwaarden voor het familielidmaatschap staan in de vorige ACE vermeld, beide lidmaatschappen en het losse abonnement lopen van 1 januari t/m 31 december 1995. Hopelijk zien wij jullie overmakingen spoedig tegemoet.

SPOTTERSKAMPIOENSCHAPPEN

Het is ons weer niet gelukt om afgelopen 10 december in Uden als winnend team bij de Nationale Spotters kampioenschappen uit de bus te komen, maar we hebben ons best gedaan. Uiteindelijk kwamen we een aantal puntjes tekort op het winnende team van Leeuwarden die met de felbegeerde bokaal en een stuk vliegtuig naar huis konden. Dat we het toch niet slecht deden bleek tijdens de tweede pauze want toen stond het SGE team zelfs op kop! Ook de teams van Eelde en Soesterberg gaven goede partij, en zelfs de heren van het A&AEE die 's avonds een zeer interessante lezing zouden geven wisten met de kwis goed mee te komen. Iedereen vond het een geslaagde dag, behalve dan de lokale chinees misschien...

TENSLOTTE . . .

Het is natuurlijk veel te laat om jullie nog een gelukkig Kerstfeest te wensen maar wij gaan er van uit dat de Kerst voor iedereen spoedig is verlopen. Uiteraard is het nog niet te laat om iedereen een heel fijn 1995 te wensen met veel geluk én veel vliegtuigen. Bij deze dus!

IN DE LANDING



MILITAIR AUGUSTUS 1994 AANVULLINGEN

16	A-390	Alouette III	300sqn/Grassh.	"A390"
18	J-...	F-16B	313sqn	* "m1762"
19	FB...	F-16B	BLu	* "Basic25"

MILITAIR SEPTEMBER 1994 AANVULLINGEN

27	J-...	F-16B	313sqn	* "m1762", to EHGR
	L-..	PC-7	EMVO	* "Diamond07", to EHGR

MILITAIR OKTOBER 1994

04	J-...	F-16	Volkel	* "Hammer", to EHVK
10	L-..	PC-7	EMVO	* "Diamond06", to EHWO
11	J-...	F-16	Volkel	* "Harpoon"
	E99/314-LW	Alpha Jet E	GE314	"FAF6470"
	E130/314-T1	Alpha Jet E	GE314	"FAF6470"
13	J-...	F-16	Volkel	* "Dice", EHGR/EHVK
14	B-48	Bö.105CB	299sqn	"B48", landed Oirschot
	3..	P-3C	MarPat	"NRN070", civil platform
	J-...	F-16	Volkel	* "AG31A", to EHVK
	J-...	F-16	Volkel	* "AG31B", to EHVK
17	J-...	F-16B	KLu	* "m1763", to EHTW
21	86-0182/LN	F-15D	493FS	* "Bite11", to EHVK
	L-..	PC-7	EMVO	* "Diamond07"
	L-..	PC-7	EMVO	* "Diamond11"
24	J-882	F-16B	323sqn	a 15.45, "m2030"
	FA57	F-16A	23sm	*
25	L-04	PC-7	EMVO	* "Diamond11", to EHWO
	G-275	C-130H-30	334sqn	"AFB667"
	B-71	Bö.105CB	299sqn	"B71 formation"
	B-..	Bö.105CB	299sqn	"B71 formation"
26	G-275	C-130H-30	334sqn	* 1115&1400u, "AFB667"
27	B-64	Bö.105CB	299sqn	10.40u
	CH..	C-130H	20w	d 11.45u, "AFB620"
	FB22	F-16B	10w	* 15.25u, "AFB423"
	J-018	F-16A	nb	* 15.30u
28	G-273	C-130H-30	334sqn	d 09.30u
	B-64	Bö.105CB	299sqn	* 11.55u, "B64"

Eindelijk weer een normale hoeveelheid movements, vooral dankzij een zekere ex-Marechausee die tegenwoordig aan zijn scanner gekluisterd zit en zijn broer het dak op stuurt om de antenne bij te stellen... Deze maand hadden we drie keer leuke bezoekers, ten eerste de inmiddels vertrouwd geworden franse Alpha-Jets op de 11e die een ochtendje hebben binnengestaan. Ook leuk was de Eagle afkomstig

van Lakenheath die tien dagen later een doorstart maakte. Op de 25e noteerden wij voor het eerst de tweede Hercules van de KLU, de G-275 was die dag en de dag erna bezig met trainingsvluchten. Nog vermeldenswaardig was de Galaxy met callsign "Reach 50008" die op de 17e op flightlevel 070 (± 2 km) over Eindhoven vloog met als bestemming Geilenkirchen.

MILITAIR NOVEMBER 1994

04	FB..	F-16B	BLu	* 11.25u, "AFB127"
	L-01	PC-7	EMVO	* "Archer 22"
05	CH11	C-130H	20sm	14.05u
07	J-...	F-16	314sqn	* 11.30u, "m1976", to EHGR
	AT..	Alpha Jet	9w	* 11.40u, "AFB541", to EDUR
	J-...	F-16	313sqn	* 14.35u, "m1801"
	L-...	PC-7	EMVO	* 14.40u, "Diamond07"
	F...	F-16	10w	* 1615&1625, "Tiger93", to EBBL
08	...	F-16B		* 14.50u, "Hammer", to EDUL
	...	F-16		* 15.10u, "Pencil3"
	J-...	F-16B	312sqn	* 15.40u, "Bonzo", to EDUL
09	L-..	PC-7	EMVO	* "Diamond06"
10	J-...	F-16	314sqn	* 11.00u, "m1976", to EHGR
	L-..	PC-7	EMVO	* 12.00u, "Diamond02"
11	L-..	PC-7	EMVO	* "Diamond11", to EHGR
12	G-27.	C-130H-30	334sqn	16.25u, "AFB607", to EBMB
14	J-...	F-16A(R)	306sqn	* 11.23u, "m1631"
	...	F-16B		* 11.31u, "Dice"
	L-..	PC-7	EMVO	* 13.37u, "Diamond07", to EHGR
	J-...	F-16A	323sqn	* 1405&1415u, "Blast", to EHLW
	L-..	PC-7	EMVO	* "Archer21"
	45+76	Tornado	JBG38	* 14.48u, "m3807"
15	LX-N904..	E-3A	NAEWF	* 14.25u, "Nato14", from EHVK
16	J-...	F-16A		* 14.50u, "AG32", to EHGR
17	84-0...	C-21A	76ALS	* 10.03u, "Mot24"
	L-..	PC-7	EMVO	* 09.42u, "Diamond03", to EHGR
	...	F-16		* 11.00u
	J-...	F-16	306	* "Tramp"
	84-0108	C-21A	76ALS	* 12.00u, "Mot30" to EDAR
	L-03	PC-7	EMVO	* 11.45u, "NAF L03, to EDUR
	LX-N904..	E-3A	NAEWF	* 14.06u 3x, "Nato13", to EDNG
18	J-064	F-16B		
	84-0108	C-21A	76ALS	* 10.50u, "Mot23"
	A-398	Alouette III	300sqn	12.55u, "Tolhouse398"
	J-...	F-16B	314sqn	* 15.05u 2x, "M1976"
20	032	C-160D	221Filo	18.10u, "TAF032", dep 21
	MM62021 ?	Da.50	31St	22.20u dep 22.30u, "12021"
	59	N.262DE		dep 21 09.55u as "FMN616"
21	83-0502	C-20A	76ALS	* 11.32u 3x, "Mot32", to EGUM
	G-275	C-130H-30	334sqn	* "AFB666", from EHGR
	...	F-16A		* 14.55u
	J-649	F-16B	306sqn	* 15.05u
22	305	P-3C	MarPat	div EHVb, dep 23
	306	P-3C	MarPat	div EHVb, dep 23
24	LX-N904..	E-3A	NAEWF	* 10.00u 10x, "Nato13", to EDNG
	A-217	Alouette III	GH	* calibration
	2..	SH-14	GpH	* 10.25u, "NRN486"
	B-40	Bo.105CB	299sqn	11.10u

	F...	F-16	2w	* 11.33u 4x, "AFB209B, to EDUR
	FB..	F-16B	2w	* 12.05u, "AFB209A", EHGR/EDUR
25	FB..	F-16B	10w	* 13.00u, "Devil91", to EBL
	B-80	Bo.105CB	299sqn	* 14.08u, "NAF B80"
	J...	F-16B	322sqn	* 14.25u, "M1752", to EHLW
	J-...	F-16B	313sqn	* 14.30u, "M1761", to EHTW
28	3..	P-3C	MarPat	10.39u, "NRN006"
	G-275	C-130H-30	334sqn	* 11.45u, "AFB644"
	F...	F-16	10w	* 13.57u, "AFB423", to EBL
	J-...	F-16A	311sqn	* 14.25u, "M1813", to EHVK
29	G-275	C-130H-30	334sqn	

Er werd vooral aan het begin van deze maand weinig gelezen, en ook de kwaliteit visitors was matig te noemen. Alleen de duitse Tornado van Jever op de 14e is het vermelden waard. Gelukkig viel er in de tweede helft van november iets meer te beleven waarbij vooral de overshoots van Ramstein-kisten en de drie bezoekers op zondagavond de 20e opvallen. Twee dagen later was het behoorlijk mistig in de noordelijkere streken waardoor twee Orions genoodzaakt waren om de nacht op het 334 platform door te brengen. Het gerucht dat er deze maand ook een franse Alizé zou zijn geweest berust op een misverstand.

CIVIEL OKTOBER 1994

02	G-BUND	PA28	W.Stanley		EGTF/EGTF	
	OY-MMV	F50	Maersk	DMA230/9230	LHBP/EKCH	
03	F-GLIM	Ce560	Limagrain		LFCL/LFLC	04
	G-IJYS	BAe31	Air Kilroe	AKL81/81	EGTC/EGWJ	05
04	G-BAVZ	PA27	Ravenair	RVR05/05P	EGCW/EGCC	
	G-BBGB	PA27	Ravenair	RVR06/06P	EGCW/EGCC	
	OY-JRO	Be90	Danish AT	DTR9121/121	EGMC/EKOD	
05	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX529	EHRD/EDDN	
06	F-GHIV	Be90	Air Poitiers		LFBI/LFPB	
	F-GILP	Be200	Air Centre		LFST/LFOZ	
	HA-LHA	767	Malev	MAH1670/71	LHBP/LHBP	
07	D-IFLA	Ce421			EDDL/EDDS	
	D-IVHP	Ce414			EPKK/EDVV	
	OO-VLN	F50	VLM		EHRD/EHRD	09
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX529	EDDN/EHAM	
08	PH-FKR	F27	Air West		----/	dep
09	HA-LHA	767	Malev	MAH1670/71	LHBP/LHBP	
11	D-HHRR	As355	Rhein-Ruhr		EDDK/EDLN	
	D-IBHK	Be200	Frenzel		LFST/LFST	
	OO-AHE	A109	EG Heliservice		EBBR/EBBR	
	N161WT	Da20	IBM	BBL231	LFPB/LFPB	
12	D-EDKP	Be35			EDLW/EDLW	
	D-IERH	PA60			EDDM/EDDM	
	G-HVRD	PA31	London Flt	LOV500P	EGKB/EPWR	
	N816M	Da50	Standard		EGSS/EGSS	13
	F-GFIC	G159	Air Provence	APR6258	LFTW/LFTW	
	G-ZAPI	Ce500	Titan	AWC701B/C	LFMD/LFMD	
13	G-KINK	Ce340	Hulbert of Dudley		EGBO/LEPA	14
	F-GFIC	G159	Air Provence	APR6258	LFTW/LFTW	
	F-GIOX	F100	TAT	IJ4431/2	LFPO/LFPO	14
	VR-CEZ	Da50	IIR Aviation		EDDF/LFMN	
14	D-CREW	Lj35	MTM	MTN29	EDMO/LSSG	

	D-IVHP	Ce414			EPKK/EDVV	
	G-KKDL	Tb20	Kimber Kempster		EGKB/EGKB	
	F-GFHC	Be90	Locavia	LOC838A	LFRS/LFRS	
	N816M	Da50	Standard Oil		EGSS/EGSS	
	OE-LTC	DHC8	Tyrolean		LOWI/----	arr
	SE-ITE	PA31	ITS		ESDA/LFRK	
15	G-BHSE	Ac14	604sqn Flying Gp		EGTB/EGTB	16
17	HB-NDB	Ac14			LSZB/LSZB	18
18	G-TJHI	Ce500	Trustair		EGNH/EHBK	
19	G-BUPS	ATR42	Titan	AWC42P/462A	EGSS/EGVH	
	G-OAVX	Be200	ATS	AVT619	EGHI/EGHI	
	HB-IEQ	G1159C	UAD Air		EGUB/EGUB	
	F-GETJ	Be100	Chal'Air		/	
20	D-CCAA	Lj35	German Air Rescue	AMB300	EDDS/EDMO	
	G-ZAPD	Sh360	Titan	AWC462P/400T	EGVN/EGSS	
21	G-KKDL	Tb20	Kimber Kempster		EGKB/EGKB	
24	G-CAFZ	PA31	London Flt	LOV500P	EGUB/EGUB	
	OE-FBR	PA34	Airlink	JAR05	LOWS/EGSC	25
25	G-BUPS	ATR42	Titan	AWC61P/612	EGSS/LFRN	
26	F-GHVG	SWM	Chal'Air		/	
28	D-IVHP	Ce414			EPKK/EDVV	
31	OY-BEB	Be90	Linco		EKB1/n.s.	
	PH-FNZ	F27	TMK Air Commuter		at Rainbow	

PH-ABD	04	PH-JBJ	06	PH-SBN	14, 25, 31
PH-ALL	11, 19	PH-LIN	06	PH-SBO	14
PH-ANF	25	PH-MDX	20, 26	PH-SBS	19, 20, 24
PH-ATM	13	PH-NOD	14	PH-SDA	14, 18
PH-CTG	18	PH-PTC	18	PH-SLI	26
PH-DKS	10, 13	PH-RPH	04	PH-SNA	03
PH-FWH	13	PH-RPI	11	PH-SNJ	10
PH-FWI	25	PH-RPM	12	PH-SVI	13
PH-GBS	28, 31	PH-RPR	25	PH-TGA	21
PH-HAM	18	PH-RPS	13, 25	PH-VMC	06, 08
PH-HMK	05	PH-RPW	14, 17, 31	PH-XLA	17
PH-HVP	21, 26				
OO-RJL	03, 04	OO-RJR	21		
OO-RJQ	17, 18, 31	OO-TVI	10		

Transavia:

PH-TVR	04, 17, 18, 24, 25, 31
PH-TVU	03, 10, 11

Maersk opende oktober met een vluchtje Boedapest-Eindhoven-Kopenhagen. Eveneens uit Boedapest de Malev Boeing 767 die zowel op de 6e als de 9e het Eindhovense beton sierde. De VLM Fokker 50 kreeg een onderhoudsbeurt bij ASE terwijl de F-27 van het Sudanese Air West bij ASE een vrachtdeur kreeg aangemeten, we hadden de vorige keer al een plaatje van deze kist. Air Provence was er zowel op de 12e als de 13e met de Gulf 1 F-GFIC op een vlucht van en naar Nimes. Standard Oil's Falcon 50 N816M werd genoteerd op de 12e, 13e en 14e terwijl de IIR Falcon 50 VR-CEZ op de 13e zijn opwachting maakte. Eveneens op de 13e een Fokker 100 van TAT op een vlucht van en naar Orly. Air Dolomiti's Dash 8 OE-LTC arriveerde op de 14e voor een spuitbeurt bij Aviation Cosmetics om er als een Tyrolean weer uit te komen. Titan Airways bezocht ons met een ATR42 en een Shorts 360. Heekesluiser was de F-27 van TMK Air Commuter die bij Rainbow binnen stond voor bewerking.

