

ACE

Spotting Group Eindhoven



1992 / 2

April



Best wel bijzonder, deze Aero Commander 690C Jetprop 840 van Semitool. Het gebakje bezocht Eindhoven voor een plaspauze (of zoiets). (17 februari 92)



Nee, Crossairs eigen schilder had geen last van bijziendheid toen hij deze SF-340 onder handen nam! Ach, het is weer eens wat anders... (maart 92)



Dit is de Poolse Lim-5 met serienummer 1220 waarover we het in de vorige ACE hebben gehad, gefotografeerd in het Eindhovense beursgebouw. (30 december 91)

REDACTIONEEL

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

Losse nummers excl. verzending: f 3,00 per nummer
Losse nummers incl. verzending: f 5,00 per nummer
Los abonnement ACE : f 22,50 voor 1992
Lidmaatschap SGE : f 25,00 voor 1992

Svp starten op ABN-AMRO bankrekening 52.86.95.479. t.n.v. Spotting Group Eindhoven, met vermelding van naam en adres. Gironummer van de bank is 1150000.

Redactieadres:

Marco Dirx Klaproos 20 5684 JA Best 04998-90792

Redaktiesamenstelling:

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

Medewerkers:

Airmail, Frans vd Broek, Rene Dolfsma, Eindhoven Airport, Flash Aviation,
Gem.archief Eindhoven, Mr.Grosch, De Kampeerklub, Adj Logister, Rob Martaré,
Mark vd Moosdijk, Scramble, Pascal Winters, Ton vd Zeeuw, en Beterschap K.W.I

Wie denkt dat Eindhoven een oninteressant veld is, heeft het mis. Wat heeft Eindhoven allemaal niet te bieden: een F-16 eenheid en het hele transportgebeuren, en dat wordt leuk als men bedenkt dat de Klu hoogst waarschijnlijk toch twee KC-10's zal krijgen. Alle inspecties in Nederland van buitenlandse militairen zullen op Eindhoven aankomen, dat heeft onder andere al een unieke (civiele) An-72 opgeleverd. Over civiel gesproken, ook op dat gebied is Eindhoven met al die zaken- en charter-vluchten de moeite waard. Laat de rest maar zeuren, wij weten wel beter! We blijven hoe dan ook optimistisch.

inhoud	pagina
Redactioneel	1
SGE'tjes	2
In de landing	4
ACTuEel	11
Monografie : SAAB J29 Tunnan deel 1	15
Er Was Eens ... : Meer crashes en RAF movements	22
Muurkrant	23
Spotlicht : Antonov An72 & An74 Coaler	24
Afdeling Sterke Verhalen: Bajesklanten...	26
Thrillseekers : Al liftend door zuid-Duitsland	29
Oude Glorie : Wreck & Relics op Eindhoven	36

Voorpagina: de opmerkelijke Aeroflot An-72 in de landing.

(18 februari 92)

S G E 'tjes

HET WAS WEER GEZELLIG...

Ook de tweede luchtvaartavond "nieuwe stijl" zit er weer op, en wat hebben we gelachen... Deze keer was de opkomst prima, ook leden van SGV (Volkel), GRAS (Gilze-Rijen) en SAS (Soesterberg) waren aanwezig. De laatstgenoemden kwamen vooral om het SGE-spottersarchief eens te aanschouwen, en dat hebben ze geweten ook! Nouja, laten we ze zelf maar eens vertellen wat ze er van vonden, een citaat uit "Airmail":

"(...) Ons bezoek was echter gericht op hun Spottersarchief. Nou dat hebben we geweten. Ons archief is erg maar dat van hun mist ook elke binding met het dagelijkse leven. De Zotjes kent iedereen wel maar de rest van Eindhoven is ook wel in voor een geintje op zijn tijd. Naaktloperij, bembRANDen, zuippartijen, spottende oma's, tenten bij bushaltes en nog veel meer blijkt voor Eindhoven heel normaal te zijn. (...)"

Jongens bedankt voor jullie lovende woorden (?), ik had het zelf niet beter kunnen zeggen. Overigens moet hierbij nog wel een opmerking onzerzijds bij geplaatst worden: de "Zotjes" waren twee niet nader te noemen Eindhoven spotters die halverwege de jaren tachtig regelmatig op Soesterberg kwamen, ondanks alle opgelegde sancties van het toenmalige SGE-bestuur. De inheemse bevolking aldaar was blijkbaar nogal gecharmeerd van de zuidnederlandse uitdrukking "de zot" dat de SGE'ers deze bijnaam kregen. Overigens moesten zij het qua zothed volledig afleggen tegen Soesterbergs eigen Hansje (vingers uit de mond!).

Omdat we er geen genoeg van kunnen krijgen, de "spottende oma" uit het archief:



TIJDSCHRIFT BINDERS

Voor wie zijn losliggende stapel(s) ACEs, Scrambles enzovoorts beu is hebben wij de perfecte oplossing: praktische binders waarin elk A5-formaat tijdschrift moeiteloos opgeborgen kan worden. Twee ACE jaargangen passen in één binder en kunnen daardoor niet meer beschadigd of kwijt raken. Ideaal! In samenwerking met SGV zijn deze mappen nu tegen een absolute bodemprijs te verkrijgen. De prijs: **f6,50** (exclusief eventuele portokosten) voor SGE- en SGV-leden. Een telefoontje is voldoende om ze te reserveren en een betalingsregeling te treffen. Let op, ze zijn beperkt leverbaar, dus ben er snel bij!

REISCOMMISSIE

Het basisbezoek aan Frankfurt lijkt uiteindelijk toch door te kunnen gaan. Als nieuwe datum is donderdag 21 mei vastgesteld. Het is op dit moment van schrijven nog niet helemaal zeker of wij dan ook 's middags welkom zijn op het US Army veld Hanau maar wij houden U op de hoogte! Als er net zo veel animo is als voor onze vorige poging dan gaan we gezamenlijk gezellig met de bus.

Voor SGE-leden staat in een extra bijgevoegde nieuwsbrief alle noodzakelijke gegevens voor inschrijving.

DWIC LEEUWARDEN

Onlangs is op de vliegbasis Leeuwarden de "Dutch Weapons Instructors Course" (DWIC) afgesloten. Deze cursus leidt vliegers op tot wapeninstructeurs. De vliegbasis had op 25 maart een kleine spottersdag georganiseerd. De vliegbasis heeft een regeling getroffen waarbij van elke vereniging 4 leden toegang krijgen tot de spottersdag. Leden zijn die graag voor dit soort evenementen in aanmerking willen komen kunnen zich bij het bestuur opgeven, zij worden dan op een aparte lijst gezet en te zijner tijd gebeld. Bij teveel animo zal er zo nodig gerouleerd worden. Het is niet ideaal maar altijd nog beter dan niets.

De spottersdag was uitstekend georganiseerd, dat moet gezegd worden. 's Morgens begon na een periode van twijfel de zon te schijnen en konden de aan de cursus deelnemende toestellen op de rolbaan, op de start/landingsbaan en op de "flightline" gefotografeerd worden. Na de lunch (poolse taferelen: een volle buik voor 3 gulden) kon nog eens gefotografeerd worden maar door de bewolking en de komst van een "Onze Luchtmacht" delegatie was hier echter bij ons niet veel animo meer voor. Vliegbasis Leeuwarden bedankt voor een prima dag. De toestellen van het eigen veld zijn wegens plaatsgebrek niet meegeteld, de Belgische F-16 kwam slechts op bezoek:

F-16A	:	J-016	KLu	313sqn
		J-142	"	314sqn
		J-620	"	311sqn
		J-875	"	312sqn
F-16B	:	J-066	"	315sqn
		J-656	"	312sqn
		FB18	BLU	10W
F-15C	:	79-0020/BT, 79-0074/BT, 80-0013/BT	USAFE	525FS
		80-0029/BT, ..-..../BT	"	"
F-15D	:	80-0055/BT	"	"
Tornado F.3	:	ZE294/AQ, ZE789/AW, ZE791/A9	RAF	229ocu/65sqn
		ZG768/--, ZG770/--	"	"
Mirage F.1C-200:		202/30-ML	AdA	EC2/30
		216/30-SG, 218/30-SK, 221/30-SI	"	EC1/30
		251/30-SR	"	"

IN DE LANDING



Gelukkig is het weer lente en is het goed om vast te kunnen stellen dat we gedurende de wintermaanden toch een redelijk aantal waarnemingen hebben ontvangen. Daarbij zaten ook een aantal aanvullingen, hiervoor natuurlijk onze dank. Inleveren van de waarnemingen voor de volgende ACE kan tot 5 juni op de bekende adressen.

MILITAIR	DECEMBER 1991	AANVULLINGEN	
11	J-630	F-16A	306sqn * 16.45u
	LX-N904..	E-3A	NAEWF * 15.15u
13	2x	F-104S	AMI 15.45u

Als grote verrassing toch wel de twee italiaanse Starfighters, en dat nog wel op vrijdag de dertiende. Wie kan dit bevestigen en weet de ontbrekende nummertjes?

MILITAIR	JANUARI 1992	AANVULLINGEN	
06	J-141	F-16A	314sqn * 15.10u
	J-220	F-16A	322sqn * 14.45u
	C-..	F-27	334sqn * 11.30u
09	3..	P-3C	Marpat * 12.55u
	L-..	Pilatus PC-7	EMVO * 11.45u
13	B-..	Bö-105CB	299sqn 09.36u
	B-..	Bö-105CB	299sqn 09.36u
	B-..	Bö-105CB	299sqn 09.36u
15	C-..	F-27	334sqn * 11.41u
17	C-3	F-27-100	334sqn
24	J-213	F-16A	323sqn * 15.25u
	J-622	F-16A	311sqn * 15.10u
	PH-SBK	Beech 200	MLD 15.30u
29	307	P-3C	Marpat * 11.40u

MILITAIR	FEBRUARI 1992		
03	XS639	Andover E.3A	115sqn 11.00u/12.30u
04	C-1	F-27-100	334sqn
	..-.....	C-9A	55AAS * 13.00u/16.40u "Tune55"
	J-...	F-16A	Klu * 15.30u
	J-...	F-16B	Klu * 13.30u
05	A-217	Alouette III	GPLV a
	A-500	Alouette III	GPLV a
	J-201	F-16A	322sqn a aflevering voor 316sqn
	C-..	F-27	334sqn * 11.24u
06	A-217	Alouette III	GPLV d "M1217A"

	A-500	Alouette III	GPLV	d "M1217B"	
	B-37	Bö-105CB	299sqn	* 11.55u	
	C-3	F-27-100	334sqn		
07	X5643	Andover E.3A	115sqn	14.39u	"Ascot7556"
	C-11	F-27-300M	334sqn	* 14.07u/14.13u	"NAF14"
	J-616	F-16A	311sqn	* 15.00u	
	J-262	F-16B	323sqn	* 14.11u	
10	FB08	F-16B	OCS	* 14.10u	
	5.+..	C-160D	Lw	o 14.48u	
	J-...	F-16A	Klu	* 13.15u	
11	C-2	F-27-100	334sqn		
12	XW790	HS125 CC.1	32sqn		
	C-2	F-27-100	334sqn	* 10.30u	
	3..	P-3C	Marpat	* 11.30u	
	C-..	F-27	334sqn	* 13.30u	
13	J-654	F-16B	311sqn	15.17u	
	C-..	F-27	334sqn	* 10.55u	
17	A-218	Alouette III	GPLV		
	A-399	Alouette III	GPLV		
	J-021	F-16A	Fokker	* 11.15u	
18	CB02	B-727	21sqn/15W	* 10.50u/10.59u	"BAF976"
	72962	An.72	Aeroflot	a	
	3..	P-3C	Marpat	* 11.40u	
	A-...	Alouette III	GPLV	* 09.30u	
19	71-0878	C-9A	55AAS	* 11.45u/12.05u	
	A-226	Alouette III	GPLV		
	A-399	Alouette III	GPLV		
	C-6	F-27-300M	334sqn	13.05u	"NAF24"
	J-145	F-16A	314sqn	* 11.45u	
	J-642	F-16A	306sqn	* 12.00u/12.04u	
	3..	P-3C	Marpat	* 11.10u	
	C-..	F-27	334sqn	09.30u	
20	A-226	Alouette III	GPLV		
	J-640	F-16A	306sqn	* 15.55u	
	AT..	Alpha-Jet	9W	* 14.35u	
21	72962	An.72	Aeroflot	d 14.45u	
	FB08	F-16B	OCS	11.00u	
25	C-5	F-27-300M	334sqn	* 15.30u	
27	67-22584	C-9A	55AAS	* 12.00u	"Tune55"
	B-70	Bö-105CB	299sqn		
	BD..	Mirage 58D	42sqn/3W	* 16.25u	
28	J-885	F-16B	311sqn		

Deze maand veel VIPs op Eindhoven. Het begon allemaal op een heel gedenkwaardige dag voor de luchtmacht, op de 3^e arriveerde het eerste CSE-team per vliegtuig in Nederland. Dit inspectie-team bestond uit Engelse waarnemers en kwam vanaf Scampton. Uw reporter was toevallig binnen de hekken van de basis aanwezig toen het team arriveerde bij het WVTC-gebouw. Nog nooit heb ik zo'n streng bewaakt voorlichtingsgebouw gezien op deze dag. Was er een paar uur eerder óók maar zoveel bewaking geweest op de volgende bestemming van het CSE-team: U snapt het al, dat was dus Deelen. Men moet ongetwijfeld onder de indruk zijn gekomen van de wijze waarop Nederland zich met de wapenvermindering bezig houdt. In het Gemenebest van Onafhankelijke Staten (de voormalige Sovjet-Unie) moet men dit ook hebben gehoord want twee weken later kwam er prompt een inspectie-team van het GOS op bezoek. We hebben deze unieke Aeroflot An.72 zowel in de militaire als in de civiele movements gezet want hij is eigenlijk ook wel een beetje militair. Dit was het eerste historische hoogtepunt van deze maand daar er nog

nooit eerder sinds het begin van de "koude oorlog" een Russisch (in dit geval natuurlijk GOS) toestel op Eindhoven is geweest. De Belgen moeten van dit alles ook op de hoogte zijn geweest want op dezelfde dag waren ze opvallend genoeg met één van hun 727's in de buurt van ons veld aanwezig. Op een zeer vriendelijke manier vroeg men of het mogelijk was om enige doorstarts te mogen maken.

Ondanks dat onze trip naar Frankfurt niet doorging moet het 55AAS toch zijn strippenkaart hebben ontvangen daar ze weer verschillende keren het brabantse luchtruim kwamen verkennen, gelukkig voor ons met verschillende C-9's.

Het tweede historisch hoogtepunt deze maand was de F-16 op de 17^o. Zoals het er nu naar uitziet was dit de laatste keer dat er een F-16 van Fokker tijdens een testvlucht kwam doorstarten. De J-021 is namelijk de laatste F-16 voor onze luchtmacht en werd een week later afgeleverd aan Twenthe.

De rest van de maand stelde niet zoveel voor, opvallend is nog de engelse HS-125 op de 12^o. Wie de ontbrekende nummertjes kan aanvullen wordt uiteraard verzocht om deze door te geven aan de redactie.

