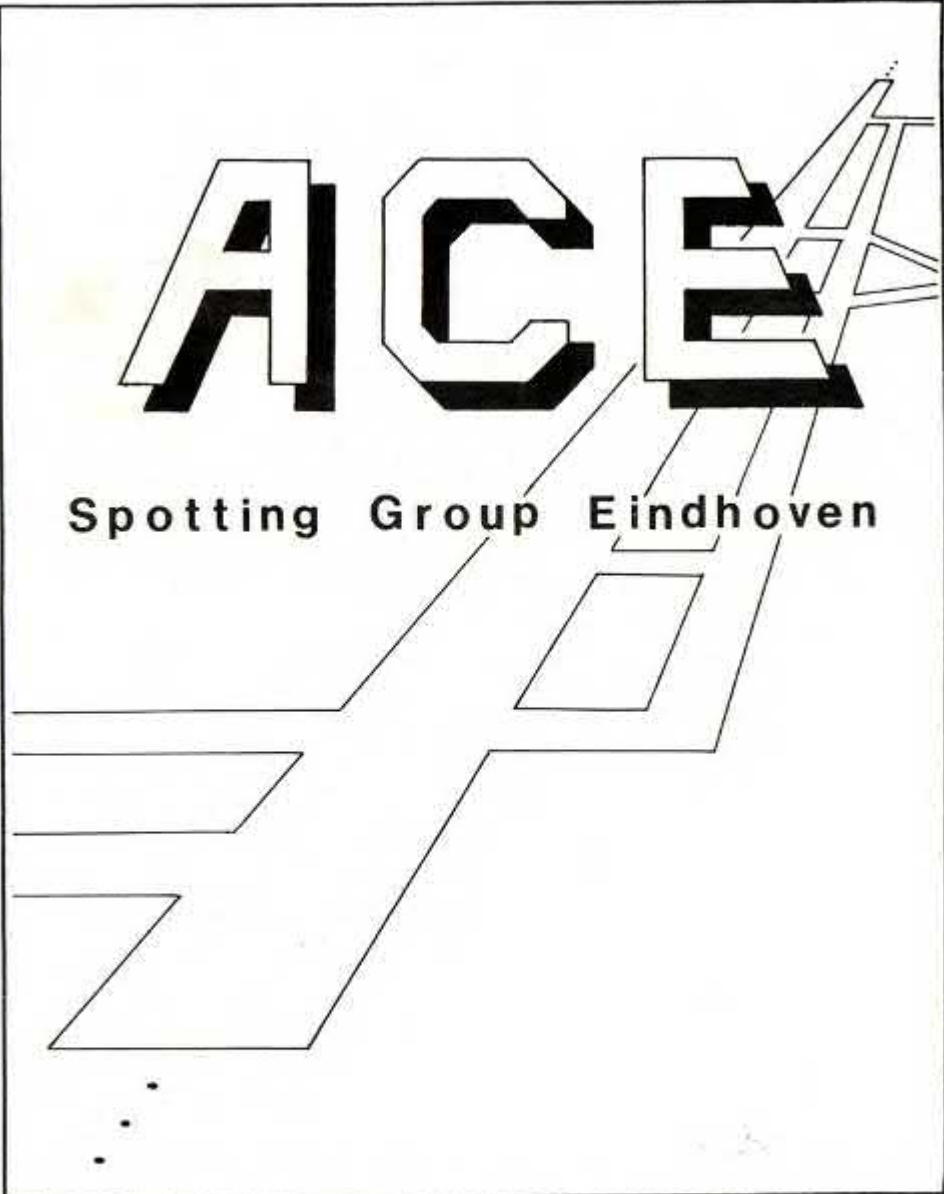


ACE



Spotting Group Eindhoven

1990 / 0 ——— December

REDAKTIONEEL

ACE is een tweemaandelijks uitgave van SG Eindhoven, en is alleen bedoeld voor privé gebruik. Overname van gegevens is enkel met bronvermelding toegestaan.

Lidmaatschap SGE (1 jan t/m 31 dec) is inclusief abonnement op ACE.

Losse nummers excl. verzending: f 2,50 per nummer

Losse nummers incl. verzending: f 5,-- per nummer

Los abonnement ACE : f 17,50 per jaar

Lidmaatschap SGE : f 20,-- per jaar

SVP storten op ABN-rekening 52.86.95.479 t.n.v Spotting Group Eindhoven, met vermelding van naam en adres. Het gironummer van de bank is 1150000.

Redactieadres:

Marco Dirkx Klaproos 20 5684 JA Best 04998-90792

Redactiesamenstelling:

Marco Dirkx : Hoofdredeactie, Monografieën & Thrillseekers

Jan-Pieter Bergmans: Militaire Redactie

Perry Dirkx : Militaire Redactie

Hans vd Donk : Civiele Redactie

Willem Westerhof : Militaire Redactie

Frits Widdershoven : Thrillseekers & Plaatpraat

Onze grote dank gaat uit naar de volgende onmisbare personen:

Frans van den Broek, Marcel Houtkamp, Ron van Dooren, Stephan Lodewijks, Henk Noorlander/BASE, Krijn Okkerse, Christian Sap, Ben Schilders, Hr.Verhoeven/FSE, Erik de Wilde, Pascal Winters, Directie Eindhoven Airport.

Tatatataaaa! Dschjing Boem! Welkom, welkom!

Na een lange tijd van twijfel en touwtrekken hebben we de knoop toch maar doorgehakt, en het resultaat ligt hier voor u: het eerste nummer van ACE, SGE's eigen blad, bedoeld voor alle luchtvaartenthousiasten op en rondom het vliegveld Eindhoven, en ver daarbuiten!

Dit eerste nummer is eigenlijk een proefnummer, vandaar het nummer 0. In het nieuwe jaar beginnen we direkt met nummer 1 van jaargang 1. Hopelijk hebben we dan ook alle schoonheidsfoutjes welke in dit nummer misschien nog te vinden zijn kunnen wegwerken.