RUNWAY



NOVEMBER 1994

01	A-494	Alouette III	300sqn	"Tolhouse494"	* 1508/1510u
02	XW902/H	Gazelle HT.3	18sqn	"RFR7C78"	* 1320u
	C-6	F-27-300M	334sqn	"NAF12"	1411/1535u
	2x	F-27	334sqn	"NAF11, NAF14"	*
	J-226	F-16A	313sqn	"M1978"	1330u, dep EHWO
03	1x	Tornado		"8KX495"	* 1630u
	A-209, A-247	Alouette III	298sqn	"Doris209form."	1340/1407u
	A-343, A-260	Alouette III	298sqn	"Doris343form."	1255/1514u
	A-261, A-514	Alouette III	298sqn	"Doris261form."	1442/1610u
	C-6	F-27-300M	334sqn	"NAF12"	0950/1405u
	L-01	PC-7	EMVO	"NAFL01"	* 1432u
	L-08	PC-7	EMVO	"Diamond05"	2x * 1351u

Deze dag kregen we een ware invasie te verwerken van Alouettes die steeds in groepjes van twee binnen kwamen zetten. Ik denk dat ze ons al wat laten wennen aan de dingen die over een paar maanden gaan komen. De Tornado kwam nog laat over de dwarsbaan gescheurd.

04	XT676	Wessex HC.2	60sqn	"RFR5C35"	1237/1342u, to EDUL
	A-177	Alouette III	298sqn	"Doris177"	2x 0900/1429u
	C...	F-27	334sqn	"NAF11"	1450/1530u
	L-01	PC-7	EMVO	"Archer22"	* 1409u, to EHEH
	301	P-3C	MarPat	"NRN151"	0952/1019u

Dit is natuurlijk een van de betere visitors van deze maand, en ik bedoel natuurlijk de Wessex. Hij was op weg naar Laarbruch met nog een Wessex (de XR506/V) maar deze is niet op Gilze geweest.

07	84+03	CH-53G	HFR15	"GAR8403/N62"	1410/1509u, dep08
	FA..	F-16A	2sm	"Tiger92"	*
	A-253	Alouette III	298sqn		
	B-68	Bo.105CB	299sqn		* EHVK/EHWO
	J-882	F-16B	323sqn	"Blast"	* to EHVK
	J....	F-16	323sqn	"ViperBlack1"	* 1445u
	J....	F-16	311sqn	"M1816"	*
	J....	F-16	322sqn	"Bols"	*
	L-04, L-07	PC-7	EMVO		*

Het lijkt wel alsof de buitenlandse heli's Gilze opeens hebben gevonden. Want op deze dag was er weer een leuke heli op het platform te bewonderen. De CH-53 moest een emergency landing maken en bleef een nachtje over.

08	85+07	CH-53G	HFR15	"GARN62/8507"	1224/1346u
	C-8	F-27-300M	334sqn	"NAF23"	* 1354u, to EHWO

J-209	F-16B	322sqn	"Hawk"	* 1538u, to EHWO
L-08	PC-7	EMVO		* 1541u
2x	PC-7	EMVO	"Diamond09,05"	* 1248, 1555u

De CH-53 kwam monteurs brengen voor de nog steeds kapot zijnde CH-53 die hier sinds gisteren stond. Helaas was het euvel zo verholpen zodat de HEER hubschrauber weer kon vertrekken.

09	F809	F-16B	1w	"BAF104"	* 1552u, to EBBL
	A-177	Alouette III	298sqn	"Doris177"	1310/1608u
	A-528	Alouette III	300sqn	"Bobcat528"	1330/1341u
	B-40	Bo.105CB	299sqn	"B40"	1030/1254u
	C-9	F-27-300M	334sqn	"NAF23"	1143/1208u
	C-..	F-27	334sqn	"NAF11"	*
	L-08 ?	PC-7	EMVO	"Copper31"	* 1315u
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond06"	*, to EHEH
10	A-343	Alouette III	298sqn	"Doris343"	1130/1215u, to EHKD
	J-...	F-16	322sqn	"M1721"	*
	L-..	PC-7	EMVO	"Copper31"	* 1151u
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond04"	* 1153u
	L-..	PC-7	EMVO		* 1300u
11	ZA671/BB	Chinook HC.2	18sqn		* 1330u
	ZA714/BA	Chinook HC.2	18sqn	"RFR7C76"	* 1345u
	XW902/H	Gazelle HT.3	18sqn	"RFR7C78"	* 1410u
	XT676	Wessex HC.2	60sqn	"RFR5C35"	* 1037u, EDUL/EHWO
	C-..	F-27	334sqn	"NAF20"	* 1319u, from EHWO
	J-246	F-16A	313sqn	"AM46"	1141/1350u
	J-...	F-16	322sqn	"Polly"	* 1132u, from EHWO
	L-..	PC-7	EMVO	"Archer21"	* 1119u
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond11"	*, from EHEH
	L-..	PC-7	EMVO	"Copper31"	*

Dit zal ongetwijfeld de beste dag van de maand zijn met weer enkele buitenlandse heli's die nu allemaal over het veld kwamen gevlogen in plaats van een full-stop te maken. De Wessex zou wel een full-stop maken maar er was deze dag geen cross-service personeel aanwezig zodat de heli werd doorgezonden naar Woensdrecht. Verder zijn er deze dag nog drie Puma's en een CH-53 in de buurt geweest maar het is niet zeker dat deze heli's ook daadwerkelijk op Gilze zijn gezien. Voor de liefhebbers heb ik wel de nummertjes van deze heli's want ze zijn gelezen in de landing van Laarbruch. Puma's XW218/BW en XW224/B2 zijn om 1340u langs of over het veld gevlogen als "RFR7C90 Combined", om 1330u kwam Puma ZA934/BX langs met het callsign "RFR7C99". Tenslotte nog CH-53G 85+07 die om 1140u in de buurt rondvlog als "GAR8507". Deze wilde ook een full-stop maken op Gilze maar er was dus geen cross-service personeel aanwezig zodat de heli door werd gestuurd naar Eindhoven. Ook daar wilden ze de heli niet hebben zodat het volgende veld, namelijk Volkel, werd bekeken maar aangezien daar de GCA stuk was moest men maar doorvliegen naar Twente. De stakkers...

14	1x	Lynx	?	"...400"	0822/0829u
	J-...	F-16	322sqn	"Bols"	*
	L-..	PC-7	EMVO	"Copper31"	* 1131u
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond07"	*, from EHEH

De Lynx kwam al zeer vroeg binnen zetten maar voordat de dienstdoende spotter hem kon identificeren was de chopper al weer gevlogen.

15	A-398	Alouette III	Grassh.	"Tolhouse398"	1318/1320u
	J-061 ?	F-16A	312sqn ?	"Saloon"	*
	J-065	F-16B	312sqn	"Bonzo"	* 1935u 2x
	J-067	F-16B	312sqn	"Saloon"	* 1949u
	J-652	F-16B	313sqn	"M1762"	dep 1330u
	J-...	F-16	323sqn	"Blast"	*, to EHTW
	L-03	PC-7	EMVO	"Archer21"	* 1340u
	L-03	PC-7	EMVO	"Diamond09"	* 1550u
	L-07	PC-7	EMVO	"Diamond08"	* 1320u
	R-01	AB-412SP	SAR	"SAR01"	dep 16 1100u

De beide Volkel F-16's waren te zien tijdens het avondvliegen, de Tweety Bird kwam een nachtje slapen. De L-03 kwam twee keer met verschillende callsigns voorbij. Over de J-061 heersen nogal wat vraagtekens: de kist hoort eigenlijk bij Twente thuis maar hij maakte gebruik van een Volkel callsign.

16	A-482	Alouette III	300sqn	"A482"	*
	A-495	Alouette III	298sqn	"A495"	1001/1027u
	A-...	Alouette III	298sqn	"Doris04"	* 1745u 2x
	J-064	F-16B	311sqn	"Skiddo"	* 1435u
	J-235	F-16A	312sqn	"Bonzo"	* 1444u 2x
	J-...	F-16		"AG32"	* 1503u
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond07"	*
	N5398A	Cessna 210		"N5398A"	* 1439u
17	Z..../BE	Chinook HC.2	18sqn		* 1600u
	A-482	Alouette III	300sqn	"A482"	*
	A-488	Alouette III	298sqn	"Doris488"	1205/1316u
	A-494	Alouette III	300sqn	"A494"	*
	A-495	Alouette III	298sqn	"A495"	
	A-522 +1	Alouette III	298sqn	"Doris522Form."	dep 1045u
	A-529	Alouette III	298sqn		
	C-7	F-27-300M	334sqn	"NAF11"	1050/1109u
	C-..	F-27	334sqn		* 1411u 2x
	G-275	C-130H-30	334sqn		*
	3x	PC-7	EMVO	"Diamond03,06,09"	*
	G-ORJW	F.8L Falco			1130/1605u

En weer een invasie van Alouettes die de hele dag heen en weer vlogen, de meeste heli's zijn meerdere malen geweest. De civiele kist en de F-27 waren hier in verband met parajumping, en Alouette A-488 was een of ander bakken aan het testen.

18	1x	Chinook HC.2	RAF		* 1455u
	A-398	Alouette III	Grassh.	"A398"	dep 1108u
	L-..	PC-7	EMVO	"Archer21"	*
21	3x	CH-53G	HFR15	"GARN22Form."	* 1130u, to EBFN
	A-226	Alouette III	298sqn	"Doris226"	1210/1553u, to EHDL
	C-7	F-27-300M	334sqn	"NAF11"	0925/1524u
	G-275	C-130H-30	334sqn	"AFB666"	* 1245u, 2x. to EHEH
	300	P-3C	MarPat	"NRR175"	1203/1306u
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond09"	* 1202u
	L-..	PC-7	EMVO	"Copper31"	*

De drie CH-53's kwamen 3 miles ten noorden van het veld voorbij gekacheld inbound Koksijde, later in de week zijn ze weer visa-versa gegaan.

22	J-...	F-16	313sqn	"M1801"	* 1403u
Deze dag werd er bijna niet gevlogen wegens de mist, dit was ook de dag erna het geval.					
23	C-11 L-...	F-27-300M PC-7	334sqn EMVO	"NAF11" "Diamond02"	1450/1504u *
24	FB.. 1x A-471 B-40 C-7	F-16B Puma HC.1 Alouette III Bo.105CB F-27-300M	2sm 18sqn 300sqn 299sqn 334sqn	"BAF209A" "RFR4C93" "Tolhouse417" "NAF11"	* 1126u 3x, to EHEH * 1420u 1030/1032u 1149/1505u
25	1x A-226 A-515 J-220 L-...	Puma HC.1 Alouette III Alouette III F-16A PC-7	33sqn 298sqn GpH 312sqn EMVO	"RFR1C07" "Doris226" "AG30" "Diamond09"	*, to EDUL arr 1419u * * *
28	... A-528	F-16B Alouette III	300sqn		* 1010u 0915/1330u
29	J-255	F-16A	313sqn		dep 30

Meer movements hebben we van onze westelijke collegae niet mogen ontvangen. Men is blijkbaar toch weer van plan om met een eigen blad op de proppen te komen, maar of dit inderdaad ook gaat gebeuren, en op welk termijn, is ons helaas nog niet bekend.

OOPS !

- 1994/4 23 De franse Puma op Koksijde was SA.330Ba **1013/ADN**.
- 1994/5 25 De twee B-1B's zijn bevestigd als de **85-0088** en **B6-0115** van het 1848G/Kansas Air National Guard. Sinds kort heeft de ANG de beschikking gekregen over de B-1 en deze toestellen waren bezig met de eerste ANG "Global Power" missie. Eigenaars van de russische Li.2 was de **FLARF**. Één van de twee onbekend gebleven Tiger Moths zou de **NBZAM** moeten zijn geweest, ex **PG671**.
- 1994/5 38 De franse Puma op Brustem zou de **1510** moeten zijn geweest, en dat is een SA.330B en geen As.532 Super Puma. Bevestiging?
- 1994/5 41 De vier PC.7's die op Woensdrecht voorvlogen waren de **L-01**, **L-02**, **L-03** en **L-04**.

ACTUEEL

G-275 GEDOOPT

Ook de tweede Hercules heeft een naam gekregen: Joop Mulder. De in 1915 geboren generaal-majoor-vlieger Johan Nicolaas Mulder had zijn vliegopleiding tijdens de meidagen van 1940 nog niet afgerond maar hij wist naar Engeland te ontsnappen en voltooide aldaar zijn opleiding. Hij kwam daarna terecht bij het 320 (Dutch) Squadron waarbij hij 80 oorlogsmisaties volbracht met Lockheed Hudsons en North American Mitchells. Alhoewel vaak beschoten bleef hij "moed, bekwaamheid, volharding en plichtsbetrachting" hoog in het vaandel houden wat hem in 1944 het Vliegerkruis opleverde. In 1944 werd hij benoemd tot commandant van het squadron en bleef hij ondanks enkele persoonlijke verliezen goed presteren. Dat leverde hem in 1947 het Ridderkruis der 4e Klasse in de Militaire Willems-orde.

Vanaf januari 1945 oefende hij enkele grondfuncties uit, waaronder die van recruiteringsofficier in het bevrijde Eindhoven. De heimwee naar de stuurknuppel werd echter steeds groter en van juni 1946 tot februari 1949 was hij - in de rang van majoor-vliegerwaarnemer - commandant van het Eerste Transport Vliegtuig Afdeling, het latere 334 squadron. Daarna ging hij Spitfires vliegen op Twente en Meteors op Leeuwarden.

In 1951 was zijn vliegcarrière ten einde en begon zijn loopbaan als hogere officier bij de KLu, onder andere als commandant van het Commando Luchtverdediging Nederlands Nieuw-Guinea in de periode dat de spanningen tussen Nederland en Indonesië hoog opliepen en de KLu zelfs een aantal Hunters naar het gebied dirigeerde. In de loop van 1962 werd het geschil opgelost en konden Luitenant-Kolonel Mulder en zijn manschappen huiswaarts keren. Daar klom hij uiteindelijk als Generaal-Majoor op tot (de eerste KLu-) Gouverneur van de KMA. Op 15 juni 1971 werd hem eervol ontslag verleend na een bewogen carrière, hij overleed op 2 mei 1991 te 's Hertogenbosch.