MILITAIR MAART 1992

02	ZA673	Chinook HC.1	18sqn	16.45u	
	C-11	F-27-300M	334sqn	11.15u	
/..	Puma HC.1	230sqn	d 11.10u	
03	L-10	Pilatus PC-7	EMVO	* 14.15u	
04	FB18	F-16B	OCs	* 09.36u	
	J-642	F-16A	306sqn	11.23u	
	J-652	F-16B	311sqn	14.00u	
	J-654	F-16B	311sqn	14.00u	
	L-07	Pilatus PC-7	EMVO	* 11.27u	
	3.+..	F-4F	Lw	* 09.45u	
	3..	P-3C	Marpat	* 11.47u	
	1x	F-16B	KLu	* 13.05u	
05	J-197	F-16A	nb		
	J-199	F-16A	311sqn		
	J-368	F-16B	314sqn	aankomst voor 316sqn	
	BD..	Mirage 5BD	42sqn		
	..-.....	C-9A	55AAS	* 13.00u	
06	CR/80-0060	F-15D	32FS	a 13.00u "4220"	
				d 14.16u "4221"	
	C-5	F-27-300M	334sqn	10.30u	
	J-013	F-16A	313sqn	* 13.40u	
	J-203	F-16A	322sqn	* 10.25u	
	J-876	F-16A	312sqn	* 15.20u	
	J-879	F-16A	312sqn	* 15.10u	
	3.+..	F-4F	JG72	* 09.15/09.30u	
	3.+..	F-4F	JG72	* 12.30u	
	C-..	F-27	334sqn	* 14.30u	
09	B-..	Bö-105CB	299sqn	* 12.25u	
	B-..	Bö-105CB	299sqn	* 15.05u	
10	C-5	F-27-300M	334sqn	10.40u	
	J-138	F-16A	314sqn	aankomst voor 316sqn	
	Z..../G.	Tornado GR.1	20sqn	* 15.45u	
11	C-3	F-27-100	334sqn	10.33u	
	C-5	F-27-300M	334sqn	10.17u	
	3.+..	F-4F	Lw	* 09.30u	
17	L-..	Pilatus PC-7	EMVO	* 14.30u	

18	J-144	F-16A	314sqn	* 14.13u
	A..	Alouette II	Bla	* 14.30u en 16.05u
19	CR/79-0021	F-15C	32FS	* 15.15u
	A-336	Alouette III	GPLV	
	C-4	F-27-300M	334sqn	"NAF12"
	1x	Lynx	?	o 09.35u
20	L-05	Pilatus PC-7	EMVO	* 12.35u
	3.+..	F-4F	LW	* 12.30u
23	J-206	F-16A	314sqn	* 15.27u
	C-3	F-27-100	334sqn	* 13.14u
24	LX-N20198	B.707TCA	NAEWF	* 13.25u
	C-3	F-27-100	334sqn	* 14.55u/15.05u
	BD..	Mirage 58D	42sqn	* 11.30u
	3.+..	F-4F	LW	* 13.35u
	B-..	B6-105CB	299sqn	11.00u
	C-..	F-27	334sqn	* 11.50u
25	J-627	F-16A	306sqn	12.30u/14.00u
	J-630	F-16A	306sqn	11.23u
	J-868	F-16A	312sqn	12.30u/14.00u
	L-07	Pilatus PC-7	EMVO	* 15.50u
	7.+..	Alouette II	LW/Heer	* 10.35u
	1x	Lynx		* 14.20u/14.25u
26	L-10	Pilatus PC-7	EMVO	* 15.30u
30	J-365	F-16A	314sqn	* 11.15u
	L-08	Pilatus PC-7	EMVO	* 15.40u
	C-10	F-27-300M	334sqn	10.10u/11.55u

Een leuke maand met voldoende variatie. Jammer genoeg zijn een aantal bezoekers onbekend gebleven. Opvallend in deze categorie zijn de Duitse Phantoms welke ineens Eindhoven hebben herontdekt, de Tornado van Laarbruch (die worden vanaf mei héél zeldzaam) en natuurlijk de Alouette II's van zowel de Belgen als de Duitsers. Wat minder opvallend maar ook behorend tot voorgaande categorie zijn de Orions van de MLD. Ze komen regelmatig voorbij maar welke waren het?

Verder valt op dat er regelmatig kisten binnenkomen of doorstarts maken van eenheden die ook een trainingstaak vervullen. Belgische F-16's en Mirage 58Ds, en Pilatusen van de EMVO zijn hiervan goed voorbeelden. Weer terug van weggevoert is de trainingsvariant van de NATO Awacs, de Boeing 707TCA. Waarschijnlijk hebben ze de strippenkaart van het 55AAS overgenomen want de C-9's hebben deze maand, op een enkele dag na, verstek laten gaan.

Een welkome bezoeker was natuurlijk ook de F-15D van het 32FS, voor de verandering kwam de kist binnen. Later in de maand kwam er ook nog een F-15C van dezelfde eenheid voorbij. Aangezien het 32FS bezig is met het omschakelen op gemodificeerde F-15As en F-15Bs (de zogenaamde MSIP F-15, Multi-Stage Improvement Program F-15) kan het wel eens één van de laatste keren zijn geweest dat we een F-15C en F-15D van het 32FS op Eindhoven hebben gezien.

Opvallende wentelwieken waren de twee Engelse heli's op de 2^e. Ze worden hier maar zelden waargenomen en aangezien ze van squadrons zijn welke in de naaste toekomst zullen worden samengevoegd tot één squadron zijn ze natuurlijk extra goed. Wel zullen ze dan hun huidige thuisbasis Gutersloh gaan verruilen voor een wat dichterbij gelegen basis, namelijk Laarbruch. De rest van de maand gaf ook weer de gebruikelijke Friendships en Troopships van 334sqn te zien. Een deel van hun vele vliegbewegingen in onze omgeving hangen samen met de verhuizing naar Eindhoven. Ze zijn vast bezig met het trainen van de diverse aanvliegroute's en de daarbij behorende beperkingen.

CIVIEL JANUARI 1992

01	F-GHEM	Be90	Montluçon AS		LFLV/LFLV	
06	D-1CHT	Be300	Salair		EDDF/LFMP	
07	G-BSCN	Tb20			EGTF/EGTF	
08	F-GHUV	Be90	Air Vendee		LFBI/LFBI	
	G-DANI	PA28			EGMH/EGMH	09
	N127GP	PA31T	Race Ace		EGPH/LSGG	10
09	D-1CHT	Be300	Salair		EDFE/EDDF	
	D-IESG	Be60			EHBK/EHBK	
	N121C	Ce550	Digital	DGT033/034	LSGG/EGPK	
10	D-1CRA	Be200	Dekva		EDDS/EDDK	
13	OO-JEJ	Ce172			EBAW/EBAW	
14	D-GABE	PA34			EDRS/EDFE	15
	D-GGOD	PA44			EHAM/EDLW	
	D-1ERH	PA60			EDDM/EDDM	
	G-OSNB	Ce550	S&N Brew		EGPH/EGPH	
	N1224S	Ce425	Inductotherm	EGBB/EGBB	EGBB/EDDS	15
	OY-PEB	Be200	Alpha Air		EHRD/EGCC/n.s.	
15	D-CCDB	Da20	Daimler-Benz		EDDS/EDDS	
	D-1BWA	Ce340			EDFE/EHRD	
	G-BFTT	Ce421			EGSH/EGSH	
	I-SALV	Ce550	Salvanigni		LIPX/LIPX	
	N8100E	Da900	Emerson		EDBT/LIMC	16
	OY-PEB	Be200	Alpha Air		n.s./EGBB/EHRD	
16	D-GMAB	PA34			E1DW/EDMA	
	OO-IBS	Sabre	Ibis		EBAW/ESGP/EBAW	
	OY-ARJ	Ce414			EKJV/EGSH/EKVJ	
17	G-BCRP	PA23			EGBE/EGBE	18
20	F-GSIN	Be200	Sinair	SIN021	LFLB/LFLB	21
21	D-1FRC	PA42			EDDF/EDDF	
	OO-WIO	Ce150			EBAW/EBAW	
22	D-CAWJ	Ce560	Paetzald		EDOP/EDOP	
	D-1COA	Be200	Disko		EDOP/EGBB	
	D-1ERH	PA60			EDDM/EDDM	
	G-BM2D	Be90	Colt		EGHR/EGHR	
23	G-BM2D	Be90	Colt		EGHR/EGHR	
	G-OCNW	BAC111	British Air Ferries	BAF610P/5610	EGSS/LEZL	
24	D-1AWK	Be90	DAL		EDOP/EDOP	
27	SE-KKK	PA34			ESMS/EHAM	
28	G-BMNF	Be200	Mathews		EGSH/EHAM	
	OK-UDA	Let410	Skoda Air		EDVE/LKIB	
29	D-CAWJ	Ce560			EDOP/EINN	
30	G-ORCE	Ce550	Oracle		EGTF/EGTF	31
	HB-LPV	PA42	Locafrance		LSGG/LSGG	31
	OK-UDA	Let410	Skoda Air		LKPR/LKPR	
	PH-XLA	E120	Air Exel		/----	
31	D-CAWJ	Ce560			EDOP/EDOP	

Nederlands bezoek

PH-AST	7	PH-PAD	14	PH-SDD	2,15
PH-BWA	15	PH-RCF	14	PH-SNJ	9
PH-CCU	14,23	PH-RUD	16	PH-SWM	28
PH-EAM	17	PH-SBN	22	PH-TGA	17
PH-GGG	22,23,24	PH-SBO	17	PH-TWP	28
PH-HMK	29	PH-SBP	22	PH-VTW	8,9
PH-LAG	8	PH-SBS	9	PH-XLA	30,31
PH-OSK	14	PH-SDA	6		

Begin van de maand was het weer zó slecht dat er maar weinig te zien viel, en de rest van de maand was modaal te noemen, zonder echte uitschieters. British Air Ferries bracht weer eens een fraaie BAC One-Eleven naar Eindhoven, Emerson liet nog even de Falcon 900 zien en ook de tsjechen waren aan het eind van de maand weer aanwezig. Air Exels Brasilia kwam op de 30^e binnen voor een snelle beurt bij ASE.

CIVIEL FEBRUARI 1992

01	HB-AKG	SF340	Crossair	CRX5564/6564	LFSB/LIMC	
02	OY-PEH	Be200	Alpha Air		EKSV/EKCH	
	SE-LFA	F50	SAS	SAS8597/7598	EKCH/EKCH	
03	D-1CHT	Be300	Salair		EDDF/EDDF	
	D-1KOP	Be200	Quick		EDVK/EDVK/EDVK	
	G-BSCN	Tb20			EGTF/EGTF	04
	PH-XLA	E120	Air Exel		----/EHBK	
04	F-GGAB	Be55	Air Beaujolais		LFRT/LFRB	
	OY-BTP	PA31	Alpha Air		EKYT/EDVV	05
	I-FLYB	Ce500	Eurofly		/LEBL	
	N37WH	G1159	Waco Services		/EGLL	
05	G-BEJM	BAC111	Ford	FOB483/484	EGSS/EGSS	
	OY-PEB	Be200	Alpha Air	AHA101/102/103	EHRD/LFST/n.s.	
	F-GHIV	Be90	Air Vendee		LFBI/LFBI	
06	D-ILTC	Ce551	LTO		EDLG/EDLG	
	G-GLOR	Ce425	Calmcraft		EGNX/EGNX	
	OE-LLS	DHC7	Tyrolean	TYR3539/3540	LOWM/LOWI	
	N600PM	G1159A	Philip Morris		ESMS/EHAM	
07	F-GCTC	SA226T	Ets. Trouvay		LFVA/LFQQ	
	OY-PEB	Be200	Alpha Air	AHA104/106/107	n.s./LFST/EDRS/EHRD	
10	HB-IUA	MD80	CTA	CTA118/5118	LSZH/EHAM	
	OE-LLS	DHC7	Tyrolean	TYR3541/3542	LOWI/LOWI	
	OO-RJP	R22			EBZH/EHHV/EBZH	
11	D-CAWU	Ce560			EDOP/EDOP	12
	F-GHEM	Be90	Montluçon AS		LFSR/LFSR	
	G-BMZD	Be90	Colt		EGHR/EGHR	
	N8197P	PA32			EHAM/EDDH/EHAM	
	OY-GEF	Be90			EHAM/EKRR	12
	G-BNAL	F27	UK Air	UKA872/021	EGNM/EGSH	
12	F-GFJR	Ce425	Aerovial		EHAM/LFRN	
	HB-VIM	Lj31	General Beverage		LFPB/EGKK	
	N424GA	G1159C	Digital		/KBED	
13	D-EFKB	PA28			EDOP/EDOP	14
	D-1CHT	Be300	Salair		ETLS/EDDF	
	G-BMZD	Be90	Colt		EGHR/EGHR	
	N8197P	PA32			EDFE/EHHV	14
	OO-RJP	R22			EBZH/EBZH	
	G-NEWR	PA31	Eastern Air Exec	EAX211	EGNJ/EGNJ	
	F-GHLC	Be200	Locafrance		EGNJ/EGNJ	
14	D-GNAT	PA34			EHRD/EDTD	
	D-1KOB	Be300	Quick		EDVK/EGNJ/EDVK	
	N8197P	PA32			EHHV/EHAM	
17	G-BMZD	Be90	Colt		EGHR/EGHR	
	N840JC	AC840	Semitoal		EGSC/EDDM	
18	CCCP-72962	An72	Aeroflot		/	21
19	D-1CAJ	Ce310			/LFPB	
20	D-CEIS	Be400			EDDN/EDDN	

	SE-DVP	Da10	Volvo		ESGP/EGGW	
21	OY-PAL	Be200	Alpha Air		EKSV/LFST/EKSV	
	VR-CIT	Ce550			LSZB/LSZB	
25	OE-FPA	Ce551	Airlink	JAR11	EGPH/ELLX	26
	G-BMZD	Be90	Colt		EGHR/EGHR	
26	F-GICS	Be36			LFPB/LFPB	
	G-EGJA	Tb20			EDFE/EGJB	27
	N8197P	PA32			LFPB/EHAM	
	SE-EXW	Be55			ESSB/ESSA	
	F-GHHV	Be100	Air Normandie	RNO726	LFRK/	
	SE-DVG	Da50	Volvo		ESSB/ESGP	
27	F-GMJS	Da10	Air Affaires		LFPB/LFPB	
	N227HF	HS125	Sara Lee		EHAM/LFPB	
	OY-BVS	Be190	PrimAir		EHBK/EKRK	
28	OE-GAA	Ce560			LOWK/LOWI	

Nederlands bezoek:

PH-ASL	19	PH-KAD	17	PH-SNA	5
PH-AST	13	PH-SAV	13	PH-SPE	17
PH-CMC	20	PH-SBN	10,18	PH-SPY	12
PH-COZ	25	PH-SBS	27	PH-VSU	20
PH-CTF	5	PH-SDA	26,28	PH-WAI	19
PH-FWT	26	PH-SDD	13,27	PH-XLA	3 (vertrek)
PH-GEO	27				

Februari was geen slechte maand met nogal wat charterverkeer, waaronder de Crossair SF-340, SAS Fokker 50, Tyrolean Dash-7, CTA (Compagnie de Transport Aerien) MD-80, AirUK F-27 en een heerlijke Ford BAC One-Eleven. Air Exels Brasilia PH-XLA vertrok op de 3^e na zijn APK-keuring bij ASE. Ook de biz-jets waren goed vertegenwoordigd, meest opmerkelijk zijn de Learjet HB-VIM en Citation II VR-CIT. Absoluut hoogtepunt was natuurlijk de Aeroflot An-72, het was voor het eerst dat een toestel van dit type in het westen te zien was! Elders in dit nummer meer over de Antonov.

CIVIEL VOORUITLOPEND OP MAART & APRIL

03	F-GJAR	Be200		/	
10	D-1FAI	Ce500	FAI	/	
	G-BMZD	Be90	Colt	/	
	N890A	HS125	Alcoa	/	
24	G-OCNW	BAC111	British Air Ferries	EX424	/
01	OY-PAL	Be200	Alpha Air	/	dep
	F-GJJJ	Be100	Challeng'Air	/	dep
	G-BMVY	Be..		/	dep
	N317CC	HS125		/	

Meer is er nog niet van deze twee maanden, daarvoor moet U nog ±61 nachtjes slapen. Wie commentaar heeft over het kleine stukje lege ruimte hieronder had dit gemakkelijk op kunnen vullen door óók movements in te sturen...

ACTUEEL

...BEDANKT!