Het lijkt de laatste paar jaren wel alsof elke Spotting Group (of hoe ze zich ook noemen) zijn eigen blad heeft gekregen. Volgens mij was SGE een van de laatsten zonder blad, maar dat geeft niet! Wij hebben rustig de kat uit de boom kunnen kijken, en ons geïntereerd op de andere bladen. Ik durf dan ook rustig te zeggen dat dit het beste blad is (of gaat worden) van allemaal! Een beetje hoogmoed op zijn tijd kan geen kwaad.

Ik heb het al eerder gezegd: ACE is bedoeld voor alle luchtvaartenthousiasten, en dus niet alleen voor spotters. In ACE zult u dus niet alleen nummertjes en andere spottersinformatie aantreffen, maar ook informatie welke voor de niet-spotter informatief en leuk is. Niet alle leden van SGE zijn spotters, en dat hoeft ook niet! Wij hopen een blad te hebben samengesteld wat voor elk lid van SGE, en alle andere luchtvaartenthousiasten in Nederland en omstreken, onmisbaar gaat worden bij het uitoefenen van hun hobby.

De naam "ACE" moeten we ook nog even verklaren. Als afkorting is de "A" van "Aircraft" of "Aviation", en de "E" van "Eindhoven" gemakkelijk te verantwoorden. De "C" vormt echter een groter probleem. Wij zijn er in ieder geval nog niet uitgekomen. Wil eenieder die een goede oplossing hiervoor heeft zich terstond melden. Alleen serieuze voorstellen worden in beraad genomen (dus geen "Catastrophy", etc.). Natuurlijk is het woord "Ace" ook gewoon een term uit de (militaire) luchtvaart. Bovendien is de naam "Ace" al sinds mensenheugnis verbonden aan SGE. Er heeft namelijk vroeger met die naam al eens een SG Eindhoven bestaan. Sla er maar eens een oude Scramble (bijvoorbeeld uit '84) op na bij de Eindhoven movements.

Kritiek en bijdragen, in welke vorm dan ook, zijn uiteraard van harte welkom! Ik weet het zeker: ook u heeft kritiek, en/of iets aan uw mede-hobbyisten te melden. Laat het ons weten.

Rest ons alleen nog u net zoveel plezier en voldoening bij het lezen van dit blad te wensen, als wij bij het maken hebben gehad. Overigens ook nog een gelukkig kerstfeest en een zalgig nieuwjaar. Bewaar het vuurwerk maar voor opluistering van de regelmatig voorkomende saaië momenten op de Eindhovense spottersplekken! Prettige stofwisseling!

Achterpagina:

Ter illustratie van het tripverslag naar oost-Duitsland, en uiteraard ook als opvulling van de achterpagina, enkele silhouetten van daar geziene toestellen. De tekeningen zijn niet op schaal. Van links naar rechts en van boven naar onder respectievelijk:

Aero L.3920 Albatross	Mil Mi.2 Hoplite	Mil Mi.17 Hip
Mil Mi.14PL Haze	Mil Mi.24D Hind	MiG.21bis Fishbed
MiG.23 Flogger K	MiG.25M & U Foxbat	MiG.27M Flogger
MiG.29 Fulcrum	Sukhoi Su.22M4 Fitter	Sukhoi Su.24 Fencer D

De Mi.8 is bijna identiek aan de Mi.17. We hopen binnenkort terug te komen op de kenmerken van de verschillende types.

inhoud	pagina
Redactioneel	1
SGE'tjes	3
In de landing	7
ACTuEel	17
De muurkrant	19
Monografie: Habu deel 1	20
Plaatpraat	27
Thrillseekers: DDR deel 1	31

SGE 'tjes

SGE'tjes is de rubriek waarin het bestuur van Spotting Group Eindhoven elke twee maanden de stand van zaken aan de leden zal doorgeven. Ook het terugkijken op door SGE georganiseerde reizen en evenementen valt onder deze rubriek.

Ook het bestuur van SG Eindhoven heet u hartelijk welkom bij ons eigen blad ACE, waarmee ook enkele dingen binnen SGE veranderd zijn. Het lidmaatschap van SGE is vanaf heden gekoppeld aan een abonnement op ACE. Hiermee denken we meer inhoud te kunnen geven aan het SGE lidmaatschap. Dit gekombineerd lidmaatschap bedraagt f20,-- per jaar. ACE is overigens ook los te verkrijgen. Dit nulnummer is voor alle SGE leden gratis.

Mededelingen over activiteiten en dergelijke welke u tot nu toe via de bekende nieuwsbrieven kreeg, zullen in het vervolg op deze pagina in ACE staan. Alleen in spoedgevallen zult u nog de vertrouwde nieuwsbrieven toegestuurd krijgen.

Het bestuur van SGE heeft ook enkele veranderingen ondergaan. Zo heeft Diederik van Daal, onze onvolprezen voorzitter, te kennen gegeven zijn werk bij Fokker niet meer te kunnen combineren met SGE activiteiten. Het zal moeilijk worden een vervanger voor hem te vinden. Diederik alvast hardstikke bedankt voor al het gedane! Frank Kramer is onlangs trotse vader geworden van een zoon, waaraan hij natuurlijk de eerstkomende tijd een groot deel van zijn aandacht zal besteden. Frank en Willy-Anne gefeliciteerd namens heel SGE!

Gelukkig hebben enkele personen zich al aangemeld om voor SGE enkele basisbezoeken te gaan regelen. Het bestuur is echter nog steeds onderbemand. Oordeel niet te hard als er volgens u te weinig gebeurt, maar kom zelf actie ondernemen!