FEESTDAGEN IN 1995

Onlangs stonden weer een paar lieden zich te vergapen op een vliegveld waar niet gevlogen werd omdat het aldaar toevallig een nationale feestdag was. Om dit soort pijnlijke situaties te voorkomen presenteren wij hierbij de feestdagen in Europa voor het komende jaar. Feestdagen die op een zondag vallen zijn niet genoemd omdat er dan toch al niet gevlogen wordt. SGE is uiteraard niet verantwoordelijk voor enige onjuistheden.

België:

16.4, 17.4, 1.5, 25.5, 4.6, 5.6, 21.7, 15.8, 1.11, 11.11, 25.12

Bulgarije:

3.3, 1.5, 24.5, 1.11, 25.12, 26.12

Cyprus:

6.1, 19.1, 6.3, 25.3, 1.4, 21.4, 22.4, 24.4, 15.8, 25.12, 26.12

Denemarken:

13.4, 14.4, 17.4, 12.5, 25.5, 5.6, 25.12, 26.12

Duitsland:

6.1, 14.4, 17.4, 1.5, 5.6, 15.6, 15.8, 3.10, 31.10, 1.11, 22.11, 25.12, 26.12

Engeland:

2.1, 14.4, 17.4, 1.5, 29.5, 28.8, 25.12, 26.12

Estland:

24.2, 14.4, 1.5, 14.6, 23.6, 24.6, 16.11, 25.12, 26.12

Finland:

6.1, 14.4, 17.4, 25.5, 24.6, 4.11, 6.12, 25.12, 26.12

Frankrijk:

17.4, 1.5, 8.5, 25.5, 5.6, 14.7, 15.8, 1.11, 11.11, 25.12

Griekenland:

6.1, 6.3, 25.3, 21.4, 24.4, 1.5, 20.6, 15.8, 28.10, 25.12, 26.12

Hongarije:

15.3, 17.4, 1.5, 5.6, 23.10, 25.12, 26.12

Ierland:

2.1, 17.3, 14.4, 17.4, 5.6, 7.8, 30.10, 26.12

Italië:

6.1, 17.4, 25.4, 15.8, 1.11, 8.12, 25.12, 26.12

Kroatië:

17.4, 1.5, 30.5, 22.6, 15.8, 1.11, 25.12, 26.12

Luxenburg:

27.2, 14.4, 17.4, 1.5, 25.5, 5.6, 23.6, 15.8, 1.11, 25.12, 26.12

Nederland:

14.4, 17.4, 25.5, 5.6, 25.12, 26.12

Noord-Ierland:

2.1, 17.3, 14.4, 17.4, 1.5, 29.5, 12.7, 28.8, 25.12, 26.12

Noorwegen:

13.4, 14.4, 16.4, 17.4, 1.5, 17.5, 25.5, 5.6, 25.12, 26.12

Oostenrijk:

6.1, 17.4, 1.5, 25.5, 5.6, 15.6, 15.8, 26.9, 1.11, 8.12, 25.12, 26.12

Polen:

17.4, 1.5, 3.5, 15.6, 15.8, 1.11, 11.11, 25.12, 26.12

Portugal:

14.4, 25.4, 1.5, 10.6, 15.6, 15.8, 1.11, 1.12, 8.12, 25.12

Roemenië:

2.1, 24.4, 1.5, 1.12

Rusland:

2.1, 7.1, 8.3, 1.5, 2.5, 9.5, 12.6, 7.11

Schotland:

2.1, 3.2, 14.4, 1.5, 29.5, 7.8, 30.11, 25.12, 26.12

Slovenië:

2.1, 2.2, 17.4, 27.4, 1.5, 2.5, 15.8, 31.10, 1.11, 25.12, 26.12

Slowakije:

6.1, 1.5, 5.7, 29.8, 1.9, 15.9, 1.11, 25.12, 26.12

Spanje:

6.1, 13.4, 14.4, 1.5, 25.7, 15.8, 12.10, 1.11, 6.12, 8.12, 25.12

Tsjechië:

17.4, 1.5, 8.5, 5.7, 6.7, 28.10, 25.12, 26.12

Turkije:

13.3, 14.3, 15.3, 19.5, 20.5, 22.5, 23.5, 24.5, 30.8

Wales:

2.1, 1.3, 14.4, 17.4, 1.5, 29.5, 28.8, 25.12, 26.12

Zweden:

6.1, 14.4, 17.4, 25.5, 5.6, 24.6, 4.11, 25.12, 26.12

Zwitserland:

2.1, 6.1, 1.3, 6.4, 14.4, 17.4, 1.5, 25.5, 5.6, 15.6, 23.6, 29.6, 1.8, 15.8, 7.9, 18.9, 25.9, 1.11, 8.12, 25.12, 26.12

Tracker Trader Tracer

Deel 2: TRACKERS WERELDWIJD

Hebben we de vorige keer de Tracker in Amerikaanse dienst bekeken, deze keer maken we een begin met de overige luchtmachten die met de Tracker hebben gevlogen of in sommige gevallen nog steeds vliegen. 'Cn' betekent "constructie-nummer", 'wo' betekent "written off".

ARGENTINIË

De Comando de Aviación Naval beschikt als een van de weinige niet-supermachten over een eigen vliegdekschip: de "25 de Mayo" die voorheen bij de Nederlandse marine in gebruik was als de "Karel Doorman". Begrijpelijkerwijs heeft de marine dus ook een behoorlijke verzameling vliegtuigen waaronder Trackers.

De marine maakt gebruik van viercijferige registraties en codes die zijn opgebouwd uit de eenheid, de taak van het toestel (in dit geval 'AS' voor "Anti-Submarino" en 'G' voor "Propósitos Generales") en een individueel nummer. Gegeven zijn de laatst waargenomen codes.

Hoewel meestal gesproken wordt over de levering van zes S-2A's gaat het hierbij waarschijnlijk om vijf S-2A's en één (later geleverde) S-2F. In de zomer van 1979 werden deze toestel uit dienst genomen.

S-2A:

0510/2-G-52	ex USN 133202, cn 173	0513/2-AS-5	ex USN 133263, cn 234
0511/2-G-51	ex USN 133249, cn 220	0514/6-G-54	ex USN 133272, cn 243
0512/2-G-53	ex USN 133257, cn 228		

S-2F:

0542/2-AS-7	ex USN 144727, cn 688
	wo....75

Ter vervanging van de S-2A's kreeg men in januari 1978 de beschikking over zes S-2E's. Deze toestellen zijn nog steeds in dienst en worden omgebouwd met turboprop motoren. Het eerste door Israël Aircraft Industries omgebouwde toestel (0702) was als zodanig op Le Bourget in '93 te zien. De overige vier overgebleven toestellen waarvan de 0700 de eerste is worden in Argentinië zelf omgebouwd. Eenmaal uitgerust met de nieuwe motoren en elektronica staan ze te boek als de S-2UP. Ze zijn in gebruik bij het 1e Escuadrilla / 2e Escuadra Aeronaval op Puerto Belgrano / Comandante Esporia. De Argentijnse Trackers hebben geen rol van betekenis gespeeld in de strijd om de Falkland eilanden.

S-2E / S-2UP:

0700/2-AS-21	ex USN 152346, cn ...	0704/2-AS-25	ex USN 153577, cn ...
0701/2-AS-22	ex USN 152829, cn ...	0705/2-AS-26	ex USN 153581, cn ...
0702/2-AS-23	ex USN 153565, cn ...		wo261190
0703/2-AS-24	ex USN 153569, cn ...		

AUSTRALIË

De huidige Royal Australian Navy is slechts een schim van wat het ooit geweest is. In de tijd dat men nog over een heus vliegdekschip beschikte (de HMAS Melbourne) kon een aantal Trackers tot de inventaris gerekend worden. Eerst waren dat 14 S-2E's, die midden jaren zeventig vervangen werden door 16 S-2G's waaronder het YS-2G prototype, allen afkomstig van US Navy voorraden. De meeste S-2E's werden op 5 december 1976 afgeschreven. Toen de HMAS Melbourne op 30 juni 1982 buiten dienst werd gesteld en er geen vervanger voor te vinden was (na de Falkland oorlog trokken de Britten hun aanbod om de HMS Illustrious aan Australië te verkopen in) moest de vloot van Skyhawks en Trackers er ook aan geloven. Het als enige met Trackers uitgeruste 816sqn op Nowra werd op 2 juli van dat jaar opgeheven. Enkele toestellen bleven nog vanaf land doorvliegen maar die taak werd in december 1983 door een civiel bedrijf overgenomen. De Trackers werden te koop gezet maar voor zover bekend staat een deel daarvan nog steeds in opslag. De voormalige YS-2G is vliegwaardig gebleven en wordt gebruikt door de RAN Historic Flight. Een S-2A (133160) heeft lange tijd dienst gedaan als sleutelkist. Het australische serienummer is gebaseerd op het Amerikaanse BuAer nummer, voorafgegaan door 'N12-'.

S-2E:

N12-153595	ex USN, cn ... disposed 051276	N12-153602	ex USN, cn ... disposed 051276
N12-153596	ex USN, cn ... disposed 051276	N12-153603	ex USN, cn ... disposed 051276
N12-153597	ex USN, cn ..., stored	N12-153604	ex USN, cn ...
N12-153598	ex USN, cn ... preserved Nowra	N12-153605	ex USN, cn ... disposed 051276
N12-153599	ex USN, cn ... disposed 051276	N12-153606	ex USN, cn ... disposed 051276
N12-153600	ex USN, cn ... stored Nowra	N12-153607	ex USN, cn ... disposed 051276
N12-153601	ex USN, cn ... disposed 051276	N12-153608	ex USN, cn ... wo100275

S-2G:

N12-152333	ex USN YS-2G, cn ... to RANHF VH-NVX	N12-152816	ex USN, cn ... to N16FV
N12-152337	ex USN, cn ..., stored	N12-152837	ex USN, cn ..., stored
N12-152800	ex USN, cn ..., stored	N12-153566	ex USN, cn ..., stored
N12-152805	ex USN, cn ..., stored	N12-153567	ex USN, cn ..., stored
N12-152807	ex USN, cn ..., stored	N12-153576	ex USN, cn ..., stored
N12-152809	ex USN, cn ..., stored	N12-153578	ex USN, cn ..., stored
N12-152811	ex USN, cn ... to N11FV	N12-153580	ex USN, cn ..., stored
N12-152812	ex USN, cn ..., stored	N12-153582	ex USN, cn ... preserved Nowra

BRAZILIË

Ten behoeve van het vliegdekschip "Minas Gerais" (ex HMS Vengeance) ontstond bij de braziliaanse marine eind jaren vijftig de behoefte aan Trackers. De marine was indertijd echter in een felle machtsstrijd verwickeld met de luchtmacht die de alleenzeggenschap over vaste-vleugel vliegtuigen afdwong. Uiteindelijk werden 13 nieuwgebouwde S-2A's afgeleverd aan de Força Aérea Brasileira die ze indeelde bij het 2ºEsquadrao van het 1ºGAE (Grupo de Aviação Embarcada) op Rio - Santa Cruz. Ze kregen de braziliaanse aanduiding P-16, later P-16A, en registraties in de 7000-serie, gereserveerd voor patrouille-vliegtuigen. Minstens drie

een nieuw serial-systeem: 121xx in plaats van 15xx. Vanaf december 1973 werd de Tracker niet meer gebruikt voor ASW taken maar voor meer algemene maritieme verkenning, de meeste ASW apparatuur werd daarvoor verwijderd. Naarmate de Tracker ouder werd bleven er steeds minder operationeel over. Eind jaren tachtig waren er nog maar 18 toestellen in dienst bij MR880, VU33 en de reserve squadrons 406 en 420. In 1990 viel uiteindelijk het doek voor de canadese Trackers. Nadat nog overwogen was om de toestellen te moderniseren met turboprop-motoren werden de taken overgenomen door de CP-140A Arcturus en civiele Beech King Airc. Door de jaren heen waren al veel Trackers afgestoten. De nederlandse marine ontving 17 vroege exemplaren en veel Trackers werden door civiele bedrijven opgekocht en omgebouwd voor bosbrand-bestrijding.

S2F-1:

1500 ex USN 136519, cn 428

S2F-3S:

1501/12101 cn ...
preserved Shearwater

CS2F-1 / CS2F-3 / CP-121 mk.1:

1502	cn DH1, to MLD	1524	cn DH23, to MLD
1503	cn DH2, to MLD	1525/12125	cn DH24, to CF-10F
1504	cn DH3, to MLD	1526	cn DH25, to MLD
1505	cn DH4, to MLD	1527/12127	cn DH26
1506	cn DH5, to MLD	1528/12128	cn DH27
1507	cn DH6, to MLD	1529/12129	cn DH28
1508/12108	cn DH7	1530/12130	cn DH29, to C-GMXY
1509/12109	cn DH8	1531/12131	cn DH30
1510/12110	cn DH9		preserved Summerside
1511	cn DH10, to MLD	1532/12132	cn DH31, to C-FOPX
1512	cn DH11, to MLD	1533/12133	cn DH32, to C-FOPW
1513	cn DH12, to MLD	1534/12134	cn DH33, to N9AG
1514	cn DH13, to MLD	1535/12135	cn DH34, to C-FOPV
1515	cn DH14, to MLD	1536/12136	cn DH35, to C-GHQY
1516	cn DH15, to MLD	1537/12137	cn DH36, to C-GHQ2
1517/12117	cn DH16	1538/12138	cn DH37, to C-GHWK
1518	cn DH17, to MLD	1539/12139	cn DH38, to C-FOPU
1519/12119	cn DH18	1540/12140	cn DH39, to N99261
1520/12120	cn DH19, to C-GWUP	1541/12141	cn DH40
1521/12121	cn DH20	1542/12142	cn DH41
1522	cn DH21, to MLD	1543/12143	cn DH42
1523	cn DH22, to MLD		

CS2F-2 / CS2F-3 / CP-121 mk.2:

1544/12144	cn DH43	1553/12153	cn DH52, wo
	stored Mountain View	1554	cn DH53, to C-GEQC
1545	cn DH44	1555/12155	cn DH54, to C-FLQ2
	wo, GI Borden "7288"	1556/12156	cn DH55, to C-FKUV
1546	cn DH45, to C-GEQG	1557/12157	cn DH56
1547/12147	cn DH46, to C-FKUQ		preserved Shearwater
1548/12148	cn DH47	1558/12158	cn DH57, to CF-OP2
1549/12149	cn DH48	1559/12159	cn DH58
	GI Mountain View "7298"		stored Mountain View
1550/12150	cn DH49, to C-FKUR	1560	cn DH59, to C-GERQ
1551/12151	cn DH50	1561/12161	cn DH60, stored
	GI Borden as "7308"	1562	cn DH61
1552	cn DH51, to C-GEHR		GI Borden "7318"