Zoals we in de vorige ACE al vermeld hebben: er is iets fout aan de plastic Spitfire. Heeft U het ook al ontdekt? Nee? Geeft niets, het is maar een detail. Door foto's van de echte en namaak Spitfire naast elkaar te leggen blijken de kanonlopen in de vleugels omgewisseld te zijn, de langere lopen zitten aan de buitenzijde maar horen bij deze Spitfire-variant aan de binnenzijde. Het is zoals gezegd maar een detail, maar toch! Deze ontdekking is zelfs al tot in luchtmacht kringen doorgedrongen, het is echter nog niet bekend of men er iets aan gaat doen. Maar uiteindelijk maakt het niet uit: éénmaal nep, altijd nep...

ENTRY-POINT VOOR CSE-TEAMS

De onderhandelingen over wapenverminderingen hebben onder andere geleid tot het oprichten van het Committee for Security in Europe (CSE). Deze instantie voert onder andere inspecties uit die noodzakelijk zijn voor de controle van de diverse gemaakte afspraken. Het leuke van dit hele gebeuren is dat deze teams ook per vliegtuig plegen te komen. In ons geval zijn ze verplicht om op Eindhoven te landen omdat voor Nederland deze vliegbasis is aangewezen als "Point of Entry". In februari betekende dit alvast de komst van een Engels team en een GOS-team. We zijn benieuwd wat de toekomst verder zal brengen, in ieder geval wordt er iets verwacht in april en rond 10 juni.

KOMST 334 SQUADRON

De afgelopen maanden is er hard gewerkt op de vliegbasis om de komst van het 334sqn voor te bereiden. Zoals iedereen heeft kunnen zien zijn er hangaars en andere gebouwen in een recordtijd uit de grond gestampt, tevens is er een groot platform aangelegd. Op maandag 18 mei zal de officiële overdracht plaatsvinden, hierbij zullen de nodige hoge gasten aanwezig zijn, waaronder een delegatie van het koninklijk huis. Op zaterdag 16 mei zullen al vast een aantal F-27s naar Eindhoven komen. Ze zullen arriveren tussen 11 en 12 uur.

316 SQUADRON

Op dit moment vliegt 316 zijn normale programma wat onder meer inhoudt dat er regelmatig 's avonds gevlogen wordt. Dit avondvliegen vindt niet zoals gebruikelijk is plaats in de echte avond-uren maar gedeeltelijk in de schemer en het begin van de avond. Hiervoor is het begrip "Dusk-flying" uitgevonden. Vrij vertaald betekent dit dus schemer-vliegen, opstijgen in de schemer en landen in het donker. In de wintermaanden komt dit neer op opstijgen rond zes uur en weer binnen zijn vóór acht uur. Op het moment dat je het in de gaten hebt dat er gevlogen wordt is het alweer afgelopen...

Het F-16 bestand zal de komende maanden betrokken worden in de diverse onderhoudsprogramma's op zowel Gilze-Rijen als Woensdrecht. Het is dan tevens de bedoeling dat er een toned-down (lees grijs) 316 embleem op de staart wordt aangebracht. Om het tekort aan F-16's op te vangen zal er regelmatig een kist van 314sqn worden geleend. Rest nog het overzicht van de huidige Falcon vloot:

Eigen toestellen			
J-136	A	314sqn badge	naar Gilze-Rijen op 17-02
143	A	314sqn badge	
201	A	322sqn badge	afgeleverd op 05-02
363	A	313sqn badge	
366	A	313sqn badge	naar Gilze-Rijen op 07-02, terug op 30-03
208	B	314sqn badge	in gebruik voor reserve-onderdelen
211	B	314sqn badge	
369	B	314sqn badge	
657	B	314sqn badge	naar Gilze-Rijen op 21-02, terug op 27-02
882	B	312sqn badge	
Geleende toestellen			
J-138	A	314sqn	aankomst op 10-03, terug naar Gilze-Rijen 01-04
368	B	314sqn	aankomst op 25-02, terug naar Gilze-Rijen 03-03
			aankomst op 05-03, terug naar Gilze-Rijen 09-03

TURKIJE CHARTER

Vanaf 22 juni zal Sultan Air elke donderdagochtend een chartervlucht uitvoeren tussen Izmir en Eindhoven. Aankomst tien over tien, vertrek om elf uur. Het is voornamelijk bij ons niet bekend met wat voor toestel deze vluchten uitgevoerd zullen worden.

BASE

BASE is eigenaar geworden van de Luchtvaartmaatschappij Twente en neemt dus ook de Twente-Amsterdam route over. Zoals in de vorige ACE al te zien was zijn beide van Netherlines overgenomen Jetstreams (PH-KJA en PH-KJB) nu voorzien van het nieuwe BASE kleurenschema.

VERWACHT

Op civiel gebied staan binnenkort onder andere de volgende dingen te gebeuren:

30/31 maart	Boeing 727 van Air Charter
31 maart - 7 april	Brasilia PH-XLA van Air Exel, dagelijks behalve op zaterdag en zondag
3 mei	Boeing 737 van Air Holland maakt een tussenstop op de route Monastir (Tunesië) en Amsterdam
14 mei	Boeing 757 van Air Holland maakt zowel heen als terug een tussenstop op de route Amsterdam-Hannover-Amsterdam.

OPEN DAGEN

Op veler verzoek een lijst met (in sommige gevallen vermoedelijke) data van open dagen en andere evenementen in de buurt en tamelijk ver weg. De redactie is niet verantwoordelijk voor eventuele onjuistheden en/of wijzigingen. Kies maar uit:

datum	plaats	land	opmerkingen/bijzonderheden
vr 24 april	Payerne	Zwitserland	kijkdag
za 02 mei	Brussel/Melsbroek	België	Open Deur
za 09 mei	Brustem	België	Open Deur
za 09-zo 10 mei	Middle Wallop	GB	IAS Helicopter Meet
zo 10 mei	Finow	Duitsland	Flugtag (russisch veld!)
zo 10 mei	Prerov	Tjechoslowakije	vliegshow ?
do 14 mei	Nîmes	Frankrijk	Portes Ouvertes
zo 17 mei	Kokkola/Kruunupy	Finland	vliegshow
do 21 mei	Kuopio-Rissala	Finland	vliegshow
za 23-zo 24 mei	Gosselies	België	Air Show
za 23-zo 24 mei	Mildenhall	GB	"50th Year 8th Air Force"
zo 24 mei	Avord	Frankrijk	Portes Ouvertes
do 28 mei	Altenburg	Duitsland	Offene Tur (russisch veld!)
do 28 mei	Luxeuil	Frankrijk	Portes Ouvertes
za 30 mei	Andoya	Noorwegen	open dag
zo 31 mei	Malmi	Finland	vliegshow
vr 05 juni	De Kooy	Nederland	MLD open dag
vr 05 juni	Valkenburg	Nederland	MLD open dag
za 06 juni	Berlin-Tempelhof	Duitsland	USAF Open House
za 06 juni	Ivalo	Finland	vliegshow
za 06 juni	Pudasjärvi	Finland	vliegshow
za 06 juni	La Ferté Alais	Frankrijk	warbirds
za 06 juni	Scheveningen	Nederland	vliegshow
za 06 juni	Praag-Ruzyne	Tjechoslowakije	vliegshow
za 06-ma 08 juni	Wevelgem/Kortrijk	België	vliegshow
ma 08 juni	Eelde	Nederland	Pinkstervliegfeest
vr 12-za 13 juni	Dübendorf	Zwitserland	kijkdagen
za 13 juni	Coningsby	GB	RAF Open Day
za 13-zo 14 juni	Boscombe Down	GB	ATI '92
zo 14 juni	Colmar	Frankrijk	Portes Ouvertes
zo 14 juni	Gardermoen	Noorwegen	open dag
week 24	Kemijärvi	Finland	vliegshow (datum onbekend)
ma 15-zo 21 juni	Berlin-Schönefeld	Duitsland	ILA '92
vr 19 juni	Kauhava	Finland	vliegshow
za 20 juni	Halton	GB	RAF Open Day
za 20 juni	Gilze Rijen	Nederland	KLU open dag
zo 21 juni	St.Dizier	Frankrijk	Portes Ouvertes
zo 21 juni	Cosford	GB	RAF Open Day
za 27 juni	Honington	GB	RAF Open Day
za 27 juni	St.Athan	GB	RAF Open Day
zo 28 juni	Skydstrup	Denemarken	open dag
zo 28 juni	Dijon	Frankrijk	Portes Ouvertes
vr 03-zo 05 juli	Den Helder	Nederland	Vlootdagen
za 04 juli	Sembach	Duitsland	USAFE Open House
za 04 juli	Soest	Duitsland	AAC International Air Display
za 04 juli	Spangdahlem	Duitsland	USAFE Open House
za 04 juli	Benson	GB	RAF Open Day

za 04-zo 05 juli	Koksijde	België	Air Show
za 11 juli	Lee-on-Solent	GB	International Air Day
do 16-za 18 juli	Savonlinna	Finland	vliegshow
za 18 juli	Fürstenfeldbruck	Duitsland	Tag der Offene Tur ?
za 18 juli	Memmingen	Duitsland	Tag der Offene Tur ?
za 18 juli	Upper Heyford	GB	USAFE Open House
za 18 juli	Yeovilton	GB	International Air Day
wo 22 juli	Culdrose	GB	International Air Day
za 25 juli	Cottbus	Duitsland	Offene Tur ? (ex DDR veld!)
za 25 juli	Leeming	GB	RAF Open Day
zo 26 juli	Ribnitz/Damgarten	Duitsland	Offene Tur (russisch veld!)
zo 26 juli	Manston	GB	RAF Open Day
wo 29 juli	Chivenor	GB	RAF Open Day
do 30 juli	Brawdy	GB	RAF Open Day ?
za 01 aug	Lakenheath	GB	USAFE Open House
za 01 aug	Katwijk (strand)	Nederland	reddingsdemonstraties
zo 02 aug	Donkmeer/Berlare	België	vliegshow
za 08 aug	Texel	Nederland	vliegshow
za 08-zo 09 aug	Moorsele	België	Oldtimer Weekend
zo 09 aug	Hechtel/Sanicole	België	Air Show
zo 16 aug	Grossenhain	Duitsland	Offene Tur (russisch veld!)
vr 21-za 22 aug	Dübendorf	Zwitserland	kijkdagen
za 22 aug	Havelte	Nederland	KL Open Dag
za 22 aug	Rygge	Noorwegen	open dag ?
zo 23 aug	Alconbury	GB	USAFE Open House
za 29 aug	Lelystad	Nederland	vliegshow
zo 30-ma 31 aug	Wroughton	GB	Great Warbirds Air Display
za 05 sept	Bratislava	Tjechoslowakije	vliegshow
zo 06 sept	Beauvechain	België	Air Show, met Blue Angels!
zo 06 sept	St.Mawgan	GB	RAF Open Day
zo 06-zo 13 sept	Farnborough	GB	SBAC Air Display
wo 09 sept	Emmen	Zwitserland	kijkdag
za 12-zo 13 sept	Namur	België	vliegshow
zo 13 sept	Florennes	België	Portes Ouvertes
za 19 sept	Finningley	GB	Battle of Britain At Home Day
za 19 sept	Leuchars	GB	Battle of Britain At Home Day
vr 25 sept	Payerne	Zwitserland	kijkdag
vr 23-za 24 okt	Dübendorf	Zwitserland	kijkdagen

Wie klaagt er nog dat er deze zomer niets te beleven valt? Vooral de aangekondigde evenementen in Duitsland, waarvan enkele op russische velden, mogen gerust een positieve ontwikkeling genoemd worden. Het wereldberoemde demonstratieteam van de US Navy, de Blue Angels, komt dit jaar eindelijk weer eens naar Europa en zal onder andere op het belgische Beauvechain te zien zijn!

Wat betreft de vliegshows in Scandinavië en oost-Europa is niet veel meer bekend dan de datum. De eerder aangekondigde vliegshow op het Zweedse veld Lungbyed op 5 of 22 augustus gaat volgens de huidige berichten niet door. De evenementen in Zwitserland zijn geen vliegshows maar "kijkdagen" tijdens een operationele dag (een soort spottersdag voor het gewone publiek dus) op een woensdagmiddag, vrijdagmiddag of zaterdagochtend. De aangekondigde open dag op Brawdy (30 juli) is verdacht, waarschijnlijk is het veld dan voor alles behalve helikopters al gesloten.

TUNNAN

SAAB J.29 "TUNNAN"

Sinds mensenheugenis heeft Zweden getracht op het gebied van defensie onafhankelijk te zijn van alle landen, en daar is men tot nu toe prima in geslaagd. Dit geldt ook voor de militaire luchtvaart, op enkele "tijdelijke" oplossingen na (Spitfire, Mustang, Vampire, Hunter) heeft de "Kongelige Svenska Flygvapnet" (KSF, zweedse luchtmacht) sinds de tweede wereldoorlog kunnen beschikken over jachtvliegtuigen van binnenlands fabrikaat. SAAB's Draken, Viggen en Grippen mogen bij iedereen bekend zijn, veel minder bekend is echter zwedens eerste echte operationele straaljager: de "Tunnan", oftewel "Ton".

EERSTE EXPERIMENTEN MET STRAALVLIETUIGEN

Tijdens de tweede wereldoorlog raakte Zweden in een technologisch isolement. Terwijl de strijdende naties met rasse schreden voorsprong maakten kreeg Zweden van al deze nieuwe ontwikkelingen niets mee. Direkt na de oorlog waren de ontwerpers en constructeurs bij SAAB (Svenska Aeroplan Aktie-Bolaget) er zich van bewust dat ze een grote achterstand hadden op het gebied van aërodynamica en straalaandrijving, het laatste een veelbelovende nieuwe manier van aandrijving welke vooral door Groot-Britannië en Duitsland in snel tempo ontwikkeld was. SAAB's nieuwste jager, de tweestaartige J21, kon het onmogelijk opnemen tegen de toestellen die de Verenigde Staten en Groot-Britannië ondertussen in operationele dienst hadden. Al tijdens de oorlog waren enkele zweedse wetenschappers bezig geweest met nieuwe aërodynamische vormen en straalaandrijving, maar hun idee was dat deze nieuwe technieken ver in de toekomst lagen. De luchtmacht dacht daar echter anders over en stimuleerde de ontwikkeling van een eigen straalmotor. Lente 1945 kreeg SAAB de opdracht onderzoek te doen naar de meest praktische vorm van een straalvliegtuig. De zweedse militaire luchtvaartindustrie was terug in de race.

Het eerste ontwerp was uitgerust met twee staartbomen zoals de J21 en de Britse Vampire. Verwacht werd dat deze RX1 met een motor van zo'n 6000 kilogram stuwdruk een maximum snelheid van 740 kilometer per uur zou halen. Drie bedrijven hielden zich bezig met het ontwikkelen van een straalmotor: Svenska Flygmotor AB, AB Lundströms Ängturbin en Svenska Turbinfabrike AB Ljungström. Een ander SAAB ontwerp, de RX2, had de vreemde bijnaam "de vrolijke weduwe". Herfst 1945 had SAAB meer gedetailleerde plannen klaar. De R101 leek verdacht veel op Lockheeds P-80 Shooting Star, maar van het bestaan daarvan had SAAB geen enkel idee. Toen de eerste tekeningen en beschrijvingen van de Shooting Star gepubliceerd werden had men bij SAAB snel in de gaten dat hun eigen ontwerp verouderd was. Met tegenzin werd de verdere ontwikkeling van de R101 stopgezet.

Om toch ervaring met straalmotoren op te kunnen doen besloot men een J21 jager om te bouwen met straalaandrijving. Op dat moment kwam de De Havilland Goblin motor (onder andere gebruikt in de Vampire) vrij voor export, en Zweden kocht

direkt enkele exemplaren. Eén daarvan werd gemonteerd in de J21R welke voor het eerst vloog op 10 maart 1947. De luchtmacht vond het toestel als tijdelijke oplossing goed genoeg en accepteerde 60 exemplaren voor beperkte operationele dienst. Op deze manier deden zowel SAAB als de luchtmacht hun eerste echte ervaringen op met straalvliegtuigen.