Het afgelopen jaar hebben we behoorlijk pech gehad met basisbezoeken. Een al toegezegd bezoek aan Ramstein kon opeens om nog steeds niet verklaarde redenen niet doorgaan. Ook een al toegezegd bezoek aan Zweibrücken, waar wij in de gelegenheid zouden worden gesteld om de laatste RF-4C's te fotograferen voordat zij voorgoed terug gaan naar de VS, kon wegens de affaire met onze populaire Saddam H. te B. niet doorgaan. Volgend jaar hopen we met basisbezoeken meer succes te hebben.

SGE avond

Op 25 Januari is er weer een spottersavond in het VVTC-gebouw op de vliegbasis Eindhoven. De aanvang van deze avond is 20.00 uur.

Zaal open vanaf 19.30 uur. De toegang tot het gebouw is via de hoofdpoot van de vliegbasis Eindhoven.
Het programma is nog niet definitief vastgesteld maar bestaat in ieder geval uit een tweetal dia-vertoningen, één over Amerika en één over Oost-Duitsland. Naast dit zal tevens het nieuwe SGE-bestuur zich op deze avond presenteren en een overzicht geven van de plannen voor 1991. We hopen dan ook dat iedereen zich zal laten zien op deze avond.

Lidmaatschap 1991

Het is weer bijna 1 januari, en dus tijd om uw SGE-lidmaatschap te verlengen. U kunt het uzelf niet veroorloven géén abonnement op ACE te hebben! Gegevens daarover vindt u bovenaan pagina 1.

SGE reis naar museum Brussel

Een kleine SGE delegatie is dit jaar naar het legermuseum te Brussel geweest, waarvoor wij fotografeertoestemming hadden gekregen. Beter laat dan nooit volgt hier een verslag van dit gezellig dagje uit (en tòch vliegtuigen!).

Dit zeer uitgebreide museum, waar men de gehele Belgische krijgsgeschiedenis kan bewonderen, heeft een niet te onderschatten afdeling "luchtvaart". Een afdeling die zich zeker kan meten met bijvoorbeeld het Musée de l'Air in Parijs, het Imperial War Museum te Duxford of het Royal Air Force Museum Hendon in Londen. In Brussel wordt een grote verscheidenheid aan vliegtuigen tentoongesteld en men kan een kijkje gaan nemen bij de restauratieafdeling, iets wat vrij uniek is. Voor iedere luchtvaartenthousiast is er genoeg te zien. Zowel oude toestellen uit WO.I en WO.II als het jet-tijdperk komen hier aan bod.

Echter, iets typisch Belgisch, in het museum geldt een fotografeerverbod. De reden hiervoor is dat we te maken hebben met "officieel" militair terrein en materieel. Als men wil fotograferen moet een schriftelijk verzoek worden ingediend. Toestemming wordt dan in de meeste gevallen zonder problemen verleend.

De voorafgaande weken was door het organiserend comité deze toestemming verkregen, zodat 's morgens de 21^e april in schitterend voorjaarsweer met drie personenauto's vertrokken kon worden. Één persoon kwam op eigen gelegenheid naar Brussel (hij was op de motor en was bang dat ie ons niet bij kon houden!). Rond half elf kwamen we aan bij het museum. Wachten was het op onze motorrijder die maar niet op kwam dagen. Later bleek dat hij verkeerd was gereden op de Antwerpse Ring. De portier van het museum was gelukkig van onze komst op de hoogte, zodat wij zonder verdere problemen de tentoongestelde vliegtuigen konden fotograferen. De pas verkregen Tsjechische MiG 15bis was volgens mij één van de hoogtepunten.

Wie schetst echter onze verbazing toen om kwart voor twaalf de mededeling kwam dat het museum tussen de middag van 12 tot 1 uur gesloten is. Na overleg met het museum personeel konden diegenen

die nog niet alles gezien en/of gefotografeerd hadden 's middags gewoon terugkomen. Uiteindelijk bleek maar één persoon hier behoefte aan te hebben, en dat was nou net diegene die op eigen gelegenheid gekomen was. Aldus werd van hem afscheid genomen. Het weer was nog steeds uitstekend en na onderling overleg werd besloten om nog even op het vliegveld van Brussel te gaan kijken. Hier stonden zeven Herculesen op het platform, daarnaast werden ook beide 727's en één Falcon 20 van het 15^e Wing gezien. Helaas verder geen leuke kisten.

Op de terugweg werd ook nog het vliegveldje van Zoersel/Oostmalle aangedaan. Hier wordt in de zomerperiode intensief gevlogen door de Belgische Luchtkadetten. Daarvoor heeft men de beschikking over een groot aantal zweefvliegtuigen en een enkele motorzwever. Om deze zwevers op te slepen beschikt men over vijf oude, maar uitstekend onderhouden Piper Cub's, die vroeger bij onze Koninklijke Luchtmacht gevlogen hebben. Op de Luchtkadetten zullen we later nog eens uitgebreid terug komen.

Voor de liefhebbers volgt nu een overzicht van wat er die dag gezien werd:

Brussel Legermuseum

Aermacchi AL.60B	02498/89420	USAAC c/s	
Airspeed Oxford	O-16	21sm	BLu
Auster AOP.6	A-3	ex 15sm (RAF c/s)	BLa
Auster AOP.6	A-11	15sm	BLa
Auster AOP.6	A-16	15sm	BLa
Avro CP-100 Mk.5	18534		RCAF
Boeing 707-329 (neus)	OO-SJA	SABENA	
BN2A-21 Islander	B-06/LF	16s m	BLa
Breguet 19 AB	66		
Bristol Fighter	4/66	5sm	BLu
Bu.181B Bestmann	"TP+CP"	Luftwaffe c/s	
Caudron G.3	2531		Ad1A
Dassault Ouragan	320/UQ	GE.314	Ad1A
DHC-3 Otter	OO-SUD	CNRP	
DH82A Tiger Moth	"T-24/UR-1"	2sm c/s	BLu
DH Mosquito NF.30	MB-24/ND-N	11sm	BLu
DH Vampire T.11	XH292	RAF	RAF
Dornier DO.27J-1	D-04	16sm	BLa
Douglas C-47B Dakota	K-16/OT-CWG	21sm	BLu
Douglas A-26C Invader	- (44-34765)	(primer)	ex USAAF
UC-61K Argus III	314987/A		USAAC
C-119G Packet	CP-46/"OT-CEH"	40sm	BLu
Farman Voisin LA.5B	- (romp)		BLu
Fiat G-91R/3	30+85	LKG-41	Lw
Fiesler Fi 156C-3	KR+QX (ex 3822)		ex KNL
Fokker DR.1 replica	"425/17"	Luftwaffe c/s	
Fouga CM170 Magister	MT-24	VVS	BLu
Gloster Meteor F.8	EG224/K5-K	33sm	BLu
Halberstadt C.V	"9471/18" (3471/18)		Lw
Hanriot HD.1	HD-78	1sm	BLu
Hawker Hurricane IIC	"LF345/ZA-P" (LP658)	367sqn c/s	BLu
Hawker Hunter F.4	"IF-70" (ID-46)	Rode Duivels	BLu
Hawker Hunter neus	c/n 41H/691136		
HM 293 Pou du Ciel	OO-11		
Hunting Pembroke C.51	RM-4/OT-ZAD	21sm	BLu
Lockheed T-33A	FT-34	11sm	BLu

F-104G Starfighter	FX-12	1 Wing	BLU
LVG C.VI	5141/18		LW
Me.108	< + -	Luftwaffe c/s	
MiG 15bis	3911		CL
Miles M.14A Magister	T9800		RAF
Morane MS230	-		
Morane MS315	F-BCNT		
Harvard T.2B	H-21	VVS	BLU
F-86F Sabre	5316		FAP
Percival Proctor IV	P-4	367sqn	BLU
Piper L-18C Super Cub	OL-L87		BLA
F-84F Thunderstreak	FU-30	1sm	BLU
RF-84F Thunderflash	FR-28	42sm	BLU
F-84G Thunderjet	"FZ-153/3R-E"	1sm c/s	BLU
	(composite FZ-107 & FZ-71)		
RAF RE.8	8		BLU
SAAB J-35A Draken	35067/34	F.16	KSP
Grunau Baby III	PL-37	Luchtkadetten	BLU
Schreck FBA Type H	5.160		Lw
Sikorsky UH-34G	B-6/OT-ZKF	40sm	BLU
Sopwith Camel F.1	B5747/SC-11	11sm	BLU
Sopwith 1½ Strutter	S58	1sm	BLU
SPAD XIII C.1	SP-49	2sm	BLU
Stampe SV4B	V-28	EVS	BLU
Stampe SV4B	V-56	EVS	BLU
Stampe SV4B	V-57	EVS wit c/s	BLU
Stampe SV4B	V-64	EVS	BLU
Stampe SV4C	"102/5.S.25"	5S c/s Aeronavale	c/s
Stampe SV4D	OO-SRS		
Stampe Renard SR.7B	OO-SRZ		
Sud Alouette II	A-11	18sm	BLA
Sud Alouette II	A-13	18sm	BLA
SE210 Caravelle	OO-SRA	Sabena	
Spitfire LF.IXc	"MJ360/GE-B"	(SM-15) 349sm c/s	BLU
Spitfire FR.XIVc	- (SG-57)	primer	BLU
Tipsy S.2	OO-TIP		
MBLE Epervier (drone)	X-46		BLA
? (drone)	B-27	1 RCATD	BLA
? (drone)	S-02		BLA

Brussel

15 wing

20 sm : C-130H : CH-01, 03, 04, 05, 06, 09, 12
 21 sm : B.727-29C : CB-01, 02
 Falcon 20E : CM-01

Zoersel/Oostmalle

Luchtkadetten

L-21B : LB-03
 ASK 8 : PL-52, 53, 54
 ASK 6E : PL-55, 57
 ASK 13 : PL-62, 63, 65, 66, 67
 Grob 102 : PL-72
 Twin Astir : PL-85
 Grob 103 : PL-87, 88

(van de PL-62 en PL-88 is het type niet zeker)

Visit : OO-VPJ Do.27D

IN DE LANDING



Militair September 1990

04	40+34 FA61 ?	Alpha-Jet F-16A	JBG.41 23smd/10W	*	
05	B-38	Bö-105CB	299sqn		
06	TK-10/31-51	KC-130H	Ala.31		
07	L-09	Pilatus PC-7	EMVO		
10	A-494 B-42 J-209	Alouette III Bö-105CB F-16B	GPLV 299sqn 323sqn		
11	A-343 B-38 B-67 C-3 J-142 J-868 J-872	Alouette III Bö-105CB Bö-105CB F-27-100 F-16A F-16A F-16A	298sqn 299sqn 299sqn 334sqn 314sqn 312sqn 312sqn	*	'Doris 343' 'Ester 38' 'Bravo 67' 'NAF 33'
12	A-... J-... L-08	Alouette III F-16 Pilatus PC-7	GPLV EMVO	*	13.00u
13	A-... J-... L-03 (+2)	Alouette III F-16 Pilatus PC-7	GPLV EMVO	*	ochtend&middag
17	A-... C-.. L-06 ?	Alouette III F-27 Pilatus PC-7	GPLV 334sqn EMVO	*	'Alpha 371'
18	039/12-039 3x 1x A-...	C-160D CH-53G Tornado GR.1A Alouette III	221Filo HFR.15 2sqn GPLV	*	12.30u 'TAF 039' 10.20u 15.44u
20	FB14 A-247	F-16B Alouette III	31smd/10W GPLV		
21	J-135 J-195	F-16A F-16A	314sqn 311sqn		dep 24
24	AT.. B-40 B-47 C-..	Alpha-Jet Bö-105CB Bö-105CB F-27	9W 299sqn 299sqn 334sqn		'Bravo 40' 'NAF 31'
26	(ZA552)/X B-38 J-249	Tornado GR.1A Bö-105CB F-16A	2sqn 299sqn 323sqn	*	
28	MM6737/9-33 MM6795/9-52 A-...	F-104S F-104S-ASA Alouette III	10°Gr/9°St 10°Gr/9°St GPLV		dep 01 14.35u dep 01 14.35u

De echte uitschieters deze maand zijn te vinden in het begin en het einde van de maand. Op de zesde een Hercules van de Spaanse luchtmacht om spullen op te komen halen voor transport naar Mont-de-Marsan. De 28^e twee Starfighters van de Italiaanse luchtmacht voor een weekend-stop.