1563/12163	cn DH62, to C-FKVB	1583/12183	cn DH82, to C-FKVP
1564/12164	cn DH63	1584/12184	cn DH83, wo080663
1565/12165	cn DH64, to C-FLRB	1585/12185	cn DH84
1566/12166	cn DH65, to C-FLRD	1586/12186	cn DH85, wo
1567/12167	cn DH66	1587/12187	cn DH86
	stored Mountain View		preserved Rockcliffe
1568/12168	cn DH67, to C-FKVD	1588/12188	cn DH87
1569/12169	cn DH68, to C-FKVF		preserved Comox
1570/12170	cn DH69, wo200973	1589/12189	cn DH88, to C-FKVO
1571/12171	cn DH70, wo	1590/12190	cn DH89, to C-FKVR
1572/12172	cn DH71, wo	1591/12191	cn DH90, to C-GABC-X
1573/12173	cn DH72, to C-FKVG	1592/12192	cn DH91, wo
1574/12174	cn DH73, to C-FLRF	1593/12193	cn DH92, to C-GEQE
1575/12175	cn DH74, wo	1594/12194	cn DH93, wo
1576/12176	cn DH75, to C-FLRA	1595/12195	cn DH94, stored
1577	cn DH76	1596/12196	cn DH95, to C-FKVS
	GI Borden "732B"	1597/12197	cn DH96, to C-FLRH
1578/12178	cn DH77, to C-FKVK	1598/12198	cn DH97, to C-GEHP
1579/12179	cn DH78, wo	1599/12199	cn DH98, to C-GEQD
1580/12180	cn DH79, to C-FKVL	1600	cn DH99
1581/12181	cn DH80, to C-FKVN		GI Borden "733B"
1582/12182	cn DH81, wo		

FRANKRIJK

Niet de franse marine of luchtmacht vliegt met Trackers maar de Sécurité Civile, een para-militaire organisatie die de Trackers gebruikt voor bosbrandbestrijding. Deze toestellen zijn vooral 's zomers in zuid-Frankrijk regelmatig te zien en daarom hebben we deze organisatie in dit overzicht opgenomen. De Trackers zijn ex-USN en -CAF exemplaren en zijn door het canadese bedrijf Conair omgebouwd tot brandblussers met de nieuwe naam "Firecat". Op dit moment moderniseerd Conair de franse Trackers met turboprop motoren waarna ze de naam "Turbo Firecat" krijgen. Hoewel ze niet zo veel bluswater mee kunnen nemen als bijvoorbeeld de CL.215 zijn ze veel wendbaarder en dat maakt ze tot ideale blusvliegtuigen. De SecCiv zal daarom nog vele jaren met hun Turbo Firecats blijven vliegen. Ze staan gebaseerd op Marseille-Marignane maar 's zomers staan de meeste toestellen gedetacheerd op allerlei velden in zuid-Frankrijk en op Sicilië. Ze zijn in opvallende rood/witte kleuren gespoten, hebben een civiele registratie in de F-ZBxx reeks (gereserveerd voor de SecCiv) en een code op de staart, al dan niet voorafgegaan door de letter "T". De callsigns zijn vaak gebaseerd op deze codes, de F-ZBAA/T1 vliegt vaak als de "Träcker Une". Één Tracker die wel eigendom is van de SecCiv maar nooit als zodanig heeft gevlogen is de 147577 die gebruikt wordt (of inmiddels werd) voor reserve-onderdelen.

Firecat / Turbo Firecat:

F-ZBAA/T22	ex USN 136547, F-WEOL cn 456, Turbo Firecat	F-ZBDA/T12	ex USN 136658, F-WEOK cn 567
F-ZBAT/T3	ex CAF 12130, F-WZLP cn DH29	F-ZBEG/T4	ex USN 136504, F-WDSX cn 413, wo180689
F-ZBAU/T2	ex CAF 12133, F-WZLO cn DH32	F-ZBEH/T5	ex USN 136451, F-WDSY cn 360, to C-FEFK ex USN 136448
F-ZBAZ/T1	ex CAF 12158, F-WZLR cn DH57	F-ZBEI/T6	cn 357, wo200885
F-ZBBL/T10	ex USN 136717, F-WDQD cn 626, Turbo Firecat	F-ZBET/T15	ex USN 147559, F-WEOJ cn 703

F-ZBEW/T11	ex USN 136712, F-WEOJ cn 621	F-ZBFE/T17	ex USN 136747, F-WEOK cn 656, Turbo Firecat
F-ZBEX/T9	ex USN 136552, F-WDSX cn 461	F-ZBFI/T18	ex USN 136474, F-WEOJ cn 383, Turbo Firecat
F-ZBEY/T7	ex USN 136491, cn 400	F-ZWVK/T16	ex USN 136510, cn 419 Turbo Firecat, to C-GHPU
F-ZBEZ/T8	ex USN 136409, cn 318 wo 130687		

ITALIE

Om de italiaanse marine te kunnen ondersteunen had de italiaanse luchtmacht via het MDAP-programma (Military Defense Aid Programme) de beschikking gekregen over de Curtiss Helldiver en Lockheed Harpoon. Midden jaren vijftig waren deze toestellen hard aan vervanging toe en de Italianen vroegen de Amerikanen om levering van Lockheed Neptunes. De Amerikaanse overheid besloot echter de Tracker aan te bieden. De S2F-1's werden in de standaard US Navy grijze kleuren afgeleverd, de MM-nummers waren afgeleid van de Amerikaanse BuAer-nummers. Bij aflevering werden de toestellen aangeduid als S2F-1 maar toen de US Navy deze aanduiding in 1963 veranderde in S-2A gingen de Italianen de aanduiding S-2F gebruiken... Drie Gruppo's zouden met de Tracker gaan vliegen: het 86e op Capodichino, het 87e op Capodichino en later Sigonella, en het 88e op Catania-Fontanarossa. Gedurende de jaren zeventig werden de Trackers vervangen door de Atlantic en geleidelijk aan vervangen, de laatste toestellen werden op 31 augustus 1978 buiten dienst gesteld. De eerste zes toestellen werden op 6 maart 1957 op Capodichino aan het 86 Gruppo overgedragen:

S-2A:

MM136556	ex USN, cn 465	MM136559	ex USN, cn 468
	preserved Vigna di Valle	MM136560	ex USN, cn 469 to N91268
MM136557	ex USN, cn 466		
MM136558	ex USN, cn 467	MM136561	ex USN, cn 470

Veertien toestellen werden tussen 15 januari en 6 mei 1959 afgeleverd op Brindisi:

MM136727	ex USN, cn 636	MM144702	ex USN, cn 663
MM136728	ex USN, cn 637	MM144703	ex USN, cn 664
MM136734	ex USN, cn 643	MM144710	ex USN, cn 671
MM136735	ex USN, cn 644	MM144711	ex USN, cn 672 wo230576 ?
MM136741	ex USN, cn 650		
MM136742	ex USN, cn 651 wo240965	MM144716	ex USN, cn 677 preserved Elmas
MM144696	ex USN, cn 657	MM144717	ex USN, cn 678
MM144697	ex USN, cn 658		

Tien nieuwgebouwde toestellen werden in 1961 op Brindisi afgeleverd:

MM148294	ex USN, cn 733	MM148299	ex USN, cn 738
MM148295	ex USN, cn 734	MM148300	ex USN, cn 739
MM148296	ex USN, cn 735	MM148301	ex USN, cn 740
MM148297	ex USN, cn 736	MM148302	ex USN, cn 741
MM148298	ex USN, cn 737	MM148303	ex USN, cn 742

In 1964 kwamen nog eens zestien ex US Navy Trackers de gelederen versterken:

MM133058	ex USN, cn 29	MM133103	ex USN, cn 74
MM133069	ex USN, cn 40	MM133106	ex USN, cn 77
	preserved Capua	MM133107	ex USN, cn 78
MM133073	ex USN, cn 44	MM133113	ex USN, cn 84
	wo010469	MM133138	ex USN, cn 109
MM133078	ex USN, cn 49	MM133180	ex USN, cn 151
MM133085	ex USN, cn 56	MM133188	ex USN, cn 159
MM133087	ex USN, cn 58		wo120567
MM133097	ex USN, cn 68	MM133212	ex USN, cn 183
MM133100	ex USN, cn 71		
	wo210971		

JAPAN

Alhoewel de japanse marine (Japanese Maritime Self Defence Force, JMSDF) ook al de beschikking kreeg over de Lockheed P2V-7 Neptune kreeg men in de periode van 8 april 1957 t/m 20 juni 1959 ook de beschikking over 60 S2F-1 Trackers, geleverd uit US Navy voorraden. De eerste eenheid die met de Tracker uitgerust werd was het 6e Hikotai (vanaf 1 april 1958 het 21e Hikotai) dat op 1 mei 1957 op Kanoya werd opgericht. Het 21e Hikotai verhuisde naar Tokushima en werd later vergroot en onderverdeeld in het 11e (in 1973 weer verhuisd naar Kanoya) en 12e Kokutai. De S2F-1 werd ook gebruikt door het 13e (opgericht op Tokushima maar later verhuisd naar Hachinohe) en 14e Kokutai (eveneens opgericht op Tokushima, daarna naar Shimofusa en Atsugi), en het 14e Hikotai op Tokushima dat dienst deed als de S2F-1 OCU, later werd deze eenheid omgedoopt tot het 204e Kyoiku Kokutai (Air Training Squadron). Operationele tests met de Tracker werden uitgevoerd door het 51e Kokutai op Hachinohe, Shimofusa en Atsugi. De laatste JMSDF eenheid die met de Tracker vloog was het 11e Kokutai dat op 30 maart 1984 opgeheven werd.

S2F-1:

4101	ex USN 136568, cn 477	4114	ex USN 136666, cn 575
	to N219AK		to N5830H, stored Mesa
4102	ex USN 136569, cn 478	4115	ex USN 136667, cn 576
4103	ex USN 136578, cn 487		wo210477, to USA
4104	ex USN 136579, cn 488	4116	ex USN 136668, cn 577
	to N3880N		to N5830D, stored Mesa
4105	ex USN 136586, cn 495	4117	ex USN 136669, cn 578
	to S2F-C		to N212AK
4106	ex USN 136587, cn 496	4118	ex USN 136670, cn 579
4107	ex USN 136594, cn 503		to N3933C
	to N216AK	4119	ex USN 136671, cn 580
4108	ex USN 136595, cn 504		wo100267
	to N207AK	4120	ex USN 136672
4109	ex USN 136602, cn 511		cn 581
4110	ex USN 136603, cn 512	4121	ex USN 136673, cn 582
	to S2F-C	4122	ex USN 136674, cn 583
4111	ex USN 136660, cn 569	4123	ex USN 136675, cn 584
	to N215AK	4124	ex USN 136676, cn 585
4112	ex USN 136661, cn 570		to N213AK
	to N218AK	4125	ex USN 136677, cn 586
4113	ex USN 136665, cn 574	4126	ex USN 136678, cn 587
	to N665MA, stored Mesa	4127	ex USN 136679, cn 588
			to USA

4128	ex USN 136680, cn 589	4145	ex USN 136744, cn 653
4129	ex USN 136681, cn 590 to N217AK	4146	ex USN 136745, cn 654 to USA, stored
4130	ex USN 136682, cn 591	4147	ex USN 136746, cn 655
4131	ex USN 136722, cn 631	4148	ex USN 144698, cn 659
4132	ex USN 136723, cn 632 to N327MA, stored Mesa	4149	ex USN 144699, cn 660 wo221163
4133	ex USN 136724, cn 633 to N724MA, stored Mesa	4150	ex USN 144700, cn 661
4134	ex USN 136725, cn 634 wo081162	4151	ex USN 144701, cn 662
4135	ex USN 136729, cn 638 to N729MA	4152	ex USN 144705, cn 666 to N214AK
4136	ex USN 136730, cn 639 to USA, stored Mesa	4153	ex USN 144706, cn 667 wo210673
4137	ex USN 136731, cn 640 to S2F-U	4154	ex USN 144707, cn 668
4138	ex USN 136732, cn 641 to USA, stored Mesa	4155	ex USN 144712, cn 673 to N208AK
4139	ex USN 136736, cn 645 to N736MA	4156	ex USN 144713, cn 674 wo020276
4140	ex USN 136737, cn 646 to N773MA, stored Mesa	4157	ex USN 144714, cn 675 to N211AK
4141	ex USN 136738, cn 647 wo200869	4158	ex USN 144718, cn 679 to S2F-U
4142	ex USN 136739, cn 648	4159	ex USN 144719, cn 680 to S2F-U
4143	ex USN 136740, cn 649 to N740MA, stored Mesa	4160	ex USN 144720, cn 681 to S2F-U
4144	ex USN 136743, cn 652 to N743MA, stored Mesa		

Twee Trackers werden in 1974-75 omgebouwd tot transportvliegtuigen, deze twee stonden bekend als S2F-C's. De 9061 werd korte tijd gebruikt door het 51e Kokutai, later gingen dit toestel naar het 61e Kokutai op Atsugi. Het andere toestel deed dienst bij het 31e Kokutai op Iwakuni, een PS-1 eenheid. Beide toestellen werden begin jaren tachtig vervangen door de Beech 65 en buiten dienst gesteld.

S2F-C:

9061	ex 4110	9062	ex 4105
------	---------	------	---------

De S2F-U was en lokale modificatie om de toestellen in te kunnen zetten als doelslepers, vier Trackers werden aldus in 1970-71 omgebouwd, en gespoten in donkergrijze, gele, en dayglo kleuren. Het type werd korte tijd gebruikt door het 51e Kokutai maar deed daarna dienst bij het 61e Kokutai. Alle S2F-U's waren in 1982 uitgefaseerd.

S2F-U:

9151	ex 4160	9153	ex 4137
9152	ex 4159	9154	ex 4158

Tot zover dit 2e deel, de volgende keer beginnen we met de Trackers van de MLD

MUSEUMSTUKKEN

ENKELE MUSEA IN ZUID DUITSLAND

Tijdens het recente SGE reisje naar zuid Duitsland hebben we ook enkele musea bezocht. Deze drie zullen we hier de revue laten passeren.

ESCHACH-SEIFERTSHOFEN

In het plaatsje Seifertshofen heeft een zekere Eugen Kiemele een toko waarbij in alles en nog wat gehandeld en gesloopt wordt. Vooral militair materieel is bij hem erg in trek en dat leidde uiteindelijk in de oprichting van een museum vol met alles en nog wat: het "Schwabisches Bauern und Technikmuseum". Waar het museum ophoudt en het sloopbedrijf begint is niet altijd even duidelijk zichtbaar. Het museum is in de volgende stukken op te delen:

- Het museum zelf waar enkele vliegtuigen en een hele hoop troep staat.
- Een opslagterrein en een hal achter het museum.
- Diverse half gesloopte toestellen die aan twee kanten buiten tegen het hek aan liggen.
- De parkeerplaats waar sinds kort vooral enkele ex-oostduitse kisten staan opgeslagen en -gesteld.
- Een echte dump aan de overkant van de weg.