ONTWIKKELING VAN DE "TON"

Het eerste nieuwe ontwerp kwam klaar in oktober 1945. De motor, een De Havilland Goblin met 1400 kilogram stuwdruk, was het achter het middelpunt van het toestel gemonteerd. De vlieger zat boven de rechte luchtinlaat waardoor de romp een diepe vorm kreeg. Omdat de vleugels te dun waren om het landingsgestel te kunnen herbergen werd deze in de romp gemonteerd. Om stabiliteitsredenen werd de staartboom langer dan de uitlaat. Hoewel de vorm niet bepaald strelend voor het oog genoemd kon worden was de luchtmacht enthousiast. Enkele belangrijke gebeurtenissen zouden het ontwerp echter danig veranderen. Ten eerste bleek De Havilland een nieuwe motor op stapel te hebben, de Ghost met zo'n 2300 kilogram stuwdruk. Met deze motor kon SAAB een veel geavanceerder toestel ontwerpen dan eerst voor mogelijk werd gehouden. Hoewel vooraf geen onderling contact tussen SAAB en De Havilland had plaatsgevonden bleek de Ghost qua afmetingen en compatibiliteit uitermate geschikt voor het SAAB ontwerp met zijn rechte luchtinlaat. In tweede dienst kreeg deze motor de aanduiding RM2. Ten tweede kreeg SAAB via contacten in Zwitserland eerstehands materiaal in handen betreffende de Duitse onderzoeken naar hoge snelheden. De Duitse wetenschappers hadden al vroeg geconcludeerd dat pijlvleugels hogere snelheden mogelijk maakten. SAAB herzag het ontwerp en gaf de vleugels van het toestel een beperkte pijlstelling van 25°. Het uiteindelijke ontwerp dat in januari 1946 getoond werd was voor die tijd uiterst geavanceerd. Opvallend is dat het ontwerp als twee druppels water leek op de wel gebouwde maar nooit gevlogen Duitse experimentele Messerschmitt P1101. Deze overeenkomst was volgens SAAB echter puur toeval.

SAAB schatte de maximum snelheid boven de 1000 kilometer per uur, geen slecht resultaat als men bedenkt dat op dat moment de geluidsmuur nog niet doorbroken was. In februari 1946 verzocht de luchtmacht het "project R1001" zoals het ontwerp nu aangeduid werd verder te ontwikkelen. De volgende zes maanden werden besteed aan het oplossen van alle technische problemen en het uitvoeren van windtunnelproeven. Om de geavanceerde vleugel te testen werd een SAAB 91A Safir trainer voorzien van R1001 vleugels op halve grootte. Dit toestel, aangeduid als "toestel 201", werd gedurende 1947 uitvoerig aan de tand gevoeld en bewees dat de SAAB ontwerpers hun huiswerk goed hadden gemaakt. Herfst 1946 gaf de luchtmacht opdracht voor de bouw van drie prototypes met serienummers 29001, 29002 en 29003. Hiermee had het toestel ook zijn nieuwe en uiteindelijke aanduiding gekregen: J29.

SAAB'S LELIJKE EEND VLIEGT

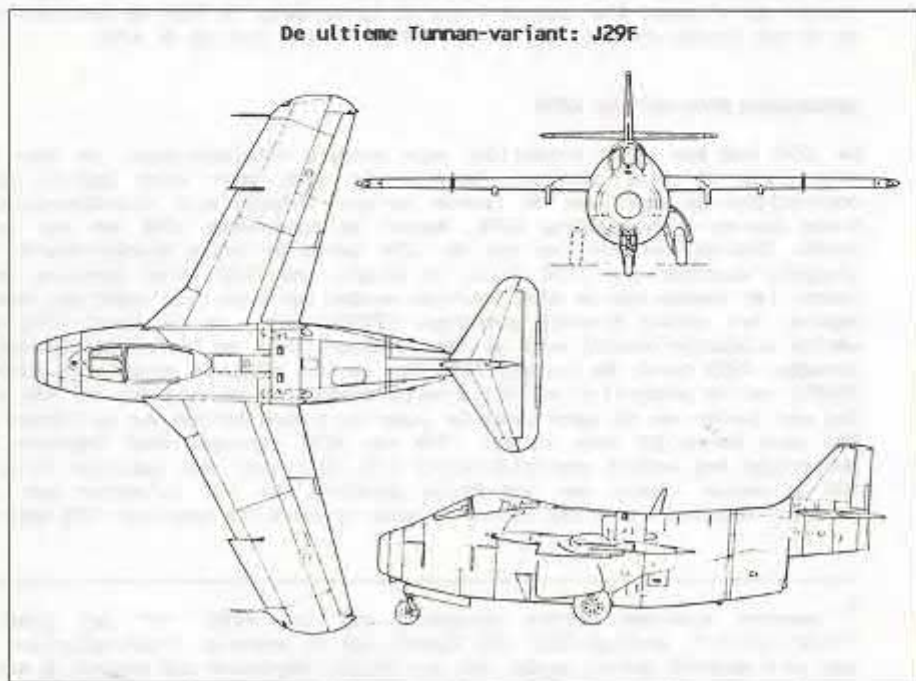
Het duurde nog eens twee jaar voordat de eerste J29 vliegklaar was. SAAB had een nieuw besturingssysteem met servomotoren ontwikkeld, en nadat deze in de zomer van 1948 naar behoren in een speciale opstelling getest waren werd aangenomen dat het prototype vóór 1 augustus zou vliegen. Het besturingssysteem bleek eenmaal ingebouwd serieuze tekortkomingen te vertonen, en het duurde meerdere weken voordat deze opgelost waren. Pas eind augustus kon het prototype beginnen aan de taxiproeven. Omdat er in Zweden geen enkele vlieger was die ervaring had met dit kaliber toestel werd de Britse testvlieger Squadron Leader Robert Moore aangetrokken. Tijdens de taxiproeven maakte hij al enkele kleine sprongen om

alle systemen te kunnen testen. Tevreden met de resultaten steeg hij op 1 september 1948 op voor een 30 minuten durende vlucht. Hierbij werd de snelheid tot een minimum gehouden. Tijdens de daarop volgende vluchten werd deze echter stapsgewijs in snel tempo opgevoerd. Uiteindelijk bleek het toestel sneller te vliegen dan vooraf was aangenomen! Ook andere eigenschappen waaronder de wendbaarheid waren boven alle verwachtingen.

Zoals gewoonlijk met geavanceerde toestellen was het testprogramma niet probleemloos. De remkleppen in de vleugels bleken bij hoge snelheid heftig te vibreren en moesten naar de romp verplaatst worden. Dat de eerste 32 J29's nog afgeleverd werden met remkleppen in de vleugels illustreert goed dat zowel SAAB als de luchtmacht haast hadden met het project. Ook de besturingskleppen aan de achterrand van de vleugels gaven problemen: ze werkten te goed! Één enkele klep die over de hele lengte van de vleugel liep werkte zowel als aileron en flap. Een rolsnelheid van 180° per seconde was echter iets teveel van het goede! Het tweede prototype werd daarom voorzien van een conventionele gescheiden aileron en flap. De originele vorm van de uitlaat bleek veel turbulentie te veroorzaken.

Het tweede prototype vloog voor het eerst op 29 februari 1949, en het derde op 18 augustus van dat jaar. De eerste twee prototypes waren niet bewapent maar droegen veel testuitrusting met zich mee. Het derde prototype was wel bewapent, met vier 20mm snelvuurkanonnen onderin de neus. Een vierde prototype (serienummer 29004) was in de zomer van 1949 besteld en vloog voor het eerst op 21 juli 1950. Dit toestel was gebouwd naar productiestandaard met een krachtiger productie motor. Hiermee werd zonder problemen op een hoogte van 8150 meter de beoogde maximumsnelheid van Mach 0.85 (950 kilometer per uur) behaald.

De ultieme Tunnan-variant: J29F



OPERATIONEEL: DE J29A

Al snel kreeg het toestel een passende bijnaam: de ton, oftewel in het Zweeds "Tunnan". Eerste variant van de J29 welke in grote hoeveelheden werd gebouwd was de J29A. De eerste 32 exemplaren (serienummers 29101 t/m 29132) waren nog voorzien van remkleppen in de vleugels, alle andere J29's kregen de remkleppen gemonteerd in de romp, vlak vóór het hoofdlandingsgestel. In totaal werden er 224 J29A's gebouwd (29101 t/m 29324) welke allen afgeleverd werden tussen 10 mei 1951 en 8 juni 1954. In juni 1946 kreeg F13 op Norrköping de beschikking over de J28A (De Havilland Vampire FB.1), Zwedens eerste straaljager. Vanaf mei 1951 werden deze vervangen door de eerste productie-exemplaren van de Tunnan, het zou echter tot januari 1952 duren voordat de Tunnan echt operationeel werd. In 1962 schakelde F13 over op de J35 Draken.

In het begin ondervond men nogal wat moeilijkheden met het omschakelen naar de Tunnan. Hoewel de vliegers van F13 al wel gewend waren aan straalmotoren (dat was ook de reden waarom zij als eersten de beschikking over de Tunnan kregen) bleek de pijlvleugel en de hoge snelheid voor veel onveilige situaties te zorgen. Vluchtsimulators en een tweezitsuitvoering waren gemakkelijk geweest, meer oefeningen in de tragere Vampire en een betere grondschoon bleken echter ook goed te helpen. Na F13 gingen de afleveringen van J29A's aan operationele eenheden verder met F9 op Säve welke ook hun Vampires inruilden. Enkele J29A's bleven bij F9 tot 1962 in dienst. F12 op Kalmar verving de J21A door de J29A en bleef er mee vliegen totdat deze in 1960 vervangen werd door de J32B Lanser. F16 en F20 op Uppsala vlogen van 1952 tot 1963 met de J29A. Ook bij F3 op Malmslätt moesten de Vampires in 1953 plaats maken voor J29A's welke tien jaar lang bij die eenheid bleven vliegen. Hetzelfde jaar schakelde F10 op Ängelholm van de straal-aangedreven J21R over op de J29A, ook zij bleven tien jaar lang met deze toestellen vliegen. Als laatste kreeg F8 op Barkarby in 1954 de beschikking over de eerste Tunnan variant, zij vlogen echter al een jaar op de A298.

GRONDAANVALSVARIANT: DE A298

De J29A had een groot potentieel voor verdere ontwikkelingen, en deze lieten niet lang op zich wachten. Terwijl de J29A puur werd gezien als een onderscheppings-jager was de tweede variant bedoeld voor grondaanvallen, het kreeg daarom de aanduiding A298, hoewel de aanduiding J298 ook wel gebruikt wordt. Grootste verschillen met de J29A waren de extra brandstoftanks in de vleugels waardoor men 2100 liter in plaats van 1400 liter kerosine mee kon nemen. Ten tweede kon de A298 voorzien worden van ongeleide raketten, bommen en napalm. Het eerste B-model prototype (29325) vloog op 11 maart 1953 en het eerste productie-toestel werd al twee maanden later op 26 mei afgeleverd. Op 2 december 1955 rolde de laatste A298 van de 361 gebouwde exemplaren (29325 t/m 29685) van de productielijn. Het productietempo lag zó hoog dat in 1954 er elke dag een Tunnan van de band kwam! De superieure kwaliteiten van de Tunnan werden nog eens bevestigd toen in mei 1954 een A298 gevlogen door Kapitein Anders Westerlund het wereld snelheidsrecord brak door over een gesloten circuit van 500 kilometer lengte een gemiddelde snelheid van 977 kilometer per uur te vliegen. Voorheen stond het record op naam van de North American F-86 Sabre.

* zweedse eenheden worden aangeduid met de letter "F" wat staat voor "Flygflottilj", gevolgd door het nummer van de eenheid. Organisatorisch gezien kan zo'n eenheid gezien worden als een "wing" opgebouwd uit meestal 2 maar soms ook 3 squadrons, oftewel in het Zweeds "Division".

Eerste operationele eenheid met de A298 was F6 op Karlsborg welke hun A21A's in 1953 inruilden ten gunste van de Tunnan. Al in 1957 werden deze weer vervangen door de A32A Lanser. Ook F8 op Barkarby kreeg in 1953 de beschikking over de A298, en deze dienden van 1955 tot 1964 parallel met de J34 (Hawker Hunter F.4). Een derde aanvalseenheid was F7 op Sätenäs, zij ruilden hun A21R's in 1954 in voor A298's maar deze werden 2 jaar later al weer vervangen door de A32A Lanser.

FOTOVERKENNER: DE S29C

De veelzijdigheid van de Tunnan werd nog eens uitgebreid door de komst van de derde versie. Voor het eerst kreeg de Zweedse luchtmacht de beschikking over een snelle fotoverkenner: de S29C. In plaats van de vier kanonnen werd de romp onder de neus uitgediept waarin totaal 6 camera's gemonteerd konden worden, een voor die tijd respectabel aantal. Doorgaans kon gekozen worden uit twee verschillende configuraties, één voor lage en één voor grote hoogte. Later behoorden ook zijwaarts kijkende camera's tot de mogelijkheden. Verder was het toestel gelijk aan de twee voorgaande varianten. Het eerste prototype (29901) maakte op 3 juni 1953 de eerste vlucht, de 76 toestellen (29901 t/m 29976) werden in de daarop volgende periode tot 3 mei 1956 aan de luchtmacht afgeleverd. F11 op Nyköping kreeg in augustus 1953 als eerste de beschikking over de fotoverkenner als vervanging van de S31S (Spitfire PR.19). Als enige andere eenheid ruilde F21 op Luleå hun S26's (P-51D Mustang) in voor de Tunnan. Pas in de tweede helft van de jaren zestig werd de S29C uit dienst genomen en vervangen door de S35E Draken.

VERBETERINGEN AAN HET BASISONTWERP: DE 29D EN J29E

Naverbranding, tegenwoordig de normaalste zaak van de wereld, was in het begin van de jaren vijftig een nieuw en nog niet volledig ontwikkeld fenomeen. Ook in Zweden werd hard aan de ontwikkeling van een goed werkende naverbrander gewerkt. Svenska Flygmotor had de licentierechten van De Havilland voor de Ghost motor gekregen en ontwikkelde hiervoor zelf een naverbrander. Een knap staaltje werk als men bedenkt hoe weinig ruimte er in de Tunnan beschikbaar was, maar het wordt nog opmerkelijker als men bedenkt dat de Zweden de eerste waren die een naverbrander ontwikkelden voor een Britse straalmotor, zelfs de Britten hadden dit nog niet klaargespeeld! De combinatie Ghost/naverbrander kreeg de aanduiding RM2B. Deze werd voor het eerst geïnstalleerd in het prototype J29B (29325) waarmee het toestel de aanduiding SAAB 29D kreeg (let op: omdat het toestel niet in dienst van de Zweedse luchtmacht kwam, noch in hun opdracht ontwikkeld werd, kreeg het toestel niet de aanduiding J29D). Om het extra brandstofverbruik gedeeltelijk te compenseren kon de 29D meer brandstof meenemen. Na een periode van uitvoerige tests welke in maart 1954 begon werd het toestel gemodificeerd naar J29F-standaard en door de Luchtmacht overgenomen. Dankzij de naverbrander steeg het vermogen van de Ghost met 25% naar 2800 kilogram stuwdruk, hierdoor werden de vliegprestaties aanzienlijk verbeterd. Dit kan het beste als volgt geïllustreerd worden:

	zonder naverbrander	met naverbrander
stijgsnelheid	40 m/sec	60 m/sec
maximum vlieghoogte	13700 m	15500 m
maximum snelheid	1035 Km/u	1060 Km/u
startlengte	1350 m	790 m
gemiddeld vliegbereik	1500 Km	1100 Km

Tegelijkertijd was men ook bezig met een gewijzigde vleugelvorm waardoor het kritische Mach-nummer (snelheid van het toestel waarbij de sneller stromende lucht over de vleugels de geluidssnelheid bereikt) hoger kwam te liggen. De vleugel werd voorzien van een zogenaamde zaagtand-inkeping aan de voorrand. In totaal werden 29 A29B's in de periode van 15 maart 1955 tot 29 december 1955 voorzien van deze vleugel en aangeduid als J29E. Alle deden één jaar lang dienst bij F4 op Östersund waarna de 19 overgebleven toestellen gemodificeerd werden tot J29F.