De vierde en achtste kwam op wat grotere hoogte een Mi-26 overvliegen op weg naar Schiphol. De Turkse transall op de 17^e kwam over op weg naar Gilze-Rijen. Net laag genoeg om toch te kunnen worden gespot. Zeker even kijken waar de NF-5s vandaan komen? Ook op deze dag een Alouette III met een callsign dat op een serial lijkt, maar wat blijkt, deze bestaat niet. De CH-53s op de 18^e waren op weg naar Volkel. Wie de openstaande nummertjes nog kan invullen wordt verzocht dit door te geven aan het redactie-adres.

Militair Oktober 1990

01	2x	Alouette II	Bla	* 16.10u
	1x	Phantom	RAF ?	* 19.00u
	1x	Tornado GR.1	RAF	* 19.30u
02	1x	F-16A	Klu	* 19.00u 'M1434'
	1x	Tornado GR.1	RAF	* avondvliegen
03	1x	F-16	Klu	
04	B-47	Bö-105CB	299sqn	'Bravo 47'
	L-05	Pilatus PC-7	EMVO	* 15.55u
	3..	P-3C	320sqn	* 11.55u
08	C-3	F-27-100	334sqn	15.30u/15.45u
	L-06	Pilatus PC-7	EMVO	* 16.00u
09	CH12	C-130H	20smd/15W	dep 16.05u
	1x	F-16		* 10.30u
16	L-..	Pilatus PC-7	EMVO	* 15.30u
19	1x	F-16		* 11.20u
	4x	Mirage	Blu/Adla ?	* 09.30u
22	1x	Chinook	RAF ?	* 12.00u
	1x	Tornado GR.1	RAF	* 16.30u
23	BA20	Mirage 5BA	8smd/3W	dep 13.55u
	BA21	Mirage 5BA	8smd/3W	dep 13.55u
	C-5	F-27-300M	334sqn	* 14.25u
	C-7	F-27-300M	334sqn	12.00u
	J-656	F-16B	312sqn	14.45u
24	B...	Mirage 5B.	.smd/3W	
	J-6.5	F-16A	306sqn	
25	AT17	Alpha-Jet	9W	* 14.45u
	C-4	F-27-300M	334sqn	* 13.20u
	L-03	Pilatus PC-7	EMVO	* 14.40u
26	LX-N90444	E-3A	NAEWF	* 09.00u/11.00u
	1x	Tornado GR.1	RAF	*
	B-..	Bö-105CB	299sqn	
29	AT..	Alpha-Jet	9W	*
	LX-N2019.	B-707TCA	NAEWF	* 15.06u 'NATO 03'
	C-..	F-27	334sqn	13.15u
	L-..	Pilatus PC-7	EMVO	15.40u/16.10u
31	73+05	UH-1D	Heer	*
	XR505/WA	Wessex HC.2	2FTS	15.20u
	XT603/WF	Wessex HC.2	2FTS	15.20u

De absolute uitschieters in deze maand zijn zonder twijfel de twee Wessii op de laatste dag van de maand. Een ander lichtpunt in de maand zijn de verschillende Mirages van de Belgische luchtmacht. De Chinook op 22 Oktober was op weg naar Gilze-Rijen. Ook in Oktober weer avondvliegen en meteen weer vreemde doorstarters. Ze weten zelfs Eindhoven te vinden in het donker, nu nog de nummertjes. Dit geldt voor een redelijk deel van de waarnemingen van deze maand. Je weet waar je de aanvullingen kwijt kunt !

NF-5A/Bs van 316sqn in september en oktober :

K-3004 3005 3012 3014 3016 3017 3019 3024 3031 3033 3049 3061
3062 3066 3069 4001 4009 4013 4014 4015 4017 4019 4029

In augustus zijn een aantal NF-5s van 316sqn tijdelijk op Wittmund gestationeerd geweest. Het strand van Westerland-Sylt is tenminste iets anders dan de stranden van Zuid-Europa moeten ze gedacht hebben. De K-3012,3014,3062,4001,4013,4017 en de 4024 vertrokken op 7 augustus. Dit alles vergezeld van de F-27s C-5 en C-11 (surfp planken kunnen ze in ieder geval nog wél vervoeren). Op 8 augustus werd de K-3012 vervangen door de K-3047. Op de vijftiende gingen de K-3049 en de K-4016 als versterking naar Wittmund om vervolgens met de rest op de zestiende terug te komen naar good old Eindhoven. De C-6 en C-11 brachten de resterende vakantiespullen weer terug. Gedurende het verblijf op Wittmund werden een aantal NF-5s voorzien van een JG-71 badge op de linkerkant van de neus. Tot nu toe zijn waargenomen: K-3014,3062,4001,4013 en 4016.

In oktober kwam einde aan het bestaan van de K-3019, 3024 en 3066 bij 316sqn en dus ook bij de KLu. Op 12 oktober vertrok dit trio naar Turkije. Eigenlijk had de K-3016 mee moeten gaan maar deze vond het nodig om in begin oktober in aanvaring te moeten komen met een vogel, maar gelukkig kon de 3016 toch nog veilig landen. Dit moeten ze in Best toch wel jammer hebben gevonden nu dat ze in de Hoofdstraat op verschillende plaatsen een soort van barriër-kabels over de weg hebben gelegd. Zijn ze in ieder geval beter voorbereid dan in mei. Al met al kon de 3016 niet mee om in omgekeerde richting als gastarbeider te gaan functioneren en werd de 3024 maar meegestuurd. In oktober bleek de K-3049 nog maar heel weinig KLu-uren te hebben (10 zegt men) en werd besloten dit toestel op non-actief te stellen. Dit was niet zo erg want op de 23^e maakte de 3016 zonder "K-" een testvlucht. En zo gingen op 2 November de 3004, 3016 en 3049 naar Turkije.