Het museum:

N.1300	618	AdLA
F-84F	FU160	BLu
UH-34J	143	MLD
H-21C	(8318)/"8310"	Heer
Bergfalke II	D-5383	private

De H-21 bestaat uit drie delen: hoofdzakelijk de 8318, plus de staart van de 8310 en enkele stukken van de 8315. De Nord 1300 (een in licentie gebouwde Grunau Baby IIB) en Bergfalke zwevers hangen binnen aan het plafond.

Het opslagterrein:

F-100D	42185/11-MO	AdLA	EC2/11
Do.27B-1	(278)/"HF+201"	Luftwaffe	
N.2501	53+43	"	
MIG.15	(?)/"1973"	ML	
F-101B	(?)/"85-0701"/SP	USAF	52TFW

De franse Super Sabre bestaat uit twee delen, wat goed aan de staart te zien is: in de 42185 zijn onderdelen van F-100F 64014 verwerkt. De toestand van deze kisten verslechterd met de jaren, de Voodoo is inmiddels in stukken gehakt. De hongaarse MIG.15 met zijn dubieus nummer staat in de hal bovenop een berg troep.



Tegen het hek:

P2V-7	144685	Aeronavale	
MiG.21F-13	1081	ML	
F-4C	63-7467/LP	USAF	
	63-7536	"	171FIS/Mi ANG
	64-0745	"	
	64-0757	"	

Voor de Neptune moet je aan de achterzijde van het opslagterrein zijn, de andere toestellen liggen naast de parkeerplaats. Alle toestellen verkeren in een slechte staat omdat ze niet compleet meer zijn. Alle vier Phantoms zijn voorheen gebruikt voor BDRT (Battle Damage Repair Training), de '467 op Leipheim wat de vreemde staartcode verklaard.

De parkeerplaats:

An.26T	(52+05)	Luftwaffe	
L-39ZD	28 17	"	
	28 18	"	
	28 50	"	
Mi.2	94+50	"	
Mi.8T	94+21	"	LTG62
MiG.21SPS	22 34	"	
	22 45	"	
MiG.21MF	23 41	"	
MiG.21US	24 11	"	
	24 12	"	
MiG.23BN	20 42	"	
	(20 50)/707	"	
Su.22M-4	25 13	"	
	25 41	"	
Ce.310	D-IDIX	private	

Op een verdwaalde civiele kist na allemaal ex-oostduits spul. Alle toestellen staan op een kluitje omheind door een provisorisch hek, behalve MiG.23BN 20 50 die vrij te bezichtigen is.

De dump:

T-33A	(17487)/33-XG	AdLA	SALE ER33
	FT09	BLu	
	(FT26)	"	
An.26M	(52+10)	Luftwaffe	
F-104G	26+28	"	
G-91R	30+58	"	
Javelin FAW.9	XH768/E	RAF	
DC.3	N569F	private	

De meeste waargenomen toestellen zijn vrij recente aanwinsten, de eerder waargenomen duitse Pembroke, een derde belgische T-33 en een franse Beech C-45 schijnen niet meer te bestaan.

De meeste toestellen zijn van buiten af te zien en als je overdag komt zijn zelfs het opslagterrein, de achter liggende hal, de op de parkeerplaats opgeslagen toestellen en de dump zonder problemen te bezoeken. Hier en daar is klauterwerk echter wel noodzakelijk om alles goed te kunnen zien.

OBERSCHLEIBHEIM

Op dit voormalige US Army en Heeresflieger veld is zijn al geruime tijd de opslag- en werkplaatsen gevestigd van het Deutsches Museum in München. Pas sinds kort is deze "Flugzeugwerft" toegankelijk voor het publiek. Men heeft er zelfs een futuristisch zogenoemde hal voor neergezet. Alle toestellen staan binnen en zijn in de meeste gevallen goed te fotograferen, alleen heeft men (tenminste tijdens ons bezoek) hier en daar grote posters aan het plafond hangen die vaak storend zijn. Aan de positieve kant kan gemeld worden dat de meeste civiele kistjes zodanig aan het plafond hangen dat je er geen last van hebt. Het is in de nieuwe hal in ieder geval wel licht genoeg om zonder flitser te kunnen fotograferen.

HF.24 mk.1	D-1256	JAF	
J-35A	35086/48	KSF	F16
C-47D	14+01	Luftwaffe	
CL.13B	1659/KE-105	"	
DFS.230C-1	"KA+1-52"	"	replica
RF-84F	52-7379/EB-231	"	AKG52
F-104F	29+03	"	WS10
G-91R/3	99+07	"	FDG
G-91T	(34+01)	"	LKG41
Halberstadt CL.IV	8103/18	"	nose
MiG.23BN	20 47/701	"	
T-33A	94-47	"	LVR1
C.2-111D	(B.21-177)	"Luftwaffe"	ex EAE
Alouette II	7584	Heer	
SH-34J	80+73	MF	MFG5
VAK.191B	(D-9563)/V1	BMVg	
MiG.21MF	687	LSK/LV	
SBLiM.2	003	PWL	
Grasshopper TX.1	XK824	RAF	
F-4E	67-0260/SP	USAF	52TFW
An.2	1G5929/03[red]	V-VS	

Do.24TT	D-CATD	Dornier
Akaflieg Mu.10	D-1001	private
DFS.108-70 Meise	D-1469	"
Dittmar Condor IV	D-8802	"
Fauvel AV.36	D-8273	"
Fw.44J	D-ECUX	"
Go.IV	D-6007	"
Grunau Baby IIB	D-1065	"
Ka.26	D-HOAZ	"
MBB.223H	D-EFWC	"
Pützer Motorraab	D-EHOG	"
Raab Doppelraab	D-1220	"
Reuter ARCO	D-MXRM	"
Rochelt Musclar II	-	"
Scheibe Mu.13E	D-1085	"
Zlin Z-37A	D-ES0Z	"
?	D-EDMA	"
?	D-1010	"
?	D-8362	"
?	DDR-WQV	"

Bovendien staan en hangen er nog enkele pronkstukken die nauwelijks nog als vliegtuig aangerekend kunnen worden: een ballonmand, een prehistorisch klapvleugel-vliegtuig en nog meer van dat soort zakdoeken.

De leukste kist staat hier bovenaan: een HAL Marut van de indische luchtmacht. Van dit Hindoe-hobbyproject is slechts één exemplaar op dit halfroond te bezichtigen. Men is ook in het bezit van een even bijzondere Helwan HA.300 uit Egypte, dit toestel is echter (nog) niet te bezichtigen. Ook leuk zijn de duitse Dakota en VAK.191 steilstarter. Enige replica is de DFS.230 zwever maar zelfs daarin zijn originele onderdelen verwerkt. De MiG.23 is leuk om te zien omdat aan de rechterzijde de oude LSK/LV kleuren en registratie (opnieuw?) aangebracht zijn. De MiG.21 is zelfs helemaal in oostduitse kleuren gespoten. De Phantom is een ex-BDRT toestel van Spangdahlem en de russische Antonov 2 vloog onlangs nog operationeel op Großenhain rond.

Het aantal tentoongestelde toestellen is niet zo schokkend groot maar de kwaliteit is goed, dus zeker de moeite van het bezoeken waard.

MÜNCHEN

In de binnenstad van München is, gelegen op het eiland in de rivier de Isar, het "Deutsches Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik" sinds 1925 gevestigd. De collectie omvat alles wat met techniek en wetenschap vroeger en nu te maken heeft, en is dus vergelijkbaar met het Londense "Science Museum". Net zoals in Oberschleißheim gaat het hier ook niet om de kwantiteit maar de kwaliteit. Men is terecht trots op de enige nog overgebleven originele Wright A Flyer, de Messerschmitt 163 en 262 en de Dornier 31 en VJ.101 steilstarters. Met uitzondering van de Do.31 staan alle toestellen binnen opgesteld.

AAC.1	363/H	AdLA
C.1-131E	E.38-555	EAE

Ar.66D	(1258)	Luftwaffe	frame/wreck
Ba.349	-	"	replica
Bf.109E-3	(790)/"2804"	"	
Do.27B-1	56+66	"	
F-104G	(20+90)	"	nose
	21+53	"	
FA.330A-1	(?)	"	JaBoG33
Fokker D.VII	(?)/"4404/18"	"	
Fokker DR.I	"425/17"	"	replica
Me.163B-1a	(120370)	"	
Me.262A-1a	500071/3+1	"	
Rumpler C.IV	(310)	"	
AB.47G-2	(258)	Heer	
Do.31E-3	D-9531	BMVg	
VJ.101C	D-9518	"	
Fi.156C-3	A-96	SFW	
HH-198	O-53-4458	USAF	17AF
Airbus 300B1	F-OCAZ	Airbus	parts
Bölkow 105	D-HAPE	Bölkow	
Dornier 32E	D-HOPA	Dornier	
HFB.320 Hansa	D-CLOU	Hamburger Flugzeugbau	
Akaflieg Fs.24	D-9093	private	
Bleriot XI	(?)	"	
Boeing 707-123B	N7515A	"	cockpit
Dornier A	VQ-FAB	"	
Fw.44J	D-ENAY	"	
Grade A	-	"	
HKS.3	D-6426	"	
Ju.A50ci	D-2054	"	
JU.F13fe	(?)/"D-366"	"	
Klemm L.25e VIIIR	D-EMDU	"	
Messerschmitt M17	D-779	"	
N.1002	(OY-AIJ)/"D-1BFW"	"	
Quickie 1	D-EEWQ	"	
Rochelt Solair 1	D-MXOL	"	
Rumpler Taube	(19)	"	
Schleicher Ka.6	D-9099	"	
SG.38	(?)	"	
Stark Turbulent D	D-ENEK	"	
Wagner DOWA 81	-	"	
Wright A	-	"	

Een AAC.1 is een na de oorlog in Frankrijk in licentie gebouwde Ju.52. Een CASA 1-131 daarentegen is een in Spanje gebouwde Bu.131. In de replica van de Bachem Ba.349 Matter zitten originele onderdelen verwerkt. De Dornier 31 bestaat uit drie delen: het toestel is samengebouwd uit de D-HOPA, D-HOPF en D-HOPS. De Fw.44 is origineel van de Zweedse luchtmacht geweest met registratie 663. De Nord 1002 (Messerschmitt 108) heeft origineel bij de Franse luchtmacht gevlogen als de 77.

Het Deutsches Museum in München is goed te combineren met bijvoorbeeld Oberschleißheim. Hoewel verdeeld over twee lokaties biedt het Deutsches Museum een schat aan zeldzame en goed onderhouden toestellen.

ER WAS EENS . . .

WELSCHAP IN DE OORLOGSJAREN (2)

In juli 1940 arriveert II/KG.4 op Welschap en hiermee krijgt Welschap haar definitieve bestemming als basis voor de Duitse bommenwerpers. De 37 Heinkel 111's staan onder bevel van Major Dr. Wolf en vliegen met 5J+.. codes. Het KG.4 "General Wever" ressorteert onder de IX Fliegerdivision en is gestationeerd op de vliegbases Eindhoven, Schiphol en Soesterberg. Voornaamste taak van het Geschwader is het leggen van mijnen aan de Britse kust en in de havenmondingen.

De RAF laat zich op 30 juli weer eens boven Eindhoven zien waarna de LBD om 00.21 uur luchtalarm geeft. Resultaat van deze aanval zijn vier doden en diverse gewonden in de Bakker- en Pastoriestraat waar zo'n zestig brandbommen en een of twee brisantbommen terechtkomen.

Op 7 augustus wordt het 3e Staffiel van Aufklarungsgruppe 122 op Welschap gestationeerd. Oberstleutnant Koehlers Staffiel is uitgerust met in totaal elf He.111's en Ju.88's. Het 6e Staffiel van KG.4 heeft de twijfelachtige eer om de eerste kraak van de Gruppe te noteren. Op de 18e verongelukt namelijk een He.111P-4 tijdens de landing.

Meld de LBD op de 24e om 22.45 uur alleen nog maar diverse overvliegende toestellen, om 00.24 uur geeft ze luchtalarm na explosies aan de westgrens van Eindhoven en inzet van de Flak op Welschap. Zo'n 25 brandbommen vallen op het grensgebied tussen Gestel en Strijp (nabij de Mopsche Brug) en een brandbom komt terecht bij de spoorlijn Eindhoven-Valkenswaard in Gestel.

Op 10 september krijgt II/KG.4 een aardige klap te verduren waarvan tot op heden niet bekend is wie hem uitgedeeld heeft. De RAF zelf heeft de overwinning nooit geclaimd. Feit is wel dat tien He.111's in schroot veranderden. Zonder enig oordeel uit te spreken over de dader zetten we de meldingen van de Luchtbeschermingsdiensten Eindhoven en Best eens op een rijtje. Best meldt om 04.30 uur de crash van een Luftwaffe-toestel op de spoorlijn Best-Eindhoven op zo'n 875 meter ten zuiden van het Wilhelminakanaal. De He.111P-4 (Werknummer 2869) van Lt. Arnold raakt bij een poging om een noodlanding te maken een goederentrein en het toestel ontploft waarbij de gehele bemanning om het leven komt. Eindhoven geeft een uitgebreide rapportage:

04.12	lichtkogels westelijk van Welschap
04.15 - 04.35	luchtalarm na zware explosies
04.17	zware explosies in en op Welschap
04.33 & 05.11	explosies op Welschap
07.35	verzoek brandweerassistentie

Of Lt. Arnold bij een poging het toestel te behouden z'n bommenlast per ongeluk op Welschap heeft gedropt of dat er inderdaad Blenheims van de RAF oorzaak van het gebeuren zijn blijft speculeren.

Er gaat nog wel meer fout is september op en nabij Welschap:

12-09-40	He.111P-4	2924/5J+FN	verongelukt wegens motorstoring
15-09-40	He.111P-4	3086/5J+HP	noodlanding na geraakt te zijn door de RAF
19-09-40	He.111P	3087/5J+DM	buiklanding
21-09-40	He.111P	2868/5J+EN	startongeval wegens brand, 2 bemanningsleden gedood, 1 gewond

LBD Eindhoven geeft alleen nog maar op 15 september luchtalarm, tussen 01.36 en 01.54 uur, na zware ontploffingen. In een bouwland worden zeven bommen en een kist met zestig niet-ontplofte brandbommen gevonden.

Na zware verliezen in de Slag om Engeland en het dalen van het moreel van de bemanningen word KG.30 in september vanuit Denemarken teruggetrokken en op Welschap en Gilze-Rijen gestationeerd om op krachten te komen. Het zogenaamde "Adlergeschwader" is uitgerust met Junkers 88's en voert als code 4d+... KG.30 word enkele weken later versterkt doordat III/KG.4, de enige Gruppe binnen KG.4 die met Ju.88's is uitgerust, ingebracht word in KG.30.