LAATSTE VARIANT: DE J29F

Het was niet meer dan logisch om de twee verbeteringen uitgetoetst in de 29D en J29E te combineren in één toestel: de J29F. Het prototype was een omgebouwde J29B voorzien van de naverbrander en de nieuwe vleugel, en vloog voor het eerst op 20 maart 1954. 191 J29B's en 19 J29E's werden door SAAB omgebouwd tot J29F welke in de periode van 11 februari 1955 tot mei 1958 afgeleverd werden. Nog eens 98 J29B's werden door de luchtmacht zelf op Västerås in de periode van mei 1957 tot 15 december 1958 omgebouwd tot J29F. Eerste eenheid uitgerust met de J29F was F3 op Malmslätt, in 1965 schakelde deze eenheid over op de J35 Draken. F4 op Östersund vloog vanaf 1956 tot het midden van de jaren zestig met deze Tunnan-variant. Ook in 1956 schakelden F9 op Säve en F10 op Ängelholm over op de J29F. F9 ruilde deze in 1963 weer in voor de J34 (Hunter F.4), F10 bleef er nog een paar jaartjes langer mee doorvliegen voordat de J35 Draken voorgoed overnam. F15 op Söderhamn schakelde in 1957 van de J288 Vampire over op de J29F, in 1961 kreeg deze eenheid echter grondaanval als hoofdtak en schakelde men over op de A32A Lanser. De Tunnans werden overgenomen door de gecombineerde F16/F20 op Uppsala welke tot in de tweede helft van de jaren zestig bleven vliegen.

Hoewel op dat moment al aardig verouderd werden vanaf 1961 alle in frontlijn-dienst opererende J29F's voorzien van twee Sidewinder lucht-lucht raketten, één onder elke vleugel. Deze werd in Zweden in licentie gebouwd als de Rb24.



Deze foto zou net zo goed aan het begin van de jaren zestig op een operationeel vliegveld gemaakt kunnen zijn, het betreft echter J29F 29487/07 van F3 welke schitterend tentoongesteld staat in het deense luchtvaartmuseum van Billund. Let op de unieke (nauwelijks uitgeklapte) remklep vlak vóór het hoofdlandingsgestel.

UITFASERING

Op de helft van de jaren zestig had de Tunnan zijn beste tijd als operationeel jachtvliegtuig gehad. Ondertussen had SAAB twee nieuwe generaties succesvolle jagers geproduceerd (de J32 Lanser en J35 Draken) welke de ruggesgraat van de toenmalige luchtmacht vormden. In 1965 vlogen nog 6 eenheden met de Tunnan. Om een goed beeld te krijgen van alle operationele Tunnan-eenheden het volgende overzicht (let op!) tot aan 1965:

eenheid	basis	type	periode	opmerkingen
F3	Malmslätt	J29A	1953-1963	
		J29F	1955-current	frontlijndienst
F4	Östersund	J29E	1955-1956	
		J29F	1958-current	frontlijndienst
F6	Karlsborg	A29B	1953-1957	
F7	Sätenäs	A29B	1954-1965	
F8	Barkarby	J29B	1953-1964	
		J29A	1954-current	laatste vliegende J29A's
F9	Säve	J29A	1952-1962	
		J29F	1956-1963	
F10	Ängelholm	J29A	1953-1963	
		J29F	1956-1965	
F11	Nyköping	S29C	1954-current	frontlijndienst
F12	Kalmar	J29A	1952-1960	
F13	Norrköping	J29A	1951-1962	eerste J29 eenheid
F15	Söderhamn	J29F	1957-1961	
F16/F20	Uppsala	J29A	1952-1963	
		J29F	1961-current	alleen nog bij F20
F21	Luleå	S29C	1954-current	frontlijndienst
F22	UNO Congo	J29B	1961-1963	in VN dienst
		S29C	1962-1963	in VN dienst

"Current" betekent in dit geval zo veel als "nog in dienst in 1965". Over de J29B's van F22 hebben we het nog helemaal niet gehad, dit interessant aspect van de Tunnan zal in het tweede (en tevens ook laatste) deel aan bod komen.

In mei 1967 was het operationeel gedaan voor de Tunnan. Die maand vloog F4 een laatste afscheidsvlucht met 8 Tunnans. De Tunnan zou echter nog negen jaar lang in dienst blijven bij F13 op Malmslätt als doelsleper en training in elektronische oorlogsvoering. Na die negen jaar was de Tunnan echt op, op 27 augustus 1976 werd de allerlaatste sleepvlucht uitgevoerd. Twee dagen later werd tijdens de grote vliegshow op Malmslätt ter ere van het vijftigjarig jubileum van de luchtmacht de allerlaatste vlucht met een Tunnan uitgevoerd.

De volgende keer de rest van het Tunnan verhaal: dienst in Congo en bij de oostenrijkse luchtmacht, een serialoverzicht en een overzicht van bewaard gebleven Tunnans.

ER WAS EENS . . .

MEER CRASHES EN RAF-MOVEMENTS

Om te beginnen enkele crashes uit de goede oude tijd:

03 september 1947:

Anson C.XIX Series I TX158 van de SLAW (School of Land-Air Warfare) zag na de start meer "Land" dan "Air".

18 december 1947:

Meteor F.3 EE364 van 56 squadron stortte wegens brandstofgebrek neer, zo'n 13 kilometer ten oosten van Eindhoven.

23 april 1953:

Oxford I LB532 van de BCCF (ik ben even kwijt waar deze afkorting voor staat...) had een "stuitongeval" op Welschap.

27 juni 1955:

Sabre F.4 (britse aanduiding voor de in Canada gebouwde F-86's) XB633 van één van de op Geilenkirchen gebaseerde squadrons explodeert tijdens de start op Welschap. De piloot raakte daarbij zwaar gewond.

5 september 1955:

Meteor F.8 WB122 van de RAF was blijkbaar zeer gecharmeerd van het huis van Frits Philips. Boven de "Wielewaal" raakte de Meteor de bomen waarna het toestel crashte. De vlieger kwam hierbij om het leven.

Aanvullingen op ACE 1991/4:

De registraties van de crashes zijn gelukkig boven water gekomen:

05 augustus 1954 FZ-62 F-84G BLu

26 augustus 1955 EN-1 Meteor NF.11 BLu

We vervolgen het overzicht van britse movements van vlak na de oorlog met de maanden oktober en november '48:

oktober 1948

04	PH535	Anson C.XII	13	PR916	Tempest II
	RR332	Oxford I	14	PH540	Anson C.XII
05	PH535	Anson C.XII		PH760	Anson C.XII
	PH540	Anson C.XII		TX211	Anson C.XIX Srs.I
	RR332	Oxford I		NR728	Dominie I
07	PH587	Anson C.XII		PR911	Tempest II
	PH710	Anson C.XII		TG376	Vampire F.1
	TX170	Anson C.XIX Srs.I	15	VM361	Anson C.19
	TX210	Anson C.XIX Srs.I		NT181	Mosquito FB.VI
09	PH710	Anson C.XII	19	PH622	Anson C.XII
11	PH554	Anson C.XII		TX159	Anson C.XIX Srs.I
12	PH529	Anson C.XII	20	PH590	Anson C.XII
	PH554	Anson C.XII		PH622	Anson C.XII
	NR728	Dominie I		PH760	Anson C.XII
	PR873	Tempest II		VM327	Anson C.19

23	PH644	Anson C.XII	29	TX185	Anson C.XIX Srs.I
	PH844	Anson C.XIX		VM362	Anson C.19
25	PH622	Anson C.XII		FX219	Harvard IIB
26	PH540	Anson C.XII		TE388	Spitfire LF.XVI
	PH644	Anson C.XII		TG337	Vampire F.1
	TA591	Mosquito FB.VI	30	PH529	Anson C.XII
27	NJ636	Auster AOP.V		PH540	Anson C.XII
28	VM361	Anson C.19		PH815	Anson C.XII
	VP185	Mosquito B.35		TG352	Vampire F.1
	TE388	Spitfire LF.XVI	31	TX161	Anson C.XIX Srs.I

Op de 28^e staat ook foutief Anson TX327 genoteerd, dit serial werd in feite toegewezen aan een Dominie C.II, maar is nooit gebouwd.

november 1948

01	PH529	Anson C.XII		VM327	Anson C.19
	TX181	Anson C.XIX Srs.I		TA591	Mosquito FB.VI
	VM327	Anson C.19	18	PH760	Anson C.XII
04	VM327	Anson C.19		LX427	Oxford I
05	PH540	Anson C.XII	20	VM327	Anson C.19
	PH622	Anson C.XII	22	PH838	Anson C.XII
06	PH587	Anson C.XII	23	PH622	Anson C.XII
	NJ636	Auster AOP.V		PH838	Anson C.XII
10	TG380	Vampire F.1	25	NJ636	Auster AOP.V
14	NJ636	Auster AOP.V	27	NJ636	Auster AOP.V
15	FX219	Harvard IIB			
	V3884	Oxford I			
16	PH704	Anson C.XII			
	PH765	Anson C.XII			

Met dank aan: "British Military Aircraft Serials 1878-1987" (Bruce Robertson, MCP 1987)

Op de 22^e staat Anson VM348 vermeld, dit serial is echter nooit uitgegeven.

MUURKRANT

- Voor een korte foto-trip door zuid-Engeland worden nog 1 of 2 medereizigers gezocht. Hoofdoel is het vliegspektakel op Boscombe-Down waar meer dan 300 toestellen worden verwacht! Andere velden staan ook op het programma.

De planning ziet er ruwweg als volgt uit:

Vertrek woensdagmiddag 10 juni, donderdags Yeovilton (verhoogde activiteit bij de Hunters verwacht), vrijdag t/m maandag Boscombe Down (aankomst, beide vliegdagen en vertrek van de deelnemende toestellen), maandag t/m donderdag andere velden waaronder Marham en Wattisham (vrijwel zeker basisbezoeken op deze twee velden), vrijdagochtend 19 juni terug (net op tijd voor Gilze-Rijen!).

Een fraai programma. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met Hans Portengen, hij heeft gelukkig ook een telefoon: 040-458147.

SPOTLIGHT



Een russisch toestel op Eindhoven is natuurlijk al op zich een unieke zaak, maar als blijkt dat het toestel in kwestie van een type is dat bij deze gelegenheid voor het eerst in het westen waargenomen werd wordt het toch wel heel erg interessant. Echt veel is over het toestel niet bekend, maar we hebben toch het een en ander bij elkaar weten te schrapen.

ANTONOV AN72 & AN74 COALER

KORTE BESCHRIJVING

Aan het begin van de jaren zeventig ging men in de Sovjet-Unie op zoek naar een opvolger voor de zeer succesvolle Antonov An26, de iets grotere tegenhanger van "onze" Fokker F27. In die tijd was men in de Verenigde Staten ook bezig met het ontwikkelen van een nieuwe generatie transportvliegtuigen, deze moesten dankzij enkele slimme trucjes over een STOL- (Short Take-Off and Landing) capaciteit beschikken. Door de straalmotor boven de vleugels te plaatsen werd de uitlaatstroom over een deel van de vleugels en landingskleppen geleid, hierdoor nam het stijvermogen bij lage snelheden enorm toe. Van de Amerikaanse prototypes (YC-14 en YC-15) is nooit iets geworden, maar het idee bleef hangen. Het Antonov ontwerpbureau maakte dankbaar gebruik van het Amerikaanse research en ging het systeem toepassen op hun An26 opvolger.

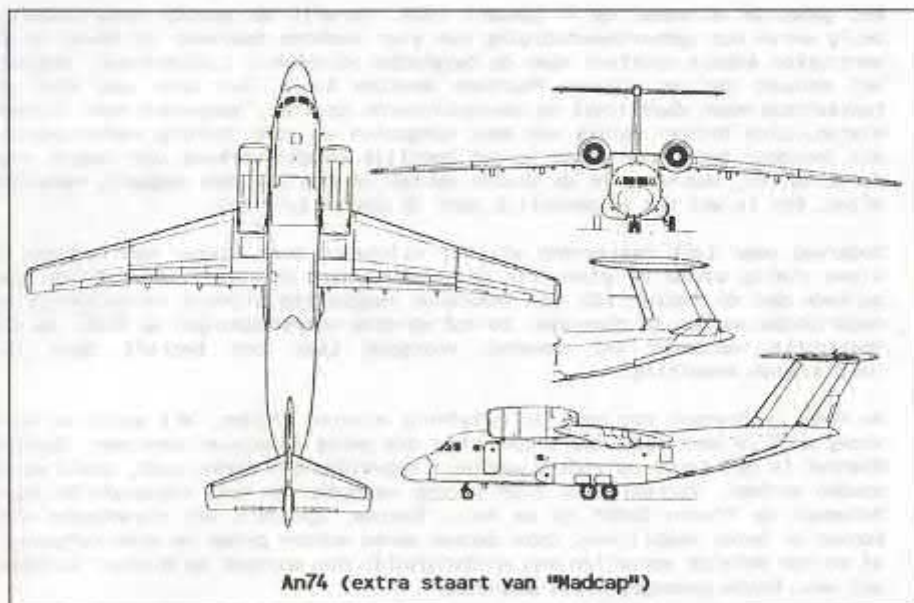
Het toestel kreeg de aanduiding An72, en later de NATO-codenaam "Coaler". Het eerste van de twee prototypes, gebouwd in Kiev, maakte op 22 december 1977 zijn eerste vlucht. Na nog eens acht pre-productie toestellen gebouwd te hebben verhuisde de productielijn naar Kharkov. De eerste varianten werden voorzien van twee Zaporozhye/Lotarev D36 turbofan motoren met elk 6375 kilogram stuwdruk. Latere toestellen zijn echter voorzien van verbeterde D436 motoren met elk 7360 kilogram stuwdruk. Enkele varianten voorzien van verbeterde radar en elektronica wordt aangeduid met An74, deze zijn te herkennen aan de bollere neus. Een experimentele variant met een AWACS-achtige schotel op de staart (NATO codenaam Madcap) is tot nu toe enkel waargenomen als achtergrond op een foto. Er worden op dit moment per jaar ongeveer 20 toestellen van alle varianten gebouwd. Hoewel ook militair inzetbaar worden ze vooral voor het burger- en VIP-vervoer ingezet.

DE ANTONOV OP EINDHOVEN

Onlangs is bekend geworden dat alle buitenlandse militairen die inspecties uit komen voeren in Nederland aan zullen komen op Eindhoven. Het eerste inspectie-team uit het voormalige oostblok konden we op 18 februari een groep militairen uit het GOS (voorheen Sovjet-Unie) verwelkomen. Het toestel waarmee ze kwamen was weliswaar civiel geregistreerd maar daarom zeker niet minder interessant. Binnenkort kunnen meer van zulke inspecties verwacht worden.

VARIANTEN

- An72 Coaler A: Twee prototypes.
An72A Coaler C: Eerste productievariant, romp en vleugels verlengd.
An72AT Coaler C: Geoptimaliseerd voor vrachtvervoer, vrachtruim aangepast zodat containers met internationale standaardafmetingen vervoerd kunnen worden.
An72S Coaler C: Geoptimaliseerd voor VIP vervoer, voorzien van onder andere luxe fauteuils, toilet en keuken.
An74 Coaler B: Variant met nieuwe aanduiding geoptimaliseerd voor operaties onder alle weersomstandigheden. Radar in bollere neus, uitgebreide elektronica en brandstofcapaciteit. Voorzien van twee druppelvormige ramen aan de linkerkant.
An74A Coaler B: An72A met bollere neus en elektronica van An74.
An74AT Coaler B: Vruchtvariant van An74A.
An74S Coaler B: VIP-variant van An74A
An74 Madcap : AEW/AWACS-variant van An74 met radarschijf op het verticale staartvlak. Mogelijk slechts experimenteel of ontwikkeld voor gebruik vanaf Sovjet vliegdekschepen.