Op 17 September werd de K-3068, welke dienst doet als instructional airframe, 's morgens vanuit de onderhoudshangaar naar de 316-area gesleept om vervolgens 's middags weer terug te gaan naar de onderhoudshangaar. De kist is nog steeds voorzien van het 314sqn badge.

Als laatste een overzicht van de NF-5s welke op dit moment nog bij 316sqn dienst doen.

serial	c/s	kleur	serial	c/s	kleur
K-3005	F5-grijs	rood	K-4001	grijs	wit 01-10
3012	grijs	wit	4009 +	grijs	
3014	grijs	rood	4013	grijs	rood 09-07
3017	grijs		4014 +	F5-grijs	
3031	grijs		4015	grijs	
3033 +	grijs		4016	grijs	
3047	grijs	geel 04-07	4017 +	grijs	rood 28-08
3061	F5-grijs		4019	grijs	
3062	grijs	wit 01-10	4024	grijs	wit 09-07
3069	grijs		4027	grijs	
			4029	grijs	geel 11-09

- + betekent met 314sqn badge

- kleur, is de kleur op de rugvin met daarbij de datum wanneer hiermee voor het eerst gezien

Civiel September 1990

03	CS-TIR N6338X G-BAFW	B737-3K2 BE60 PA28	Air Atlantis ALA 346-347	LFPG/LFPG LIPB/LIPB EGSC/EGMC	
04	YU-AOA D-CMAX F-GHDX	A320-231 DA20C DA10	Adria Grundig	ADR 256-257	LYDU/LYSP EDBT/EDDN EDBT/LFQR
05	D-EJEG G-BM2D HB-VGF F-GHPA F-GILP	BE33 BE90 HS125-700 DA20 BE200	Bosch	EFS 108 ARL 604 MPH 4301	EDDW/EDWQ EGHR/EGHR EDDF/EDDS LFPB/LFPB EHBK/EHRD
06	PH-MDX G-WROX OO-IBI OO-IBJ SE-DEA SE-IUG	C550 PA31-350 C500 HP137-200 LR35 PAYE	Martinair Skydrift IBIS IBIS Svensk Flygjanst AB Plamako	MPH 4301	EHAM/LIPX EGSH/EGSH EBAW/ESGG EBAW/LFBP LFPB/ESGP ESGJ/ESGJ
07	PH-MDX OH-CIT OO-IBI OO-IBJ	C550 C500 C500 HP137-200	Martinair IBIS IBIS	MPH 4302	LIPZ/EHAM EPHK/EPHK ESGG/EBAW LFPB/EBAW
09	PH-CTF SE-DDG	C500 LR35A	RLS Svensk Flygjanst AB		ETBS/EHRD ESSU/ESSB
10	SC-TIG D-ICOA D-ICOA F-GHIV I-AEAL PH-PBX	B737-3K9 BE200 BE200 BE90 C500 FK28	Air Atlantis ALA 346-347 Disko Leasing Disko Leasing		LPFR/LPFR EDOP/EHGG EHAM/EDOP LFBI/LKPR
11	D-IICL G-PHTG YU-AOA	BE90 TB10 A320-231	Italfly RLD Thomas Brandt Gmbh	ADR 256-257	LIML/LIPH EHAM/EHTW EDTD/EDTD EBOS/EGKB LYDU/LYSP
12	G-TOMI OO-SME OO-VCA PH-CHN F-GHLC	HS125-600 SM26 AS350B FK28 BE200	Falcon Jet Lease VC Helicopters NLM 4437/4427		LFPB/LFPB EBGB/EBCI EHAM/LFMN LFOJ/EHTW LSGG/EHAM
13	HB-VGR PH-MDX F-GBLV F-GDFF N22RG	C550 C550 BE90 BE200 C550	Private Jet Ser. Martinair Proteus Aerofrance	PJS 202 MPH 4247 PRB 947 ROF 763-583	EHAM/ESGP LPSD/LFSD LFPB/LFPB EHRD/BIRK EDVE/EDOK
14	D-CGVW	HS125-800	Volkswagen		LPFR/LPFR LFMD/EGBB
17	CS-TIG F-BYAL G-BM2D G-COWE OY-CPW	B737-3K9 LR35 BE90 BE90 C501	Air Atlantis ALA 346-347 Air Provence APR 6181 Colt Cowie Aviation Jensen Aviation		EGHR/EGHI EGNT/EGNT EHDL/EKBI EHGG/EHGG
18	PH-PTE YU-AOB G-BM2D N206WJ N127GP	PA31-350 A320-231 BE90 BE36 PAYE	Quick Airways QAH 555-666 Adria Colt	ADR 256-257	LYDU/LYSP EGHI/EGHR EGSS/LSZR EDDK/LFRM
19	N399SW PH-MBZ PH-LEM	CL601-3A MD82 DA50	Citiflight Inc Martinair	MPH 4011	KTEB/EIDW EHAM/LFMT EHAM/CYQX
20	HB-IAM OO-SKE I-SALV	DA50 AB206B C550	IBM Publi Air Interlease		LSZH/LFMT EBAW/EBGB LPSB/LIPX