Eind september is de Battle of Britain door de Duitsers verloren en is de voorgenomen invasie van Engeland, "Operation Seelöwe", op de lange baan geschoven. De aanvallen op Engeland zullen echter nog geruime tijd voortduren, bombardementen die onder andere vanaf Welschap worden uitgevoerd.

RAF MOVEMENTS

juli 1949:

01	V3884	Oxford I		
04	PH667	Anson C.XII		+11,19,21
	PH765	Anson C.XII		
	TA694	Mosquito B.35	14sqn	
05	PH587	Anson C.XII	2GCF	
	VV533	Vampire FB.5	26sqn	
06	PH662	Anson C.XII		
07	VM362	Anson C.19	31sqn	+15
08	VL348	Anson C.19 srs II	RCCF	
11	TX196	Anson C.XIX srs I	31sqn	+13
12	TX225	Anson C.XIX srs I		
16	PH529	Anson C.XII		
18	PH590	Anson C.XII	BAFD CS	
19	VT229	Meteor F.4	Lübeck SF	
20	TG440	Vampire F.1	3sqn	
21	KN352	Dakota IV	2FP	+22
	SL721	Spitfire LF.XVI		
	VW485	Meteor T.7	ATF Sylt	+22
26	..565	Oxford		
27	DE507	Tiger Moth II		
	NL915	Tiger Moth I	Schleswig	
	PH540	Anson C.XII		
	PR599	Tempest II	33sqn	
28	PH587	Anson C.XII		
	VP952	Devon C.1		
29	VX116	Auster AOP.6	652sqn	+30
30	PH765	Anson C.XII		

SPOTL CHT

EEN NIEUWE DIMENSIE

De technologie gaat een steeds belangrijkere rol in ons dagelijks leven spelen, hoeveel mensen hebben al niet een eigen computer thuis staan? Was het een tiental jaar geleden een voorrecht als je een XT'tje thuis had staan, tegenwoordig wordt je al raar aangekeken als je geen snelle PC hebt... In veel activiteiten is de PC daarom niet meer weg te denken, en ook in de spottershobby zijn we inmiddels een behoorlijk stuk afhankelijk geworden. Hoeveel spotters houden hun nummertjes al niet in een database bij, en hoe zou deze ACE er uit hebben gezien zonder de computer? En ook onze ledenadministratie bestaat uit niets meer dan een hele verzameling nulletjes en ééntjes. Een nog veel leukere rol is het elektronisch converseren gaan spelen, vooral de laatste paar jaren is het fenomeen "Bulletin Board" (afgekort BBS) bij het grote publiek in trek geraakt. Het was welhaast onvermijdelijk dat de spotters deze mogelijkheid zouden gaan gebruiken voor hun hobby.

"Informatie" is het belangrijkste gemeengoed in de jaren '90 geworden. We willen niet meer een maand wachten tot we een antwoord op een brandende vraag krijgen, maar direct! Nu die mogelijkheden er eenmaal zijn, zijn we er afhankelijk van geworden. Een paar jaar geleden moesten we nog op de Scramble wachten, toen kwamen de lokale bladen in zwang, maar toen onze Valkenburgse collegae met hun pasjeslijn begonnen was het hek echt van de dam. Opeens werd de spotter a-la-minute op zijn wenken bediend.

De pasjeslijn is natuurlijk ideaal voor het verstrekken van korte informatie maar het schiet natuurlijk te kort als het gaat om het verstrekken van diepgaande informatie en het biedt ook geen gelegenheid tot het stellen van vragen. Wie over een PC met modem beschikt hoeft nu niet langer meer met deze tekortkomingen te leven. Er is een medium waarop dit soort mogelijkheden onbeperkt aanwezig zijn. Wie bijvoorbeeld vragen heeft over nummertjes krijgt in no-time antwoord van andere spotters, wie zijn mening wil spuien over het spotterswereldje kan dat onbeperkt doen, en wie gewoon slap wil zeveren kan hier ook zijn ei kwijt. Je moet het gezien hebben om te geloven wat er allemaal op zo'n BBS gebeurd. Het is de bedoeling dat er binnenkort een database beschikbaar komt waaruit iedereen op deze manier informatie kan putten. Is het "modemen" voor velen nu nog een leuk tijdverdrijf, over een tijdje is het onmisbaar!

Op dit moment zijn er twee spotters-BBS'en actief: Scramble opereert er een en ook de SAS (Soesterberg) collegae hebben er een. Het was bijna onvermijdelijk dat SGE zich op dit gebied ging storten. Nee, wij gaan geen eigen BBS opstarten, dat laten we liever aan de experts over. Maar we zijn wel via de Scramble BBS makkelijk bereikbaar voor iedereen die de beschikking heeft over een PC met modem. De optie "spottersverenigingen" is op de Scramble BBS nog niet operationeel, wanneer deze mogelijkheid er wel is zullen we proberen als SGE daar een eigen plaats in te krijgen. Zowel Marco als Perry Dirxx, als Jan-Pieter Bergmans zijn al veelvuldig op deze BBS te vinden.

Duur? Helemaal niet! Natuurlijk heb je er een PC voor nodig maar dat mag vandaag de dag eigenlijk geen probleem zijn. De laatste tijd zijn er goede modems voor een redelijke prijs op de markt gekomen. Eenmaal goed geïnstalleerd en geroutineerd kost het niet meer dan een enkel telefoontje van hooguit een paar minuten. De Scramble BBS is bovendien 24 uur per dag bereikbaar zodat je bijvoorbeeld ook in de goedkopere avond- en nachturen kunt bellen.

Hoe gaat het in zijn werk? Een korte uitleg is op zijn plaats:

Een modem is een verlengstuk van de PC en kan ingebouwd worden of wordt geleverd als een apart kastje. Aan deze modem wordt een telefoonsnoer bevestigd en deze wordt gewoon ingeplugd op het PPT net. Het enige verschil met gewoon telefoneren is dat er via het modem geen spraak maar digitale informatie verzonden wordt. Een programma dat gratis te verkrijgen is (zogenaamde shareware) zorgt voor de besturing van de modem. Met een simpele druk op een toets wordt de gewenste BBS automatisch gebeld en aangenomen dat de lijn niet bezet is kom je vanzelf in het hoofdmenu van de BBS. Vaak moet je eerst je eigen naam en een codewoord opgeven zodat alleen jij toegang tot privé informatie op de BBS hebt.

Natuurlijk kun je dan gelijk alle post gaan bekijken (dit heet "online") maar dan gaat je telefoonrekening snel monsterlijke proporties aannemen. Slimmer is het om te werken met een "offline mail reader" zoals "Blue Wave". Ook dit programma is als shareware te verkrijgen en het maakt het hele BBS gebeuren een stuk aangenamer en goedkoper. Je kiest in het BBS hoofdmenu gewoon voor de optie Blue Wave en gaat dan "downloaden" om jouw post later te kunnen lezen. Alle post die voor jou bestemd is (alle persoonlijke post en post voor anderen die niet privé is) wordt dan samengepakt tot één pakketje die via de modem jou PC bereikt. Het versturen van post werkt hetzelfde maar dan de andere kant op, dat heet "uploaden". Nadat er ge-upload en/of ge-download is kan de verbinding met de BBS via het hoofdmenu worden verbroken en heb je dus geen last meer van een oplopende telefoonrekening. Mits je over een redelijk snelle modem beschikt kost het bellen van een BBS niet meer dan een paar minuten telefoneren. Hoe vaak je belt hangt natuurlijk helemaal van jezelf af, maar wie echter maar één keer per week belt krijgt natuurlijk wel een heleboel post in één keer!

Nadat het modem-programma is afgesloten kan in het Blue Wave programma alle post worden bekeken. Het antwoorden op post is heel gemakkelijk dankzij een gebruikers-vriendelijke opbouw van het programma. Eenmaal bedreven met Blue Wave zal je mogelijkheden ontdekken die van het modemen een peuleschil zullen maken.

Er is nog een klein gegeven dat we zeker niet mogen vergeten. Het is een goed gebruik om elk bericht af te sluiten met een "tagline", dit een korte tekst (meestal één zinnetje) dat verder los staat van het bericht maar wel een persoonlijke stempel op jouw berichten drukt. Zo is er één iemand (toevallig ook SGE lid) op zowel de Scramble BBS als de SAS BBS actief die het constant over kabouters heeft, terwijl ondergetekende onlangs begon met het citeren van songteksten, dit bleek zo aanstekelijk te werken dat er nu een speciale "cultuur area" op de Scramble BBS is voor opgericht! Hieruit blijkt maar weer dat de veronderstelling dat het communiceren via de computer onpersoonlijk zou zijn uit de lucht gegrepen is, het is juist zéér persoonlijk.

Geïnteresseerd? Neem dan gerust even contact met ons of iemand anders die hier actief in is op. Als je de mogelijkheden hebt, heb je het zo onder de knie en zal je er al snel achterkomen dat je niet meer zonder kunt. Het is bovendien amusant en je komt in contact met spotters die je anders alleen maar vluchtig ziet. Het geeft een heel nieuwe dimensie aan je hobby.

Be part of the future, get on the information highway!

THRILLSEEKERS



THRILLSEEKERS ON THE ROAD - VOL.1

Onder het mom "met SGE op pad" trokken afgelopen oktober zeven man richting het zuiden van Duitsland om deelgenoot te zijn van de eerste door SGE georganiseerde reis: een reeks basisbezoeken op Luftwaffe, Heeresflieger en US Army velden. "Thrillseekers on the Road - volume 1" dus. Het team bestond uit twee auto's: in auto 1 JP sturend, Marco navigerend, Stephan organiserend en Dennis overall inzittend. In auto 2 Does rijdend, Wil pratend en Perry luisterend. 's Maandag morgens (of was het nog zondagavond?) werd in alle vroegte vertrokken want we zouden om 9 uur al het eerste basisbezoek hebben. Eén ding hadden we in ieder geval al mee: het weer want dat zou zoals voorspeld de hele week schitterend zijn, alleen steeds die mist 's morgens...

NIEDERSTETTEN

ma.10-10-94

Ruim op tijd en sommigen weer ietsjes bijgeslapen kwamen we bij de poort van Niederstetten aan. Dit Heeresfliegerveld wordt niet vaak aangedaan en dat is niet gek want van buiten af valt er niet veel te zien. Onze regelaar had echter hier goed zijn best gedaan want we kregen een bijna traditioneel Heeresflieger-Hueyveld-basisbezoek. Snel hadden we onze begeleider duidelijk gemaakt dat we alles wilden zien en fotograferen. Dat was geen probleem! Er zijn op dit moment twee eenheden gebaseerd op Niederstetten, beide uitgerust met Hueys: Heeres Flieger Regiment 30 is de grootste van de twee maar de minder bekende AMF-eenheid is natuurlijk de leukere. Van de 54 Hueys die het veld rijk zou zijn hebben we er 45 gezien, een leuke score. Daarvoor moesten wel meerdere hangaars worden uitgekamd maar dat mocht allemaal. Gingen alle basisbezoeken maar zo gemakkelijk! Twee bezoekende Bölkows afkomstig van Roth (het enige veld waar we ondanks verwoede pogingen geen basisbezoek konden krijgen) zorgden voor wat afwisseling, net zoals de buiten gebruik gestelde Alouette II en de ex-militaire Piaggio. Tegen de middag namen we afscheid van onze begeleider. Toll!

UH-1D:	71+86, 71+89, 72+17, 72+32, 72+33, 72+37,	Heer	HFR30	
	72+38, 72+39, 72+40, 72+43, 72+45, 72+46,	"	"	
	72+47, 72+49, 72+51, 72+52, 72+55, 72+56,	"	"	
	72+60, 73+04, 73+09, 73+10, 73+11, 73+15,	"	"	
	73+16, 73+18, 73+19, 73+20, 73+24, 73+25,	"	"	
	73+26, 73+40, 73+43, 73+62	"	"	
	72+28, 72+80, 72+82, 73+49, 73+51, 73+53,	"	AMF	
	73+75, 73+76, 73+77, 73+78, 73+83	"	"	

bezoek:

Bö.105P:	86+78, 87+88	Heer	HFR26
----------	--------------	------	-------

wfu:

FwP.149D:	(90+88)/D-EDBW	ex Luftwaffe	JBG49
Alouette II:	7711	Heer	HFS12



ANSBACH

ma. 10-10-94

Na Niederstetten moesten we het programma voor die middag even uitvogelen. We hadden nog gehoopt dat men op Niederstetten een basisbezoek voor ons op Roth zou kunnen regelen, maar hoewel ze het wel hebben geprobeerd ging die vlieger deze keer niet op. Na kort beraad werd besloten om naar Ansbach te rijden om te proberen daar een basisbezoek los te peuteren. Helaas kregen we op Ansbach twee tegenvallers tegelijkertijd te verwerken: ten eerste was het een Amerikaanse feestdag (Columbus Day) en bovendien was de oefening "Cold Fire" net begonnen. Weinig heli's op het platform dus en ook een basisbezoek konden we wel vergeten, maar als we 's vrijdags terug zouden komen was het geen probleem. Voor de veiligheid hebben we even gemeld dat we buiten het hek stonden te kijken. Normaal gesproken doe je dat niet maar deze keer bleek het achteraf goed uit te komen en is het een aanrader om vaker te doen. Terwijl namelijk een paar man aan de overkant net klaar waren met het lezen van de laatste Apache kwam een Volkswagen-busje, van het overbekende groene soort, hen "arresteren". Wij hadden echter toestemming en toen dat de enige inzittende duidelijk werd wist hij niet meer hoe hij het had. Hij moest helemaal uit de stad komen en was daar behoorlijk pissig over, gelukkig niet op ons maar op diegene die hem gebeld had want "somebody else fucked up!" Volgende keer weer aanmelden dat we er zijn? Misschien wel zo verstandig. Thanx for nothing.

UH-1H:	0-72-21553,	0-74-22496		US Army	Bco/7/1Avn
UH-60A:	82-23743,	82-23745,	0-82-23754,	"	7/1Avn
	89-26151,	89-26164		"	"
	80-23434,	82-23675,	82-23730,	"	45MedCo
	0-82-23750,	82-23751,	82-23757	"	"
EH-60C:	85-24478			"	Bco/7/1Avn
AH-64A:	86-9048,	87-0419,	87-0477	"	1Avn

De rest van de middag werd doorgebracht in het museum / op de schroothoop van Eschach-Seifertshofen. De eigenaar van dit alles heeft een enorme hoeveelheid zoñ waaronder veel vliegtuigen die hij tentoonstelt, verkoopt en soms sloop. Onlangs heeft de goede man blijkbaar de halve oostduitse luchtmacht opgekocht

want er stond bijzonder veel ex LSK/LV materiaal. Dat er in vreemde dingen gehandeld wordt bleek ook deze keer weer want men was druk bezig om - weinig succesvol - een joekel van een oostduitse radarantenne op een vrachtwagen te laden. Leuk voor in de tuin? We gaan hier alle musea die wij aangedaan hebben (ja wij zijn gek op wrakken en musea!) niet behandelen maar verwijzen graag door naar de afdeling "Museumstukken".