AFMETINGEN & PRESTATIES

lengte	: 28,07 m	max.vlieghoogte	: 10700 m
spanwijdte	: 31,89 m	startlengte	: 930 m
hoogte	: 8,65 m	landingslengte	: 465 m
vleugeloppervlak	: 98,62 m ²	vliegbereik	: 2000 Km
max.laadvermogen:	10000 Kg		
max.startgewicht:	34500 Kg		
max.snelheid	: 705 Km/u	alle gegevens zijn van een An72A	
kruijsnelheid	: 550-600 Km/u	met D36 motoren, startgewicht	
		33000 Kg waarvan 7500 Kg vracht.	

AFDELING STERKE VERHALEN

BAJESKLANTEN . . .

Opgepakt en in de bak gegooid worden is zelden een prettige ervaring, er zijn genoeg spotters die daar urenlang over kunnen vertellen. Maar soms, heel soms, is het wél een grappige ervaring. Het is niet direkt de bedoeling dat iedereen nu zijn uiterste best gaat doen om zoveel mogelijk opgepakt te worden, in de hoop dat het ooit eens leuk is. Deze anekdote van een paar jaar terug willen wij U echter niet onthouden, te meer daar het over walen (franstalige belgen) gaat. Wat wil je nog meer...

Het gebeurde allemaal op 4 januari 1989. Terwijl de meeste nederlanders nog bezig waren hun gehoorbeschadiging van vier nachten daarvoor te boven te komen vertrokken enkele spotters naar de belgische vliegbasis Luik-Bierset. Motivatie: het gerucht dat er spaanse Phantoms moesten komen. Het weer was niet al te fantastisch maar daar trekt de doorgewinterde spotter, hongerend naar bijzondere kisten, zich bitter weinig van aan. Aangezien er zo'n twintig nederlanders bij dit incident betrokken waren is het moeilijk om dit verhaal uit ieders oogpunt te vertellen, daarvoor in de plaats vertel ik het uit één oogpunt, namelijk de mijne. Dat is wel net zo makkelijk want ik was er zelf bij.

Onderweg naar Luik passeerden wij het vliegveld Beek alwaar een eenzame OH-58 Kiowa zielig stond te staan (is dit nederlands? Whatever...). Dit was ook de periode dat de Fokker 100 van Ivoorkust regelmatig tijdens testvluchten op de nederlandse velden te zien was. Zo ook op deze woensdagmorgen op Beek. Na enkele doorstarts verdween het toestel voorgoed (wat ons betreft dan) in de laaghangende bewolking.

Na Beek is Bierset nog maar zo'n twintig minuten rijden. Wij waren er al vrij vroeg want je weet maar nooit hoe vroeg die gekke spanjolen aankomen. Spotten op Bierset is net zoals op andere waalse vliegvelden een linke zaak, zoals we later zouden merken. Verrekijkers zijn streng verboden en met fotograferen haal je helemaal de "Toorn Gods" op de hals. Kortom, spotters met chronische diarree kunnen er beter weg blijven. Onze darmen waren echter prima in orde (afgezien van af en toe heftige aanvallen van winderigheid) dus spotten op Bierset durfden wij wel aan. Niets gewaagd, niets gewonnen.

Wij meenden bij de rolbaan, tegenover het luchthavengebouw(tjetje), een goede tactische opstelling te hebben gevonden. Later bleek dat de meeste andere spotters zich hadden geïnstalleerd bij de kroeg langs het luchthavengebouw terwijl een enkeling het aandurfde om in de landing te gaan staan. De Mirages wilden wel vliegen, dat was mooi meegenomen. Het geluid van een Sncma Atar is altijd nog beter dan een Pruttel & Wilniet F-100, maar kan het uiteraard niet opnemen tegen een echte Generaal Elektriek J-79, bekend van Phantom- en Starfighter-faam. Verder deed een lokaal gebaseerde Fouga Magister het een octaafje hoger en complimenteerde een F-16 van Volkel het geheel. Maar nog geen spaanse Phantoms...

Eerste teken van onraad was een bekend voorkomende Volkswagen Golf welke door een militaire jeep geëscorteerd werd. Dit vehikel behoorde toe aan de bij velen bekende Robert K. uit R., zij bleken achteraf voor ondervraging naar Luik gebracht te worden. Blijkbaar was de jacht geopend. Bij ons arriveerde de eerste militair zo'n tien minuten later. Hij, en al zijn collegae, weigerden Nederlands te praten, dus wij praatten opeens geen van allen meer Frans, als we dat al konden. Paniek alom bij de Belgen. Uiteindelijk kregen ze met pijn en moeite uitgelegd dat wij met hen mee moesten komen naar de wacht, maar dat hadden wij meteen al begrepen.

Bij de PM (Police Militaire, aanduiding voor militair bewakingspersoneel die zó dom zijn dat ze zelfs de letters LB niet kunnen schrijven) aangekomen werden onze paspoorten ingenomen door een behoorlijk vuil kijkende Waal (dit is een pleonasme). Hij ratelde een onverstaanbare preek uit, wij keken wat naar het plafond en naar buiten. Na zijn geslaagde Hitler-imitatie stuurde hij ons naar onze "cel" waar we moesten wachten. Deze cel bestond uit een kamertje met een loket en een enkele deur die alleen van binnen uit (!) op slot kon. Door het raam kon mooi de gepaalde Thunderflash eens goed bestudeerd worden. Ander pluspunt van deze onverwachte accommodatie: het begon te regenen.

Lang waren we niet alleen in onze cel, want de Walen bleken een heuse razzia op poten te hebben gezet. Alle inzittenden van Nederlandse auto's rond het vliegveld werden gearresteerd en meegenomen door de PM. Let wel: alle Nederlandse auto's! Hieronder valt ook de auto van een Nederlands echtpaar die slechts spottend zoonlief in de landing afzette en net weer aan wilde rijden toen de PM om de hoek kwam zeilen. Hieronder valt echter niet de Duitse auto van twee Nederlandse spotters (ik weet het, dit klinkt moeilijk, maar geloof het nou maar) die net zo vrolijk als alle anderen met de verrekijker stonden te zwaaien. Discriminatie en razzia, dat lijkt verdacht veel op de periode '...-'.. (vul maar twee jaartallen in). Kortom, alle gearresteerde Nederlanders kwamen in die ene cel bij elkaar, en daar begon het voor de Walen mis te gaan.

Hoe meer man er bij kwamen, hoe gezelliger het werd, zeer tot de ontsteltenis van onze bewakers. Het plan was om ons zó te demotiveren dat wij het nooit meer in ons achterhoofd zouden halen om nog ooit te gaan spotten op Bierseet. Het werkte echter averechts: wij maakten er een gezellige boel van waardoor uiteindelijk half Wallonië een chronische aanval van depressie kreeg, en dat zijn ze volgens mij nog steeds niet te boven. Het begon met de verplichte nieuwjaarswensen, daarna met ieders verhaal hoe zij opgepakt waren, en toen kwamen de onvermijdelijke spottersverhalen uit de rijke historie weer te boven. De Soesterberg-delegatie begon het interieur met stickers wat op te fleuren en paste een instructiekaart voor "wat te doen bij brand en andere foutjes" aan onze eisen aan. Een toevallig buiten passerende Waal werd uitgejouwd, kortom, het leek wel een SGE-spottersavond.

Uiteraard moet er in zo'n situatie altijd wel iemand naar het toilet. Zoals gezegd kon de deur van buiten af niet gesloten worden dus onze man met opgezwollen blaas kuierde vrolijk de gang in en vroeg naar het toilet. Als dat zo makkelijk gaat wil iedereen wel even naar het toilet! De bewakers vonden dit echter de spuigaten uitlopen, arrestanten die op eigen gelegenheid komen en gaan, dus zij plaatsten een dienstplichtige met schietijzer voor onze deur. Het zou me niets verbazen als hij nu nog pijn in zijn nek heeft, want het werd voor ons een sport om de deur zo hard mogelijk open te gooien, of hij er nou voor stond of niet. Om hem niet te veel in het duister te laten omtrent de bedoeling van de wandelende arrestanten riep iedereen na het opensnijten van de deur "mesjeu twailet!". Tot op de dag van vandaag staat die arme dienstplichtige stakker bij ons bekend als Mesjeu Twailet.

Na een uur of zo werd het voor de walen tijd om eens iets te gaan ondernemen. Terwijl wij ons afvroegen of de spanjolen ondertussen al geland waren c.q. of ze überhaupt wel zouden komen ging plotseling het eerder genoemde loket open. Ha, actief! Zonder enig overleg vooraf vloegen zo'n tien man op het loket af en begonnen met veel commotie te bestellen: "Twee patat mayo!", "Een patatje oorlog, maar wel snel!", "Gooit er voor mij ook effe 'n berelul in!", enzovoort. Op deze culinaire wandaad hadden onze waalse "vrienden" niet gerekend, want net zo snel als het loket open ging, ging het ook weer dicht. België-Nederland 0-3.

Fouilleren, dat hadden ze nog niet geprobeerd. Na twee uur kwam de waal met de meeste strepen (hij kon lezen én schrijven, maar niet tegelijkertijd) op het idee dat het misschien niet eens zo dom was om de arrestanten te fouilleren op wapens, geheime documenten, micro-films en pepermuntjes. Omdat er in ons select gezelschap ook twee vrouwen aanwezig waren moest er speciaal voor hen een vrouwelijke militair overkomen. Het was op dat moment al overduidelijk dat de walen de titanenstrijd spotters/PM aan het verliezen waren, het fouilleren was niet meer dan een farce om het waalse moraal niet helemaal tot in de schoenen te laten zinken. Zover ik weet hebben ze niets gevonden, op een paar snotterige zakdoeken na dan. Kom jongens, geef het maar op.

Het was weer wat minder gaan regenen, dus de hoogste tijd om te vertrekken. Aangezien de walen nog steeds in het bezit waren van onze paspoorten, kijkers en enkele camera's konden wij niet zomaar aanlopen, daar was wel enig "overleg" voor nodig. Gelukkig was de opperwaal ondertussen tot de conclusie gekomen dat het plan toch niet was verlopen zoals hij had verwacht. Eén voor één moesten de laffe spotters voor het bureautje van de heldhaftige wachtcommandant verschijnen. Blijkbaar hadden wij hem abusievelijk de indruk gegeven dat zijn Hitler-imitatie bij ons in goede aarde was gevallen, want hij begon er weer mee! Hij eindigde met de woorden (maar dan in het Frans): "Ik wil jullie hier nooit meer zien, als ik één van jullie ooit binnen een straal van... van... van 15 kilometer (hier moest hij een hand van iemand anders lenen want hij had zelf maar 10 vingers) zie gaan jullie voorgoed op water en brood!". Toen iemand tegen hem zij dat wij over twee weken weer terug kwamen (er zou dan ook iets te doen zijn, maar wat is me even ontschoten) stond de boel helemaal op stelten.

Het was echter al te laat, ze waren goed ziek van ons geworden dus moesten we ondanks deze druppel in de toch al overgelopen emmer vertrekken. Lachend werden de in beslag genomen spullen weer terug gepakt en stapten we één voor één in de frisse maar ondertussen wel droge winterschemering. Na een gekke bek tegen de op wacht staande sukkel te hebben getrokken scheurde spottend Nederland met veel kabaal weg. Bij wijze van kroning op ons werk zijn we nog een keer langs de shelterarea gereden om er zeker van te zijn dat de spanjaarden niet binnengekomen waren. Daarna zijn we maar naar huis gereden, een hele ervaring en een mooie anekdote rijker.

Sindsdien heeft men in België deze razzia-techniek nooit meer gebruikt. Sterker nog, de bewaking werd door deze affaire moreel zó afgezwakt dat een tijdje later dezelfde Robert K. uit R. in staat was om met veel kabaal het complete verticale staartvlak van een neergestorte portugese A-7 Corsair van de lokale dump te halen en mee naar huis te nemen! Dat gaat mij ook iets te ver, maar het zegt genoeg over de kwaliteit van de bewaking.

Tot zover dit relaas. Opgepakt worden hoeft van mij niet zo nodig, maar als het ooit weer eens gebeurd, hoop ik er net zo vrolijk over te kunnen vertellen als nu. Dat het U allen goed mag gaan in het spottersseizoen '92. Marco Dirxx

THRILLSEEKERS



AL LIFTEND DOOR ZUID-DUISSLAND

Met de berispende opmerkingen in de vorige ACE nog in het achterhoofd (sorry Willem, het zal niet meer gebeuren) vertrok Willem Westerhof op een zondagmorgen met Rene Dolfsma en Tom van de Wijngaarden richting Frankfurt om daar in de omgeving weer eens wat US Army velden te gaan bezoeken. Geheel volgens afspraak nam Willem aldaar afscheid van zijn reisgenoten om in zijn eentje twee weken liftend op pad te gaan.

BONAMES / MAURICE ROSE zo.08-03-92

Het eerste veld 's morgens was Maurice Rose in Bonames, een dorp onder de rook van Frankfurt. Het veld is niet erg groot en zeer goed te overzien. Meteen bij aankomst werd duidelijk dat er weer OH-58D's aanwezig waren, iets wat bij het vorige bezoek niet zo was. Het was voor Willem geen grote moeite om op één na alle heli's op het veld te lezen, bij de betreffende UH-1 ontbraken de laatste 2 cijfers van het serial. Bij OH-58D 89-0087 ontbrak de karakteristieke bol boven op de hoofdrotor, maar gezien enkele andere verschillen en het serial mag duidelijk zijn dat het hier niet om een standaard-Kiowa gaat.

5/158 AvReg:

UH-1H : 68-15278, 68-15705, 69-15434, 69-15543, 69-15911, 72-21620, 72-21630

OH-58D: 87-0749, 87-0750, 87-0751, 87-0752, 87-0754, 87-0758,
87-0759, 88-0285, 88-0287, 88-0811, 88-0816, 89-0087

HANAU zo.08-03-92

Op Hanau waren wagens de ongunstige stand van de zon slechts een klein UH-60's en een paar UH-1's te lezen. Besloten werd om 's middags als de zon wat verder naar het westen was gedraaid het nog maar eens te proberen. De nummertjes staan bij de tweede poging.

BÜDINGEN zo.08-03-92

Bij aankomst op Büdingen bleek al meteen dat de oogst van deze akker, want veel groter is het niet, beter was dan de vorige keer. Net zoals op Maurice Rose is hier vrij gemakkelijk alles wat buiten staat te spotten, het enige wat problemen kan veroorzaken is dat er soms heli's precies achter de hangaar staan en daardoor alleen met tegenlicht te lezen zijn. Nadat eerst vanaf de weg de Cobra's gelezen waren die achter de hangaar stonden werd vanaf de andere kant van het veld de rest van de kisten gelezen. Bij de poort gaf de bewaker tot ieders verbazing toestemming om een Cobra die zeer fraai voor de hangaar stond opgesteld op de gevoelige plaat vast te leggen. Deze jongen die er amper oud genoeg uit zag om zijn eigen veters te strikken had er zelfs geen enkel bezwaar tegen dat we nog wat meer heli's gingen platen. Hij zag niet in waarom er altijd zo moeilijk over gedaan werd (dat doen wij al heel lang niet meer...!)