21	F-GAPC	DA20	Eur.Falcon Ser.EFS 302-301	EGKK/LSZH
	PH-MBZ	MD82	Martinair MPH 4012	LFMT/EHAM
24	PH-LEM	DA50		EHAM/
	CS-TIG	B737-3K9	Air Atlantis ALA 346-347P	LPFR/LPFR
	SE-DEV	C550	Global Leasing	ENBK/ESGP
	F-GFBO	BE90	Proteus PRB 931	LFSD/LFSD
	G-TEFH	C500	Birmingham Av. ATX 838A-B	EGBB/EGBB 25
25	YU-AOB	A320-231	Adria ADR 256-257	LYDU/LYSP
26	I-MOCO	LR35A	Locat	EBBR/LIPX
27	HB-LQN	MU2B-60		LSGG/LSGG 28
	PH-MDX	C550	Martinair MPH 4247-4248	EHAM/ESGP vv
28	PH-NZI	S61N	KLM Helicopters KLH 22	EHAM/EHAM
29	PH-CTF	C500	RLS	EHGG/LIRN
30	PH-CTF	C500	RLS	LIRN/EHGG

De reguliere bezoekers :

Air France

F-GELG	01-05,08-30	F-GEXZ	14,15
F-GFBZ	06,07,08	F-GFJH	19
F-GFJP	12,14,20,21,26,27,28	F-GGLR	03,04,05,06,07,10,18
F-GKES	05,06		

Alsair

F-GEOU 04,06,11,13,18,20,25,27

Alpha Air

OY-CGH 18,19,26,27,28 OY-PEH 05,06

Air Engiadina

HB-AEA elke werkdag

Frevag/TRS (operationeel voor ATS)

OO-FFF	28	OO-GGG	12,13,16-21,24-28
OO-VGC	03,09,10,11,12	OO-VGD	04,05,06,11,12,13

Zeker geen slechte maand! Zelfs de reguliere maatschappijen brachten wat variatie. Air France zette onder andere een F27J van Stellair, een G159 van Air Provence en drie verschillende ATR42's in. Laten we hopen dat Air France dit blijft doen.

Dan krijgen we de ingewikkelde Belgen: eigendom van Frevag, gevlogen door Transport Int l'Arlen en gevlogen voor ATS. Ze lieten heel wat kisten zien, onder andere de nieuwe FFF en GGG, die ik eigenlijk toebedeeld had aan BFS, vergissen is menselijk zullen we maar zeggen.

De topper van de maand is ongetwijfeld de Challenger, die met één betalende passagier aan boord rechtstreeks uit de States kwam aanfladderen, na 7 uur vliegen landde hij sierlijk op Eindhoven. Na een dagje showne vertrok ie weer richting Ierland.

VC Helicopters voltrok op de 12de een huwelijk, het bruidspaar werd van Eindhoven Airport naar het gemeentehuis van Geldrop gevlogen om op een indrukwekkende manier hun huwelijk in te vliegen. De volgende heli op de 20ste kwam binnen om op een truck getakeld te worden, om daarna als decor bij de opening van een Philips gebouw te fungeren. Hoezo bezuinigen? 's Middags kwam ie terug en werd van de truck afgetakeld om weer naar huis te kunnen vliegen. De laatste heli op de 28ste vloog van EHEH naar Veldhoven om bezoekers naar de opening van Waters & Gijsbers te vliegen. Voor deze gelegenheid was de KLM heli met stickers van eerder genoemd bedrijf beplakt.

Martinair kwam een zwak PSV ophalen en brengen voor een tripje naar Montpellier, ze zullen toch beter moeten gaan voetballen als ze ons tenminste aardige charters van de bezockende partij willen bezorgen.

De RLS Citation op de 29/30ste bracht ons alier May-Weggen naar Italië om een milieu-prijs in ontvangst te nemen. Op de terugvlucht schijnt het innerlijk milieu nogal vervuild te zijn, volgens de afhandelaar waren de ramen beslagen wegens het hoge alcohol percentage van de lucht van het vliegtuig, zelfs de airco van de Citation zou de blaasproef positief doorstaan...

Civiel Oktober 1990

02	HB-VGZ	LJ55	Aeroleasing			
	OY-CGW	MU2P	Anderson			
	PH-LEM	DA50	Larmag			
	F-GGLN	BE200	Sté.Nicollin			LFMT/LFMT 03
	F-GFEN	EMB120	Air Littoral	LIT 168-169		LFMT/LFMT
	PH-HBP	Bell1222	ACE			
	YU-AOA	A320	Adria	ADR 256-257		LYDU/LYSP
03	F-GIDM	F100	Air Littoral	LIT 901-902		LFMT/LFMT
	F-GHIA	EMB120	Air Littoral	LIT 190-191		LFLL/LFMT
	F-CHLB	BE200	Air Littoral	LIT 181-182		LFPB/LFPB
	F-GCYC	CE210				
	F-GHLV	BE200	Tecnavia			
	OY-DLM	MU2F	Styropach Als.			
	PH-KID	PA31		RAZ 799		EHRD/EGBE vv
04	F-GFBO	BE90	Proteus	PRB 927-937		LFSD/LFSD
	G-HCTL	PA31		HTG 85		EGHR/EGHR
	PH-MDX	CE550	Martinair	MPH 4640		LKPR/EHAM
08	OB-GMC	PA34				
09	PH-CHF	FK28		KLM 3711		EHAM
	YU-AOA	A320	Adria	ADR 256-257		LYDU/LYSP
10	F-GFBO	BE90	Proteus	PRB 925-925W		LFSD/EHAM
11	F-GFBO	BE90	Proteus	PRB 935W-935		EHAM/LFSD
	OO-SVD	CE402		FLN 221-222		EBKT/LFSR
				FLN 223-224		LFSR/EBKT
	PH-CHF	FK28		KLM 3311		EHAM
12	PH-CHB	FK28		KLM3701-3711		EHEH/EHAM vv
16	EI-BTF	B737	Corse Air	CRL 894-895		LFPO/LFPO 17
	OY-CPW	CE501	Jensen Aviation			
	N1163A	MO231				
18	PH-KID	PA31		RAZ 834		EHRD/EGBE vv
23	PH-GYN	PA31		TLP 01		EHRD/LFRG
24	PH-GYN	PA31		TLP 01		LFRG/EHRD
25	PH-MCX	CE550	Martinair	MPH 4247		EHAM/ESGP
				MPH 4248		ESGP/EHAM
26	N161WT	DA20	IBM			
	N4209A	G1159A				
29	LN-AKB	F27	BEE voor NLM			