Onderweg naar de geplande nachtstop te Krumbach werd nog even in de schemering Sontheim gepasseerd alwaar een G-91R zou moeten staan. Op goed geluk werd richting het industrie-gebied gereden en toen Marco zei dat hij perse wou dat het ding na de volgende hoek zou staan... bleek de 30+10 daar ook inderdaad te staan! Soms ruik je zulke dingen gewoon. Het ietwat prijzige hotel in Krommebeek was naar ieders tevredenheid, vooral wat betreft Wil want hij had hier satelliet-ontvangst. "Pro7" is the channel to watch (hooters!), of was het nou die zweedse zender?

LAUPHEIM

di.11-10-94

Toen we die ochtend wakker werden ontdekten we een probleem welke we die week wel vaker tegen zouden komen: het mocht dan overdag wel mooi weer zijn maar 's morgens kon het behoorlijk mistig zijn. Het geluk dat het op Laupheim misschien wel mee zou vallen bleek ons niet gegund: het veld zat potdicht door de mist. Er ging wel meer niet goed want ons basisbezoek kwam voor de verantwoordelijke persoon toch nog als een verrassing. Het werd dan ook een chaotische ochtend met steeds andere begeleiders die gelukkig wel snel doorhadden wat wij precies wilden. Het inderhaast geregelde busje wilde eerst niet starten wat wij eigenlijk wel amusant vonden maar de persofficier kon er absoluut niet mee lachen. Na drie hangaars en een informatief bezoek bij de radar vond de persofficier het welletjes en werden wij bedankt voor ons bezoek. Dit bezoek was een typisch voorbeeld van wat er gebeurt als er teveel tijd verloren gaat: op een gegeven moment moet je toch weer van het veld af en als je dan - zoals in dit geval - maar de helft gezien hebt is dat jammer maar helaas. Toch geen slechte score maar het had beter gekund. Perry had nog een beetje mazzel want hij zag één CH-53 méér dan de rest. Ook hier wordt een Alouette II gebruikt voor instructie-doeleinden, een ex-belgische S-58 bewaakt in duitse kleuren de poort. Een vlieger vertelde dat Laupheim berucht is om de mist en dat bleek ook wel te kloppen want weer een paar kilometer van het veld verwijderd was de lucht staalblauw...

Bö.105M:	80+41, 80+42, 80+48, 80+85, 80+87, 80+99	Heer	HFR25
	80+34, 80+47, 80+96	"	HFS8
	80+81, 80+98	"	SSt2
CH-53G:	84+09, 84+15, 84+40, 84+43, 84+47, 84+50,	"	HFR25
	84+52, 84+53, 84+54, 84+56, 84+58, 84+62,	"	"
	85+04, 85+05, 85+11	"	"
<u>wfu:</u>			
Alouette II:	7521	Heer	HFS201
S.58C:	(B-14)"/80+25"	"Heer"	

Bijna de hele rest van deze dag stond in het teken van musea. Ten eerste het nieuwe museum te Oberschleißheim. Tot twee jaar geleden was dit enkel opslag- en werkruimte van het Deutsches Museum in München maar men heeft een nieuw modern ogende hal uit de grond gestampt en daar zijn de meeste toestellen te zien. Men heeft niet schokkend veel maar wel veel leuke types. Het was alleen oppassen

geblazen bij het meest bijzondere type - de indische Marut - want voor je het weet heb je tegenwoordig een onschuldig lijkend longpestje te pakken!

Nu we toch vlak bij München waren kon het eigenlijke museum aldaar natuurlijk niet overgeslagen worden. Uiteraard moesten die Duitsers - uitgerekend net als wij erlangs moeten - weer werken aan de binnenring zodat de gevolgde koers achteraf gezien niet optimaal was, maar na enkele omzwervingen kwamen we toch op de plaats van bestemming aan en er waren zowaar parkeerplaatsen in de buurt. Tof! Het museum viel - met Oberschleißheim nog in het achterhoofd - sommigen wat tegen. Voor één persoon was de malaise nog veel groter want er waren ook bijna geen motoren en auto's te zien. dat hebben we nog lang aan moeten horen... Uiteindelijk werd alles op de buiten staande Dornier 31 verbaal afgereageerd zodat we met goede moed weer verder konden. Maak van je hart geen moordkuil.

OBERPFAFFENHOFEN

di.11-10-94

Als afsluiter van de dinsdag werd nog even langs de Dornier fabrieken gereden waar weinig schokkends te halen viel: een Atlantique met overgeschilderde nummers en een Do.228 van de Duitse NASA (wauw). De ex-Spaanse Dornier 24 HD.5-3 bewaakt - zij het zich anoniem voordoeend - nog steeds de hoofdpoot. Wegens de invallende duisternis werd een zoekpoging naar andere relikwieën gestaakt.

Op weg naar een slaapplek in de buurt van Landsberg kwamen we in een gigantische file terecht. Gelukkig kon een alternatieve route gekozen worden zodat we toch nog redelijk op tijd in Penzing - gelegen in de landing van Landsberg - aankwamen waar zelfs een Gasthof te vinden was. Deze tent had duidelijk een paar sterren minder achter de naam staan wat nog eens duidelijk werd gemaakt door de onvoorstelbare geur achtergelaten door één paar gympies van de eveneens overnachtende groep bouwvakkers. Het eten was echter goed en na een paar halve liters bier ruik je niks meer.

MEMMINGEN

wo.12-10-94

We zaten 's morgens nog niet in de auto of we werden al verrast door een Challenger die nog eens duidelijk liet blijken hoe dichtbij ons hotel bij de kop van de baan stond. Met nog slaperige ogen kon het geval gemakkelijk zonder enige hulpmiddelen en/of doping gelezen worden: 12+06. Riep hoi die had ik natuurlijk al lang. Omdat er 's middags een basisbezoek op Landsberg ingecalculceerd was werd koers gezet richting het eerste basisbezoek van de dag: Memmingen. Ook hier waren we ruim op tijd, na een kwartiertje wachten kwam de persofficier ons melden dat wij wel een uurtje langs de baan konden staan. Dat was ook de afspraak geweest maar helaas was er ter plekke niets méér te regelen. Volgens de persofficier was het gedaan met basisbezoeken en waren wij echt de laatste. Natuurlijk... Memmingen had gelukkig geen last van mist zodat het een klein uur lang prima fotograferen was langs de rolbaan. Er werd - voor zover dat bij Tornado's normaal is - redelijk goed gevlogen. Een VFW.614 (hé, ze vliegen nog!) en drie Hueys (één gelezen, van Niederstetten!) was het bezoek dat we konden noteren. In de bus (behoorlijk groot voor zeven man) kwamen we nog langs twee bewaard gebleven Starfighters in feestkleuren (22+55 en 24+19) en de twee poortwachters, laatstgenoemden mochten nog even gefotografeerd worden voordat dit bezoek ten einde was. Aangezien dit het allerlaatste basisbezoek op Memmingen was hadden wij wel de lokale krant verwacht maar dat mocht niet zo zijn, we moesten genoegen nemen met een handdruk. We hebben nog een tijdje in de landing gestaan om de terugkerende wervelwinden te fotograferen, als extra'tje maakten twee Alpha Jets enkele overshoots. Danke, nächtes mahl etwas länger?

Tornado:	44+46, 44+61, 44+76, 45+61, 45+88, 45+89, 45+90, 45+91, 45+92, 45+95, 46+00, 46+08	Luftwaffe "	JBG34 "
<u>bezoek:</u>			
Alpha Jet:	40+05, 41+73	Luftwaffe	FLG
VFW.614:	17+02	"	FBS
UH-1D:	72+60	Heer	HFR30
<u>wfu:</u>			
F-84F:	(52-6669)/"DD-113"/A006	Luftwaffe	JaBoG34
F-104G:	22+55, (24+17)/"23+34"/C016, 24+19	"	JBG34

KAUFBEUREN

wo. 12-10-94

De volgende afspraak hadden we op Kaufbeuren waar we om 1 uur verwacht werden. Er was nog tijd genoeg om ergens halverwege een terrasje te pikken, in het zonnetje werd even de koffie en goulash-soep genuttigd. Uiteraard waren we ook op kaufbeuren te vroeg maar dat gaf niet want zo konden we even genieten van de fraaie omgeving. We hebben alleen geen Heidi gezien maar voor de verdere rest zag het er behoorlijk Heidi-achtig uit, grote bulten, weet je wel...

Kaufbeuren is het veld waar TSLW1 (Technische Schule der Luftwaffe) is gevestigd, helaas konden we de hangaar waar enkele Tornado's in staan niet betreden omdat die net gerenoveerd werd. De hangaar stond inderdaad in de steigers maar dat leek ons nog geen reden om het tot "sperrgebiet" te verklaren. Wij waren echter meer geïnteresseerd in Phantoms en Starfighters en daarvoor werden we op onze wenken bediend. F-104G 23+98 staat tussen de gebouwen opgesteld als monument maar nog veel mooier is de zilverkleurige 20+06 die staat te wachten op dingen die gaan komen, hopelijk gaat men deze kist niet op welke manier dan ook slopen!



In de hangaar waar we wel in mochten stonden drie Phantoms, in de oude kleuren waarin ze indertijd door McDonnell-Douglas zijn afgeleverd. Herr Anton, een bij TSLW1 werkende burger die veel verstand van F-4's bleek te hebben wilde maar al te graag uitleg geven en begon een boeiend relaas over de Phantom af te steken. Dat daarbij regelmatig het zinnetje "Da geht was los!" geuit werd maakte het alleen maar leuker. Voor de rest van de trip zou deze krachtterm ook door ons regelmatig gebruikt gaan worden. We mochten ook even in één van de Phantoms zitten. "Nou en?" zul je zeggen maar als je bedenkt dat deze F-4 nog maar pas 22 vliegreuren had (!) - de andere F-4F had er pas 17 - was het toch best wel een

uniek iets. Hoeveel spotters kunnen zeggen in een bijna gloednieuwe Phantom te hebben gezeten? Niet veel denk ik. Verder stonden in een sheltertje drie ex-Luftwaffe kistjes die nu door de militaire vliegclub gebruikt worden. We waren gedwongen dit basisbezoek snel af te handelen omdat we later op de middag nog op Altenstadt verwacht werden. Toen we vertelden dat we daarna ook nog naar Landsberg gingen werden we door onze begeleiders voor niet meer helemaal normaal aangezien. Tja, da geht was los!

RF-4E:	35+62	Luftwaffe	TSLW1
F-4F:	37+14	"	"
F-4F(KWS):	37+04	"	"
Do.27A-3:	(57+11)/D-EFQT	ex Luftwaffe	
Do.27B-1:	(55+45)/D-EFQV	"	
FwP.149D:	(90+62)/D-EHVP	"	

<u>wfu:</u>			
F-104G:	20+06, 23+98	Luftwaffe	TSLW1

Onze organisator had goed zijn best gedaan door vier basisbezoeken op één dag te regelen maar daardoor kwamen we wel in tijdnood. We hadden graag nog iets langer op Kauffbeuren gebleven maar dat was dus niet mogelijk omdat we op tijd op Altenstadt moesten zijn. Hier is de Luftlande und Lufttransport Schule gevestigd die enkele toestellen als grondtrainer in dienst zou moeten hebben. Wij zagen echter niet meer dan de romp van een Transall want volgens onze begeleiders hadden ze geen Hueys meer en was bovendien de hangaar op slot... Vreemd allemaal. De romp van de Transall wordt gebruikt voor para-training en bestaat hoofdzakelijk uit de 50+03 maar er zijn ook stukken van de 50+05 in verwerkt. Dit waren ooit eens C-160A prototypes. Noratlas 53+37 staat opgesteld op een grasveld en wordt - zoals gedemonstreerd - hoofdzakelijk gebruikt als achtergrond voor groepsfoto's. Da geht... ach laat maar zitten.

LANDSBERG

wo.12-10-94

Ook Landsberg wisten we op tijd te bereiken maar dat bleek al snel een overbodige luxe te zijn geweest want ons basisbezoek werd op het laatste moment geannuleerd, de eerste - en gelukkig ook laatste - keer dat een basisbezoek niet door kon gaan. Gelukkig valt er van buiten af genoeg te zien zodat we toch nog een aardige hoeveelheid Transalls en Hueys bij elkaar wisten te sprokkelen. Een turkse Transall is altijd een leuke bezoeker maar helaas zijn de nieuwe kleuren minder fraai. Op het veld staat nog steeds de franse Noratlas die aan LTG61 gedoneerd is, ook Harvard 52-8537/AA+666 en Magister 145/AA+152 zouden hier nog steeds moeten staan maar werden door ons niet gezien, vooral omdat we daar ook geen poging toe gedaan hebben. Een duitse Polizei Bölkow (de D-HMUC) kwam twee keer overgevlogen maar ging gelukkig niet tot arrestatie over. Toen de zon alweer ruimschoots achter de horizon was verdwenen keerden we terug naar ons hotel in Penzing. Freilich!

C-160D:	50+43, 50+44, 50+47, 50+49, 50+51, 50+57, 50+66, 50+72, 50+74, 50+84, 50+93, 50+98, 51+04, 51+13	Luftwaffe	LTG61
UH-1D:	70+01, 70+02, 70+47, 70+79, 70+88, 71+41	"	"

<u>bezoek:</u>			
C-160D:	040	THK	221filo

wfu:
N.2501:

128/62-KY/"GA+125"

Adla

ET62/LTG61

We zaten dus nog steeds in hetzelfde hotel, zo ook de bouwvakkers maar gelukkig stonden hun schoenen deze keer niet op de gang. Omdat het personeel een vrije dag had moesten we in Landsberg gaan eten. Dat was geen probleem want er bleek een prima italiaans restaurant te zijn. Opmerkelijk waren de vele zwaailichten en sirenes die de hele avond kriskras door de stad reden. We hebben in een paar uur tijd alles gezien: politie, feuerwehr, krankenauto, notarzt, etc. In het oude centrum (zeer fraai) vonden we ons onderkomen in een gezellig café waar uitsluitend goede - voornamelijk seventies - muziek gedraaid werd. Cool! Terug in het hotel werd nog een piano ontdekt waar onze muzikale lusten even op gebotvierd werden, helaas kan geen van ons piano spelen zodat het resultaat er een was die gemist kon worden.