4/7 AvReg:

AH-1F : 67-15522, 69-16445, 70-15959, 79-23223, 79-23245, 81-23528, 81-23530
 UH-1H : 70-16272
 OH-58C: 68-16705, 68-16825, 70-15096, 70-15172, 70-15398,
 70-15515, 71-20423, 71-20445, 72-21102, 72-21180

FRANKFURT / RHEIN-MAIN zo.08-03-92

Op Frankfurt stond het drietal een kleine verrassing te wachten. Net op de spottersplaats bij het bruggetje aangekomen zagen ze onder een vleugel van een helemaal vooraan geparkeerde Galaxy een witte CASA-212 uit de bossen richting startbaan taxiën. Op het moment dat de verrekijkers in aanslag werden genomen draaide het toestel echter de neus weg waardoor alleen de achterkant groot in beeld kwam! Gelukkig stond een stuk verderop een spotter die dit vrij bijzonder toestel wel gelezen had zodat in ieder geval het registratienummer bekend werd.

visitors:

C-141B	: 67-0004	USAF	437AW
C-5B	: 85-0004	"	60AW
C-12C	: 76-22556	US Army	6AvDet
CASA-212C	: 87-0159	"	
Boeing 747SP:	A6-ZSN	UAE Gvmt	

HANAU zo.08-03-92

Nadat het middageten was verorberd was de zon dusdanig ver doorgedraaid dat er op Hanau heli's konden worden gelezen, dus maar weer richting Hanau. De twee bezoeken leverden het volgende op:

G Co 2/227 AvReg:

UH-1H : 74-22501, ..-15774

2/227 AvReg:

OH-58A: 70-15083, 70-15185, 70-15202, 70-15622
 OH-58C: 69-16231, 70-15119, 70-15174, 70-15191, 70-15248, 70-15250, 72-21141
 AH-64A: 87-0451

H Co 3/4 AvReg :B Co 6/158 AvReg:8/158 AvReg :2/227 AvReg :

UH-60A: 81-23581, 81-23590, 82-23688, 82-23734, 88-26050,
 88-26053, 88-26060, 88-26067, 88-26068
 EH-60A: 85-24468, 86-24571
 EH-60C: 86-24566, 87-24660

Het was voor Willem de hoogste tijd om afscheid te nemen van zijn metgezellen en al liftend op pad te gaan richting het zuidduitse Neuburg. Binnen de tien minuten kreeg hij zijn eerste lift van een vrouw met een Peugeot 205GTI te pakken die met een snelheid van bijna 200 km/uur richting Neuburg scheurde. Verder dan Ingolstadt ging het echter niet want ze moest zelf verder naar München. Na een stuk door Ingolstadt te hebben gelopen op zoek naar de juiste weg moest hij een klein kwartier wachten voordat de lift naar Neuburg op kwam dagen. Om ongeveer half 8 werd hij in het dorpje Marienheim afgezet. Een bushalte moest voor die nacht maar als slaappleats dienen. Zo koud is het in maart ook weer niet...

NEUBURG ma.09-03-92

Rond een uur of 5 kwamen de eerste busreizigers opdagen maar aangezien Willem niet van vroeg opstaan houd draaide hij zich nog maar een keer om. Tegen een uur of half 7 besloot hij toch maar om op te staan. Toen hij zijn hoofd uit zijn slaapzak stak zag hij niet veel, het was namelijk gruwelijk mistig! Ondanks het zicht van nauwelijks 50 meter kleepte hij zich aan en liep naar de landing van het vliegveld, alwaar nog geen 25 meter ver te kijken viel. Boven de mist scheen gelukkig de zon zodat rond een uur of 10 de mist geheel verdwenen was. Ook de Duitsers was dit opgevallen, om half elf werd de eerste Phantom opgestart.

JG74:

F-4F : 37+28, 37+31, 37+32, 37+85, 37+94,
38+00, 38+40, 38+48, 38+60, 38+64, 38+68
Do.280-2: 58+85

visitors:

Alpha-Jet: 40+23, 40+25, 41+36	Luftwaffe	JBG49
Do.280-2 : 58+28	"	JG73
HFB.320 : 16+23	"	JBG32

FÜRSTENFELDBRUCK di.10-03-92

Tegen een uur of 3 besloot hield Willem het op Neuburg voor gezien en ging al liftend naar Fürstfeldbruck. Na een grondige studie van de kaart reisde Willem via Augsburg om zo de enorme verkeersdrukte rond München te ontwijken (een ware hel voor lifters). Geen slechte keuze want tegen 6 uur stond hij op het industrie-terrein naast het vliegveld. Na het boodschappen doen moest enkel nog een plaatsje voor de nacht gevonden worden, een afdakje bij de lokale voetbalvereniging voldeed prima. De volgende ochtend was een herhaling van de dag ervoor: mist die rond 10 uur optrok. Ondertussen was Willem al helemaal naar de andere kant van het vliegveld gelopen omdat hij (terecht) verwachtte dat ze vanaf die kant zouden gaan vliegen. De eerste Alpha-Jets waren nog niet weg of de eerste bezoeker kondigde zich al aan: een C-9 van Frankfurt. De Tucano's vertrokken vlak na de middag maar kwamen een uur later weer terug.

JBG49:

Alpha-Jet: 40+06, 40+07, 40+18, 40+23, 40+29, 40+47, 40+70, 40+77, 40+84, 40+85,
40+93, 41+06, 41+09, 41+14, 41+36, 41+37, 41+38, 41+61, 41+68

visitors:

C-9A : 71-0879	USAF	55AAS
Tucano T.1: ZF169, ZF286, ZF288	RAF	

BADEN-SÖLLINGEN wo.11-03-92

's Middags werd weer de reis voortgezet naar het doel van de volgende dag: Söllingen. Na een lift in een personenauto tot Leipheim en in een vrachtwagen tot Karlsruhe stond Willem in het donker na een half uur duim omhoog houden gestrand op een parkeerplaats, het is in het donker bijna onmogelijk om een lift te krijgen. Dan maar slapen in een leegstaand huisje! De volgende dag stond hij nog vóór 9 uur op het veld. Het was nu eens niet mistig maar wel bewolkt en winderig. Dit weerhield de Canadezen gelukkig niet van het vliegen. Van de CF-18's waren nog enkele getooid met het embleem van het inmiddels opgeheven 409 Squadron. De twee bezoekende MB.339's waren gespoten in de kleuren van het bekende/beruchte demo-team Freccie Tricolori.

ICAG:

CF-18A: 188709, 188733, 188742, 188743, 188745, 188749, 188750,
 188756, 188763, 188766, 188770, 188784, 188795, 188796
 CF-18B: 188922, 188927, 188928
 CT-133: 133052, 133450

visitors:

C-12F : 84-0164	USAF	58AS
MB.339A: MM54.../4, MM54.../12	AMI	313°gr

BREMgarten do.12-03-92

Twee liften van een franse dame en van een jongen die voor de ADAC in Zwitserland iemand met een gebroken been op moest gaan halen brachten Willem tot op 3 kilometer van Bremgarten. Tegen 7 uur 's avonds stegen nog 3 Phantoms op maar het was al te donker om nog iets te lezen. Willems oog viel meteen op een hutje vlak naast de landing. Onder het afdakje op een bank was het goed overnachten (sic!). De volgende morgen was er geen mist maar ook geen zon, wel stond er een guur windje. Het duurde tot half 11 voor de eerste RF-4E's het luchtruim kozen. Van de 12 Phantoms werd er één slechts voorbij geslept.

AG51:

RF-4E: 35+22, 35+33, 35+34, 35+40, 35+56, 35+57,
 35+58, 35+61, 35+75, 35+78, 35+82, 35+86

visitors:

C.160D: 50+55	Luftwaffe	LTG62
---------------	-----------	-------

FRANKFURT / RHEIN-MAIN do.12-03-92

Het weer er in de loop van de dag alleen maar slechter op, harde wind en een zeer dreigende lucht maakte het spotten ongemakkelijk en onprettig. Eigenlijk stonden voor de volgende dag Lahr en Baden-Baden-Oos op het programma. Gezien het weer daarvoor in de plaats maar weer naar Frankfurt. Hier aangekomen was het nog net licht genoeg om twee Galaxies en de niet meer vliegende C-140 61-2491 te lezen. Het voordeel van een grote luchthaven zoals Frankfurt is dat je er je overbodige spullen zoals een rugzak in bewaring kunt geven. Ook de aanwezigheid van een McDonalds en een paar comfortabele stoelen om op te slapen waren voor Willem absolute pluspunten!

visitors:

C-5A: 69-0017, 69-0024	USAF
------------------------	------

FRANKFURT / RHEIN-MAIN vr.13-03-92

De volgende morgen was Willem al weer vroeg wakker. 's Morgens werd eerst voldoende eten ingeslagen om de dag op de pier gezond door te komen. Bij de pier aangekomen moest helaas geconstateerd worden dat de entree-prijs alweer was verhoogd van 5 naar 7 Mark, de kaffers! Buiten op de pier bleek de wind behoorlijk tekeer te gaan, het zou wat betreft militair vliegverkeer een rustig dagje worden. C-9 67-22584 is eigenlijk van 375AW maar vliegt tijdelijk bij het 55AAS op Rhein-Main. Er stonden nog meer Herculeessen op het platform maar deze waren dankzij de combinatie slecht weer/groene camouflage niet te lezen. Ook de volgende nacht werd in het luchthavengebouw doorgebracht.

7SOS:

MC-130E: 64-0555

55AAS:

C-9A: 67-22584, 71-0882

visitors:

C-130B	: 60-0310	USAF	AFRES	731AS
C-141B	: 64-0612, 66-0196, 67-0026	"		437AS
C-5A	: 69-0017	"		
CL.601	: 12+04	Luftwaffe		FBS
Boeing 747SP:	A6-ZSN	UAE Gvmt		

RAMSTEIN zo.15-03-92

Na zaterdag 's morgens in de stad te hebben gewinkeld is Willem naar Ramstein afgereisd. Daar aangekomen zat er niets anders op dan de tent in de bossen op te zetten en te gaan slapen, want het begon al te schemeren. De zondag was een echte rustdag, het regende bijna de hele dag. Maar onder het getik van de druppels rustig de zaterdag krant van voor naar achter en weer terug doorlezen en af en toe een binnenkomende of vertrekkende kist lezen is op zijn tijd ook niet gek. C-141 67-0007 is één van de weinigen nog in het witte kleurenschema.

visitors:

C-130B:	59-1530	USAF	AFRES	731AS
C-141B:	67-0164	"		60AW
	65-0218	"		437AW
	67-0007	"		438AW
C-5A :	67-0170	"	NY ANG	137AS

RAMSTEIN ma.16-03-92 & di.17-03-92

's Maandags klaarde het weer gelukkig op, in de ochtend nog wat bewolking maar deze moest al snel ruimte maken voor de nodige zon, ook de wind was voor het grootste gedeelte verdwenen. Opvallend was F-16C 85-1459 welke al rondvlog met de staartcode van de nieuwe eigenaar: de South Dakota Air National Guard. Ramstein krijgt nieuwere F-16's afkomstig van Torrejon. De twee G.91's keerden 's maandags vlak na het opstijgen weer terug omdat de eerste zijn landingsgestel niet in kon krijgen! De twee A-10's kwamen 's maandags binnen en vertrokken de volgende dag meer. De KC-135 maakte een missie vanaf Ramstein.

512FS:

F-16C: 85-1400/RS, 85-1436/RS, 85-1438/RS, 85-1455/RS, 85-1458/RS, 85-1467/RS,
85-1468/RS, 85-1471/RS, 85-1472/RS, 85-1474/RS, 85-1479/RS, 85-1480/RS,
86-0255/RS, 86-0270/RS, 87-0221/RS, 87-0238/RS, 87-0240/RS, 87-0247/RS,
87-0248/RS
F-16D: 86-0049/RS

526FS:

F-16C: 85-1410/RS, 85-1426/RS, 85-1460/RS, 85-1478/RS, 86-0209/RS, 86-0315/RS,
87-0227/RS
F-16D: 85-1511/RS

175FS:

F-16C: 85-1459/SD

58AS:

C-12F: 84-0163
 C-20A: 83-0500
 C-21A: 84-0086
 UH-1N: 69-6606

visitors 16-03-92:

A-10A	: 76-0550/WR, 79-0218/WR	USAF	
C-141B	: 66-0192	"	60AW
	64-0612, 64-0615, 64-0649, 67-0004	"	437AW
	67-0007	"	438AW
C-5B	: 86-0026	"	60AW
C-9A	: 71-0879	"	55AAS
F-16C	: 86-0350/SP	"	23FS
C-12C	: 77-22944	US Army	56AvCo
	: 78-23127	"	207AvCo
	: 66-18027	"	56AvCo
N.262D	: 81/AH	AdA	ET1/61
G.91T	: MM6433/60-83, MM54408/60-108	AMI	60BA
HS.748 Srs 2A:	CS03	BLU	21sm
E-3A	: LX-N90445	NATO	NAEWF
Tornado F.3	: ZE811/NB	RAF	111sqn
	ZE835/EE	"	23sqn

visitors 17-03-92:

A-10A	: 76-0550/WR, 79-0218/WR	USAF	
KC-135R	: 63-8029	"	
C-141B	: 63-8084	"	63AW
	64-0623, 67-0025	"	438AW
F-15C	: 80-0022/BT/"22TFS"	"	22FS
C-12C	: 76-22564	US Army	56AvCo
U-21A	: 66-18010	"	"
OV-10	: 67-18925	"	1M1B
DHC.5D	: 1170/SU-BFJ	Egypt AF	
F.27-300M	: C-B	KLU	334sqn

BITBURG wo.18-03-92 & do.19-03-92

Soms gaat het goed met liften, soms ook niet. Van Ramstein naar Bitburg was een typisch geval van niet. Tegen het eind van de middag van Ramstein vertrokken lukte het niet om dezelfde dag nog Bitburg te bereiken. Noodgedwongen moest Willem op een stationnetje vlak langs de snelweg de nacht doorbrengen. De volgende ochtend bracht een lift hem tot zo'n 25 kilometer van Trier, daarna kon hij meereiden met een jongedame die in Trier naar school moest. Om even voor achten stapte Willem midden op het schoolplein uit, onnodig te zeggen dat hij nogal wat bekijks trok met al zijn spullen! Rond 10 uur werd eindelijk het veld bereikt. Het noodlot sloeg weer eens toe, vlak voordat de beruchte spottersboom bereikt werd stegen net twee Italiaanse G91's op, waarvan nog net 1 code gelezen kon worden. Gelukkig had iemand anders ze de dag ervoor wel gelezen. Als slaappleaats kwam het kleine kapelletje vlak bij de spottersplaats weer eens goed van pas. De volgende ochtend begonnen de gekken om 6 uur al te vliegen! En hij lag net zo lekker te slapen...

22FS:

F-15C: 79-0022/BT, 79-0058/BT, 80-0011/BT, 80-0022/BT
 F-15D: 80-0054/BT

53FS:

F-15C: 84-0001/BT, 84-0002/BT, 84-0003/BT, 84-0006/BT, 84-0007/BT,
84-0010/BT, 84-0016/BT, 84-0019/BT, 84-0021/BT, 84-0025/BT
F-15D: 84-0044/BT

525FS:

F-15C: 79-0079/BT, 80-0029/BT
F-15D: 80-0055/BT

visitors 18-03-92:

F-111E	: 68-0047/UH	USAF	77FS
G.91Y	: MM6448/32-02, MM6450/32-12	AMI	13°gr
G.222-TCM:	MM62132/46-32	"	2°gr
CH-53G	: 84-26	Heer	HFR35

SPANGDAHLEM do.19-03-92

Dankzij het voortijdig wakker worden kon Willem al vroeg richting Spangdahlem vertrekken. Hij kreeg een lift van een man die stug beweerde dat ze die dag niet zouden vliegen omdat het een beetje mistig was. Maar hier kwam hij al snel van terug toen in de buurt van Binsfeld aangekomen twee F-16's opstegen. Het weer zat deze dag helaas niet mee, het was bewolkt, de wind was weer wat straffer geworden en het was behoorlijk nevelig. Desondanks werd er goed gevlogen.

23FS:

F-16C: 86-0313/SP, 86-0347/SP, 86-0361/SP, 86-0363/SP, 86-0364/SP, 86-0366/SP,
87-0223/SP, 87-0243/SP, 87-0262/SP, 87-0271/SP, 87-0281/SP, 87-0287/SP,
88-0398/SP

81FS:

F-4G: 69-0241/SP, 69-0247/SP, 69-0248/SP, 69-0263/SP, 69-0291/SP, 69-7558/SP,
69-7579/SP, 69-270/SP

480FS:

F-16C: 86-0226/SP, 86-0302/SP, 86-0327/SP, 86-0341/SP, 86-0346/SP, 86-0349/SP,
87-0218/SP, 87-0219/SP, 87-0245/SP, 87-0249/SP, 87-0282/SP, 88-0400/SP

visitors:

C-130E: 70-1260	USAF	37AS
-----------------	------	------

Het weer werd er in de loop van de dag niet beter op dus Willem besloot om zijn biezen te pakken en richting huis te gaan. Hij vertrok om 2 uur vanaf Spangdahlem en was na 4 liften 's avonds om half 10 thuis. Onderweg bleek Nörvenich avondvliegen te hebben, maar daar had Willem geen zin meer in. Een koelkast vol met bier en het eigen bed lonkte...

OUDE GLORIE

WRECKS & RELICS OP EINDHOVEN

Diegenen die van mening zijn dat niet vliegwaardige toestellen geen vliegtuigen meer zijn kunnen dit artikel beter overslaan, aan hen is het niet besteed. We hebben nog nooit een opsomming gegeven van alle "wrecks & relics" op Eindhoven, dat maken we bij deze goed. De informatie is misschien niet 100% volledig en zeker niet compleet, opmerkingen en aanvullingen zijn dus méér dan welkom.

FOKKER S.14 MACHTRAINER L-20

Zondermeer de minst bekende van alle wrakken en monumenten op Eindhoven. De Machtrainer was een door Fokker ontwikkelde straaltrainer waarvan er voor de KLu 20 gebouwd zijn (L-1 t/m L-20, de L-4 is vóór aflevering gecrasht in de VS). De L-20 (constructienummer 7365) komt als laatste op 14-11-56 in dienst bij de Jacht Vlieg School (JVS) op Twenthe. Na een vrij saaie loopbaan op 14-07-66 buiten dienst gesteld en kort daarna naar Eindhoven gebracht om dienst te gaan doen bij de brandweer (snodaards!). De foto stamt uit 1968/69. Uiteindelijk is het toestel gesloopt, het is echter onbekend wanneer.



HAWKER HUNTER T.7 N-310

In tegenstelling tot de bij Fokker gebouwde eenzitters zijn alle tweezits Hunters gebouwd door Hawker, zo ook de N-310 welke op 14-11-58 op Soesterberg wordt afgeleverd. Met slechts 796 vliegreuren op de klok wordt het toestel op 23-01-63 al buiten dienst gesteld, waarna het voor korte tijd naar Eindhoven verhuisd. Uiteindelijk komt het toestel bij de Philips brandweer in Geldrop terecht (foto binnenzijde kافت) alwaar de N-310 het loodje legt.

LOCKHEED F-104G STARFIGHTER D-8091

De D-8091 (Fokker lijnnummer 10541) wordt op 25-09-63 aan de OCU op Twente afgeleverd, maar verhuisd al op 17-03-64 naar 322/323sqn op Leeuwarden. Na ombouw tot jachtbommenwerper op 01-04-66 naar 312sqn op Volkel. Als dit squadron in 1984 omschakelt op de F-16 worden alle nog vliegende F-104's ingedeeld bij het Uit Faserings Onderdeel (UFO), zo ook de D-8091 op 01-06-84. Als één van de laatsten beëindigd de D-8091 op 25-10-84 zijn actieve dienst bij de KLu waarmee tevens het nederlandse Starfighter tijdperk wordt afgesloten. Het toestel wordt opgeslagen op rustoord Ypenburg. De kist wordt in 1989 naar Eindhoven gebracht maar verlaat dit veld jammer genoeg weer op 25-03-91 om dienst te gaan doen bij de brandweer van Vlissingen. Of ze hem ooit aan zullen steken...?

NORTH AMERICAN B-25D-25-MC / MITCHELL II B-9

Constructienummer 100-20754. Het leven van de B-25 begint in Amerika bij de USAAF met registratie 42-87261. Het toestel wordt overgedragen aan de RAF welke het als Mitchell II met de registratie FR199 in dienst stelt bij 320(Dutch)sqn op Dunsfold. Na de oorlog gaat het toestel naar de MLD. Daar krijgt de Mitchell achtereenvolgens de volgende registraties: A22/1-22, M-9/13-9 en B-9/2-9. Op 08-07-54 wordt het toestel buiten dienst gesteld en aan de TH Delft geschonken alwaar de cockpitsectie wordt gebruikt als vluchtsimulator. Overigens zijn op de HTS Haarlem B-25 onderdelen te vinden (o.a. een stuk staart), het is zeer goed mogelijk dat deze van de B-9 afkomstig zijn. De cockpitsectie wordt in 1981 aan het Aviodome gegeven om tentoongesteld te worden. Dit is echter nooit gebeurd, tot 1989 staat de cockpit opgeslagen in Badhoevedorp. Daarna verhuist het toestel naar het museum "Bevrijdende Vleugels" in Veghel. Sinds 1990 is het te vinden bij de "Dukes of Brabant Air Force" in de Rainbow hangaar (foto).



NORTHROP/CANADAIR NF-5A FREEDOM FIGHTER K-3003

Op 25-04-70 afgeleverd aan 313sqn op Twenthe. De NF-5 verblijft hier heel zijn operationeel leven en wordt op 05-11-86 buiten dienst gesteld. Omdat veel NF-5's verkocht worden aan Griekenland, Turkije en Venezuela gaat ook de K-3003 in de VUD (vervroegd Uit Dienst) op Gilze-Rijen, alwaar af en toe korte vluchten worden gemaakt met het toestel om de vliegwaardigheid te behouden. De K-3003 is echter geen kandidaat voor een tweede leven in warmere landen en verhuist op 22-01-87 voor instructie doeleinden naar de LETS (Luchtmacht Elektro Technische School) bij Schaarsbergen. Vier jaar later, op 30-03-91 komt het toestel per dieplader naar Eindhoven om opgeknapt te worden tot poortwachter-status. Na een opknappbeurt verhuist het toestel naar Gilze-Rijen om aldaar met de registratie K-3066 als monument te gaan dienen.

NORTHROP/CANADAIR NF-5A FREEDOM FIGHTER K-3029

Op 26-10-70 afgeleverd aan 314sqn op Eindhoven. De K-3029 is echter geen lang operationeel leven beschoren want het wordt onherstelbaar beschadigt tijdens de start vanaf Ramstein op 11-07-75. Op Eindhoven wordt het toestel weer zo goed mogelijk opgebouwd om dienst te gaan doen als lijdend onderwerp voor instructie doeleinden. De initialen van de drie heren die het toestel weer opgebouwd hebben zijn verwerkt in de nieuwe registratie: "TPG-29". Begin 1984 verhuist het toestel naar Twenthe (foto). Sinds 1989 staat het toestel weer met de originele registratie aan de poort van Twenthe.



NORTHROP/CANADAIR NF-5A FREEDOM FIGHTER K-3034

Afgeleverd op 28-10-70 en meteen in dienst getreden bij 314sqn. In 1985 raakt de NF-5 tijdens een landing met het voorwiel de landingslichten waarna het neuswiel inklapt en het toestel met de neus over de baan verder schuift. Gevolg: een flinke scheur en dus een afgeschreven NF-5. Ongeveer 7 maanden na dit incident verhuist het inmiddels weer op zijn voorpoot gezette toestel naar Gilze-Rijen om als Battle Damage Repair Training (BDRT) kist dienst te gaan doen.

NORTHROP/CANADAIR NF-5A FREEDOM FIGHTER K-3068

Afgeleverd aan 314sqn op 04-12-71. Op 16-01-87 komt de K-3068 op de vliegbasis Rheine-Kopsten in botsing met een gans. De klap is zo hard dat het toestel moet worden afgeschreven. Het toestel wordt terug gebracht naar Eindhoven en dient daar als BDRT kist (foto binnenzijde kaft). Sinds 05-02-92 staat de NF-5A tegenover het VVTC gebouw op Eindhoven tentoongesteld in de originele grijs/groene camouflage. De K-3068 is het vierde toestel dat op Eindhoven als monument bewaard wordt, niet slecht!

NORTHROP/CANADAIR NF-5A FREEDOM FIGHTER K-3071

Op 20-03-72 aan 314sqn afgeleverd, maar al snel naar 316sqn op Gilze-Rijen. Het gaat echter al snel mis met dit toestel: op 03-10-73 komt de K-3071 tijdens de start in botsing met een vogel, het toestel maakt een flinke schuiver over de baan en komt na het oversteken van de weg tot stilstand in een weiland (vlak bij de welbekende spotters-plek). Het toestel wordt afgeschreven en overgebracht naar Eindhoven. Aldaar bouwt een crewchief met de voornaam Nico het toestel in 7 maanden weer op. Hij noemt het resultaat "NAC-7" (Nico's Aircraft Corporation).

De NAC-7 wordt lange tijd op Eindhoven gebruikt voor instructie doeleinden. Begin 1985 verhuist het toestel naar Gilze-Rijen waar het tot voor kort gebruikt werd om het bewapenen van NF-5's te oefenen. Op de foto is de (gekreukelde) staart van de NAC-7 op Gilze-Rijen te zien met een voor KLU begrippen onbekend embleem.



REPUBLIC F-84G-11-RE THUNDERJET K-85

Amerikaans serienummer 51-10178. Deze F-84G begint zijn KLU loopbaan bij 306sqn op 11-08-52, enige tijd later wordt het overgeplaatst naar 311sqn. Het toestel wordt op 13-07-55 op Eindhoven buiten dienst gesteld en aan de poort gezet. Hoewel origineel gecodeerd als "TC-1" wordt deze in 1967 veranderd in "TB-1", pas dan wordt ook het registratienummer K-85 op de staart aangebracht. In 1988 wordt de Thunderjet ter gelegenheid van de KLU open dag in een Double Dutch (destijds een NF-5 demonstratieteam van Eindhoven) kleurenschema gespoten. Begrijpelijk genoeg heeft men daar nu spijt van, het toestel zal waarschijnlijk dit jaar nog een opknopbeurt ondergaan en zijn oude jasje gelukkig weer terug krijgen.



REPUBLIC F-84F-51-RE THUNDERSTREAK P-140

Serienummer 52-7191. De P-140 wordt afgeleverd aan KLU op 03-01-56 en komt in dienst bij 312sqn op 01-03-56 als de "DU-17". Acht dagen later wordt het toestel overgedaan aan 313sqn. Dit is echter maar tijdelijk want op 15-05-56 krijgt 312sqn het toestel weer terug, nu als "DU-15". Op 06-11-58 verhuist de P-140 naar Eindhoven om daar te gaan dienen bij 314sqn. Het toestel wordt al vrij vroeg buiten dienst gesteld, namelijk op 23-12-66. De Streak blijft echter nog vrij lang op Eindhoven. Het wordt onder andere meerdere malen 's zomers tentoongesteld op "Wonderland", een recreatief evenement voor kinderen gehouden in het "POC" tegenover het PSV stadion (foto). Ook andere Streaks zijn hier waargenomen, zoals de P-164, P192, P-200 en P-231. De P-140 verhuist naar de

LETS bij Schaarsbergen, duikt even op Gilze-Rijen op en wordt midden 1971 op Soesterberg in gebruik genomen als decoy. In 1979 keert de Streak terug op de LETS om kort daarna verbrand te worden.

REPUBLIC F-84F-61-RE THUNDERSTREAK P-164

Serienummer 53-6547. De P-164 wordt op 27-07-56 naar Eindhoven overgevlogen en gaat op 28-08-56 dienst dien bij 316sqn. Op 08-01-58 overgenomen door 314sqn met als code "8T-17". Op 03-02-60 gaat de Streak naar het derde squadron op Eindhoven: 315sqn. Op 21-06-70 buiten dienst gesteld en daarna jarenlang gebruikt als decoy. Waarschijnlijk begin jaren tachtig verbrand of gesloopt.

REPUBLIC F-84F-61-RE THUNDERSTREAK P-192

Serienummer 53-6921. Overgevlogen naar Volkel op 24-07-57 en overgeplaatst naar Eindhoven op 09-08-57 voor 315sqn als "TB-17" en even later als "TB-25". Terug naar Volkel op 15-10-60. Daar blijft de Streak tot het betrokken raakt bij een ongeval op 14-11-69. Op 20-04-70 buiten dienst gesteld en daarna gebruikt als decoy. Pas op 13-08-84 naar de LETS gegaan, aldaar verbrand of gesloopt.

REPUBLIC F-84F-61-RE THUNDERSTREAK P-200

Serienummer 53-6923. Wordt op 27-02-58 overgevlogen naar Volkel alwaar het op 08-03-58 in gebruik wordt genomen door 312sqn. Na een korte loopbaan bij 312sqn op 19-06-58 naar 311sqn als "PP-2" en later "PP-3". Terug naar 312sqn op 23-10-59 als "DU-2". De P-200 komt naar Eindhoven op 14-11-60 voor 314sqn. Het vliegt onder andere eind jaren zestig bij de onfortuinlijke Eindhovense variant van het bekende stuntteam "Whisky Four". De Streak wordt op 01-07-70 buiten dienst gesteld en daarna gebruikt als decoy. Waarschijnlijk begin jaren tachtig gesloopt of verbrand.

REPUBLIC F-84F-66-RE THUNDERSTREAK P-231

Serienummer 53-6742. Op 18-05-56 overgevlogen naar Volkel alwaar het op 07-06-56 dienst gaat doen bij 312sqn als "DU-13". Na groot onderhoud komt het op 08-08-59 in dienst bij 311sqn. Zoals vele andere Streaks wordt het toestel op 02-11-70 op Eindhoven buiten dienst gesteld en opgesteld als decoy. In 1979 krijgt de P-231 een plaatsje aan de poort van Eindhoven. De kist zal waarschijnlijk dit jaar nog een welverdiende opknabeurt krijgen.

REPUBLIC F-84F-71-RE THUNDERSTREAK P-277

Serienummer 53-6924. Op 19-08-57 overgevlogen naar Eindhoven maar op 03-09-57 als DU-9 in dienst gesteld bij 312sqn op Volkel. Daarna naar 311sqn als "PP-11" en weer terug naar 312sqn. De P-277 is aan het eind van de jaren zestig ook nog voor enige tijd op Leeuwarden gebruikt als target-tug (doelsleper). Als laatste heeft dit toestel bij 314sqn op Eindhoven gevlogen (foto hierlangs). De P-277 wordt op 07-09-70 buiten dienst gesteld en verhuist midden 1971 naar Gilze-Rijen als decoy. In 1985 keert het toestel terug op Eindhoven waar het nog steeds in belabberde staat te vinden is.

Over de twee Spitfires (echte en nep) valt zoveel te schrijven dat we het daar de volgende keer uitgebreid over zullen hebben.



Een voormalig wrak van Eindhoven. Na slechts 5 jaar operationeel gediend te hebben is deze Hunter T.7 uiteindelijk in Geldrop ten onder gegaan. (archief)



Na een ferme "bird-hit" op Hopsten was de K-3068 alleen nog maar geschikt als bron van onderdelen, én als Eindhovens vierde poortwachter! (archief)



Thunderstreak P-277 in betere tijden, gefotografeerd op het oude rolbaantje. Meer over dit toestel op de pagina hiernaast. (archief)



Vaak gezien, zelden geplaat. KLM onderhoudt met Fokker 50's en SF-340's de Cityhopper vluchten van en naar Eindhoven. PH-KVC in de landing. (18 februari 92)



Doit eens begonnen als een Volkel F-16, de J-882 vliegt nu bij 316 squadron vanaf Eindhoven, helaas nog wel met een 314 embleem. (18 februari 92)



Oplettende lezers van de civiele movements weten dat deze Beech 90 van Colt de meest waargenomen buitenlandse kist op Eindhoven is. (17 februari 92)