FÜRSTENFELDBRUCK

do.13-10-94

's Morgens was het de beurt aan Fürsty maar ook hier sloeg de dikke mist genadeloos toe. Er werd dus niet gevlogen en aangezien alle «-jets in shelters staan viel het aantal toestellen wat tegen. De twee begeleidende vliegers deden gelukkig hun uiterste best om het zo goed mogelijk naar onze zin te maken want ze waren verrast eens een keer met pro-militairen te maken te hebben. De Alpha Jet heeft zijn beste tijd bij de Luftwaffe gehad. JBG49 is ontbonden, die plaats is tijdelijk ingenomen door de Flug Lehr Gruppe (FLG) dat tot de definitieve uitfasering de gevorderde opleiding verzorgt. Een groot aantal toestellen staat gedemonteerd opgeslagen, helaas allemaal in afgesloten shelters. De onderhoudshangaar werd wel bezocht alsmede één opgeslagen Alpha Jet (de 40+93) die in een shelter duidelijk voor verkoop-doeleinden stond geprepareerd: bommen en raketten ervoor met allerlei verklarende bordjes. Men is kennelijk nog op zoek naar kopers. De mist wou maar niet optrekken maar gelukkig stonden er enkele shelters open zodat er toch nog wat gelezen kon worden. Dat - plus de acht (!) bewaard gebleven kisten - zorgde ervoor dat we niet voor niets gekomen waren. We bedankten onze twee begeleiders voor één van de beter georganiseerde basisbezoeken en concludeerden daarna dat aan de andere kant van het veld - zoals voorspeld - er al geen sprake meer was van mist. De landingslichten stonden in de zon, maar het veld zelf was niet te zien. So ein mist!

Alpha Jet:	40+09, 40+11, 40+93, 41+35, 41+49, 41+53,	Luftwaffe	FLG
	41+55, 41+56, 41+58, 41+59, 41+61, 41+62,	"	"
	41+63, 41+66, 41+72	"	"

wfu:

F-84F:	(52-6737)/DD-244	Luftwaffe	JaBoG34
RF-84F:	(51-17041)"/"80-119"	"	WS50
FwP.149D:	90+94	"	JBG49
G-91R/3:	31+98/B014, 32+52, 99+02/B013	"	LKG49
G-91T:	34+02/J016	"	"
T-33A:	(9422)"/"AB-773"	"	FFS-B

LECHFELD

do.13-10-94

Op dit veld dachten we uitgenodigd te zijn op een soort van familie-dag maar het bleek te gaan om een voor het lokale publiek toegankelijk "Oktoberfest".

Onderweg raakten we elkaar in Augsburg kwijt omdat iemand zo nodig moest plassen maar toen auto #1 de snelweg weer opdraaide reed auto #2 net voor hun, dus dit probleem lostte zichzelf op. Op het veld stond een kleine static en in de loop van de middag kwamen er enkele bezoekende toestellen binnen en gingen er een paar Tornado's vliegen. Onlangs verwoede pogingen onzerzijds had de verantwoordelijk duitser er geen zin in om ons naar de overkant van het veld te brengen waar de Tornado's en de meeste kisten van de technische school staan. We moesten ons daarom tevreden stellen met het Oktoberfest wat natuurlijk wel betekende dat er genoeg bier en worst te halen viel. De fotografen kwamen goed aan hun trekken waarbij vooral de - onlangs uitgefaseerde - Hansa Jet in speciale kleuren en de TSLw2 Starfighter goed in de smaak vielen. Het lokale publiek had het vooral voorzien op de MiG-29 die in de middag binnenkwam. De mist was op Fürsty blijkbaar toch opgetrokken want we noteerden maar liefst drie «-jets. Voor de liefhebbers kwam een calibratie-HS.748 (de D-AFSF) eventjes binnen. De Fliegerkaserne ligt net ten zuiden van het veld en daar heeft men enkele oudgedienden staan. De dienstdoende bewaker snapte er niet veel van maar een toevallig passerende militair vond het allemaal reuze grappig en interessant, op een gegeven moment was hij onze hobby aan het verklaren tegenover de bewaker! Ten noorden van het veld moet trouwens nog ergens een Pembroke staan maar die hebben we niet gezien. Als we net zoveel Tornado's hadden gezien als potten bier dan hadden we een uitstekende dag gehad...

Mirage 2000N:	326/4-CM	AdLA	EC3/4
Alpha Jet:	40+27, 41+34, 41+72	Luftwaffe	FLG
F-104G:	21+38	"	TSLw2
F-4F(KWS):	37+63	"	JG74
G-91R/3:	99+04	"	TSLw2
MiG.29:	29+04	"	JG73
Tornado ECR:	46+28, 46+29, 46+30, 46+33, 46+36, 46+40,	"	JBG32
	46+43	"	"
Bö.105M:	80+96	Heer	HFSB
CH-53G:	84+52	"	HFR25

Wfu:

F-84F:	(51-1645)/DB-232, (52-6764)/"DB-132"	Luftwaffe	JaBoG32
F-104G:	(21+36)/"20+02"	"	"
HFB.320M:	16+21	"	St323
T-33A:	(9482)/DB-396	"	JaBoG32

Het werd weer een race tegen de klok om voor het donker Donauwörth te bereiken, we hadden gehoord dat er bij Eurocopter goed te spotten viel. We namen aan dat we op het vliegveldje moesten wezen maar dat bleek niet zo, eenmaal de juiste lokatie gevonden (net ten zuiden van de stad) was het al donker maar we wisten toch nog een Sea King te lezen (89+58) die net werd binnengehouden. Er stond een flinke partij Bo'tjes buiten zodat besloten werd hier te overnachten, consequentie was wel dat we Ansbach moesten laten schieten. Er werd onderdak gevonden in een hotelletje gerund door een paar Kroaten. Dit maakte ons in eerste instantie nogal bezorgd maar we hoefden gelukkig niet te bukken voor overvliegende granaten. Servische MiG's hebben we echter ook niet gezien. In twee van de drie door ons bezette kamers waren de tweepersoons bedden nogal smal. Stephan en Dennis hadden daar blijkbaar geen probleem mee maar JP en Does wel zodat er nog een kamer bij genomen werd. Je kon direct zien waar het grote geld zat. Na een wandeling door het centrum waarbij elke flappetapper werd uitgeprobeerd kwamen we voor het eten toch weer in ons eigen hotel terecht waar ze ook een prima maaltijd wisten te serveren. De speciaal aangeprezen

vleeschotel bleek zoveel vlees te bevatten dat zelfs de grootste eters er problemen mee hadden. Het bier spoelde echter lekker weg. Prosit!

DONAUMÖRTH

vr. 14-10-94

's Morgens bleek het met de mist reuze mee te vallen zodat we aardig wat Bo'tjes wisten te scoren. Ook de Polizei was present in de vorm van de D-HBSI en D-HMUH. De Sea King was niet meer te bekennen maar wel een CH-53. Enige nadeel van dit veldje is dat het een behoorlijk eind van de snelweg ligt.

Bö.105M:	80+43, 80+52, 80+68	Heer
Bö.105P:	86+10, 86+76, 87+09, 87+32, 87+56, 8.+06	"
CH-53G:	84+74	"

ILLESHEIM / STORCK BARRACKS

vr. 14-10-94

Om 11 uur werden we op Illesheim verwacht. Onze begeleidster - Helga genaamd - was een beetje een babe dus goed gezelschap. Vooral Wil was onder de indruk, dus als je binnenkort een Manta met een motor op de aanhanger voorbij ziet komen richting het zuiden weet je met wie je te doen hebt... Het platform bleek helemaal vol te staan want alle toestellen waren net terug gekomen van de Cold Fire oefening. Onze Helga vond het een beetje sneu voor ons dat er niet gevolgen werd, maar wij niet! Op het platform mochten we onze gang gaan, zolang we maar bij elkaar bleven. Een tijdje geleden hadden ze ook al een groep Nederlanders op bezoek gehad en die hadden zich niet zo netjes gedragen door zich meteen te verspreiden en in het wilde weg kriskras over het platform te rennen. Voelt iemand zich nu aangesproken? Wij kunnen ons gelukkig beter gedragen en wisten onze begeleiders tevreden te houden door het stellen van quasi interessante vragen. De Master-Sergeant die meeliep was helemaal weg van de AH-64D Longbow Apache en drukte ons op het hart om dit type voor de KLU aan te schaffen. Tja, als het aan ons lag... Zo te zien hebben ze hier niet veel Kiowa's meer, wij hebben er in ieder geval geen enkele gezien. De onderverdeling tussen de vier eenheden - 2/6Cav, 6/6Cav, 7/159Avn en 4/229AAHR - is in de meeste gevallen moeilijk te onderscheiden dus daar hebben we geen moeite voor gedaan, sorry. Na het platform en twee hangaars was het welletjes en konden we met een tevreden gevoel het veld verlaten. Illesheim rules!



UH-60A:	88-26037,	88-26055,	88-26058,	88-26063,	US Army
	89-26138				"
AH-64A:	84-24207,	84-24262,	84-24277,	84-24290,	"
	84-24296,	84-24303,	85-25430,	85-25469,	"
	85-25475,	86-8940,	86-8941,	86-8942,	"
	86-8943,	86-8946,	86-8947,	86-8948,	"
	86-8949,	86-8950,	86-8951,	86-8952,	"
	86-8955,	86-8957,	86-8959,	86-8960,	"
	86-8961,	86-8981,	86-9026,	86-9037,	"
	87-0443,	87-0457,	88-0203,	88-0204,	"
	88-0212,	88-0213,	88-0214,	88-0215,	"
	88-0216,	88-0217,	88-0219,	88-0222,	"
	88-0225,	88-0228,	88-0229,	88-0232,	"
	88-0234,	88-0236,	88-0243,	88-0246,	"
	88-0250				"

Op weg naar de volgende bestemming - Hanau - gebeurde het onvermijdelijke. Een Amerikaanse colonne, een file en een witte Audi waren er debet aan dat de twee auto's elkaar kwijt raakten, deze keer voorgoed. Hoe ging dat in zijn werk? Simpel: door een trage colonne raakte auto #2 een flink stuk achter op auto #1. Terwijl auto #1 al in een file terecht kwam meende team #2 - ondertussen de colonne voorbij - dat auto #1 in de verte de snelweg verliet. Later bleek dat dit niet auto #1 was maar een witte Audi. Daar men nu toch van de snelweg af was en met Hanau als volgende bestemming, besloot team #2 de file binnendoor te ontwijken. Ondertussen zat auto #1 goed vast in de file, er bleek weer zo nodig aan de weg geknutseld te moeten worden. Toen de file eindelijk voorbij was kwam wagen #2 maar niet in zicht, ook drie kwartier wachten op een parkeerplaats leverde nog steeds geen bekende gezichten op, het werd langzamerhand duidelijk dat auto #2 een alternatieve route had genomen. Aangezien het inmiddels behoorlijk laat was geworden besloot team #1 naar Frankfurt te rijden in de hoop dat team #2 daar ook voor het donker zou arriveren. Die had echter al een tijdje op Hanau aan de poort staan wachten op team #1. Resultaat van deze verwarring was dat team #1 een tijdje op Frankfurt heeft staan spotten terwijl team #2 een officieel basisbezoekje regelde op Hanau. Confused?

HANAU

vr.14-10-94

Na een tijd bij de poort te hebben gewacht besloot team #1 het veld op te rijden in de hoop dat er ter plekke iets te regelen zou zijn. Ze werden al snel aangesproken door een persoon die hen wel naar de verantwoordelijke officier zou brengen. Dit persoon had echter geen hoofddekkel op, mocht zich daardoor niet buiten de hangaars begeven en moest dus - met drie met memo-recorder bewapende spotters in zijn kielzog - dwars door enkele hangaars heen voordat hij de drie aan de S1-officier kon overdragen. Een basisbezoek was niet uitgesloten maar op zo'n korte termijn niet mogelijk, maar dat was niet zo'n ramp omdat men ondertussen flink wat nummertjes verzameld had... Binnenkort wel een officieel basisbezoek?

UH-1H:	0-69-15014,	0-73-21819		US Army	227Avn
UH-58C:	0-68-16817,	68-16957,	0-68-16963,	"	"
	69-16148,	69-16192,	0-69-16202,	"	"
	69-16328,	0-70-15083,	70-15225,	"	"
	70-15408,	0-70-15474,	70-15480,	"	"
	0-70-15622,	0-70-15625,	0-71-20783,	"	"
	71-20833,	72-21284,	0-72-21376,	"	"

	72-21405			''	''
OH-58D:	86-08901			''	''
UH-60A:	D-81-23582,	89-26146		''	''
AH-64A:	84-24244,	87-0417,	87-0438,	''	''
	87-0444,	87-0445,	87-0496,	''	''
	87-0505,	87-0506,	88-0197,	''	''
	88-0198			''	''

FRANKFURT / RHEIN-MAIN

vr. 14-10-94

Ongeveer op hetzelfde moment dat team #2 door de hangaars van Hanau aan het banjeren was arriveerde het eerste team op Frankfurt. Het veld werd - voor zover interessant - leeggelezen maar de invallende duisternis leverde nog steeds geen team #2 op. Achteraf bleek dat op het moment dat team #1 vanaf de civiele terminal vertrok team #2 arriveerde bij de militaire poort. Dankzij een militair document wisten zij de wacht te passeren en konden zo vanaf de militaire kant ook goed scoren.

C-130E:	64-0533, 64-0550, 64-18240, 68-10943	USAF	37ALS
	68-10947, 69-6582, 70-1274	''	''

bezoek:

C-130E:	63-7788/RI	USAF	143ALS/RI ANG
	63-7781/LK, 63-7799/LK, 64-0518/LK	''	314AW
C-130H:	92-3281/NF	''	328ALS/AFRes
C-141B:	64-0627, 65-0276, 65-9413, 66-0207	''	438AW
C-5A:	69-0014	''	60AW
	70-0447	''	436AW
C-5B:	85-0006, 86-0024, 87-0028, 87-0036	''	60AW
	84-0059, 87-0043	''	436AW

En zo kwam er een slordig einde aan een verder geslaagd weekje. Niet alle basisbezoeken vielen zo uit als gehoopt maar we kunnen gerust stellen dat we genoeg gezien hebben en een hoop plezier hebben gehad. Bovendien heeft Dennis eindelijk eens overal in kunnen zitten en kent Does nu iedereen uit Zeelst. Het valt te hopen dat de volgend jaar georganiseerde reisjes net zo gezellig zullen zijn als deze. We shall see...

--- Da geht was los... ---



Tijdens de open dag op Woensdrecht demonstreerden Lynx 271 en AB.412SP R-02 gezamenlijk hun SAR-kwaliteiten. Dat leverde dit mooie plaatje op. (15-10-94)



Veel japanse Trackers kwamen uiteindelijk weer in de VS terecht, bv voor ombouw tot brandblusser. De 4143/136740/N740MA wacht op betere tijden. (Mesa, 24-02-94)



Het nieuwe museum te Oberschleibheim heeft veel leuke kisten, op deze foto zijn een G-91R/3, MiG.21MF, F-104F, J-35A en T-33A te zien. (11-10-94)



Tijdens de SGE-reis naar zuid-Duitsland mochten we een uurtje op Memmingen langs de baan staan. VFW.614 17+02 van de FBS kwam toen even binnen. (12-10-94)



Bijzonder goed bewaard gebleven is deze F-104G 21+38, gestoken in de kleuren van JBG32 maar in gebruik bij TSLw2 op Lechfeld. (13-10-94)



Een van de bezoekende toestellen op het lokale open dagje van Lechfeld was deze MiG.29 die onder grote publiekelijke belangstelling aan komt taxien. (13-10-94)