De reguliere bezoekers :

Air France

F-GELG	01-09,12-31	F-GFBZ	10,11,12,30
F-GFJP	01-05,08-12,22	F-GGLR	15-19,25,26,29,31
F-GFJH	24	F-GKES	09,10

Air Engiadina

HB-AEA 01,02,04,05,08-12,22,30,31 HB-LLD 03,15,17-19,22-26
HB-LLP 16,24,29 HB-LQN 18

Alsair

F-GEOU 04,09,11,16,18,23,25,30

BASE

OO-FFF 01-05,07-11,29-31 OO-GGG 10-12,15-19,22-26,29

Bij het zien van deze movements vraag ik me af of ze dit wel allemaal zijn. Vriendelijk verzoek aan iedereen om de civiele movements door te geven aan de civiele redactie (Hans v/d Donk, Rodenburgweg 40, 5652 XB Eindhoven, tel. 552369).

Wederom een grote variatie in de Air France diensten, te weten 2 SF340s, 3 ATR42's en zelfs een Air Provence Gulfstream I.

Ook Air Engiadina liet de Jetstream wat meer thuis en stuurde zelfs een Crossair Metro.

Nog meer geweld uit Frankrijk werd verzorgd door Air Littoral voor de wedstrijd PSV-Montpellier. Dit betekende tevens de eerste operationele F100 op Eindhoven en de laatste voetbal-charter van dit seizoen.

Adria vloog op de 9e voor de laatste keer dit seizoen van en naar Joegoslavië. Da's pech, weer een airliner weg. Da's beter, dan maar Corse Air halen.

Op de 16e de Ierse 737 van het Franse Corse Air die ingehuurd was door Tulip Computers. De laatste vrijdag van de maand weer een spetterende Gulf 3 en een IBM Falcon 20.

Voordat de civiele redactie op de propfen komt met "gedegen journalistieke stukken" presenteren wij eerst een overzicht van wat Eindhoven Airport allemaal te bieden heeft. Dit aan de hand van de op Eindhoven gevestigde bedrijven.

BEDRIJVEN:

BASE Business Aviation Services Eindhoven

Kort na de opening van Eindhoven Airport richtte Henk Noorlander BASE op. Door middel van het inhuren van vliegtuigen organiseert BASE desgewenst de passende chartervlucht. Eveneens worden met gehuurde vliegtuigen lijndiensten onderhouden tussen Eindhoven en Manchester en Coventry. Deze worden onder andere gevlogen door Air Transport Schiphol, waarin BASE aandelen heeft. Daarbij is BASE agent voor de Zwitserse Luchtvaartmaatschappij Air Engiadina.

Dynamic Air

De vloot van het luchttaxibedrijf Dynamic bestaat momenteel uit de Citations PH-CTA en PH-CTC, Navajo's PH-DAE en PH-IDA en Skyvan N101WA. De PH-CTC is eigendom van de Hetzenauer Holding (Tulip Computers). In samenwerking met Air Alsace vliegt Dynamic drie maal per week de lijndienst Eindhoven - Straatsburg. Het gerucht gaat dat Dynamic gaat fuseren met Freeway Air.

Dukes of Brabant Air Force

Heb je een vliegshow, huur dan de Mitchell ! De DBAF werd opgericht, onder andere door Rainbow's E. Boshoff, met als doel historische vliegtuigen in vliegwaardige staat te behouden. De Mitchell N320SQ bewijst dat de eerste klap een daalder waard is.

De "Dukes" beschikken verder nog over twee Super Cubs en een Dornier 27 welke momenteel nog in restauratie is. De DBAF is gehuisvest in de Rainbow hangaar.

FSE Flight Support Eindhoven

De Heer Verhoeven bezorgde Eindhoven een fantastische resident in de vorm van de Catalina C-FIZO. De bedoeling was om de "Cat" te verhuren voor reclamewerk en vliegshows. Dit sloeg helaas niet zo aan zodat de Catalina in juli naar Oslo verdween. Dit betekent echter niet het einde van FSE omdat de Catalina slechts een van de activiteiten was.

Het werkterrein van FSE bestaat uit managementsondersteuning voor luchtvaartmaatschappijen, handel in onderdelen en tevens is FSE agent voor enkele vliegtuigfabrieken.

Wel heeft de Heer Verhoeven sinds kort zijn Harvard, PH-IIB, op Eindhoven gebaseerd.

Rainbow Aviation

Met twee Super Cubs en drie Cessna Skyhawks voert Rainbow reclame, rond- en fotovluchten (Flying Camera!) uit. De hangaar wordt ook nogal eens gebruikt door ASE voor het overspuiten van vliegtuigen én is tevens het onderkomen van de Dukes of Brabant.

ASE Aircraft Services Eindhoven

Na het verdwijnen van Netherlines richtte voormalige medewerkers van de technische dienst het onderhoudsbedrijf ASE op. ASE voert onderhoud uit aan onder andere de F27, F28, F50, F100, Jetstream 31 en Twin Otter. Noemenswaardig zijn de Jetstreams van Aliblu en Air Nordic. Tevens wordt ASE genoemd als kandidaat voor het uitvoeren van het F27 onderhoud van de KLU.

LIJNDIENSTEN:

Air Alsace

Deze kleine franse maatschappij vliegt elke dinsdag en donderdag tussen Straatsburg en Eindhoven. De lijn wordt gevlogen met Beechcraft 90s.

Air Enqiadina

Dagelijks vliegt deze maatschappij met de Jetstream 31 tussen Zürich en Eindhoven. Omdat elk begin moeilijk is werd de, overigens goed renderende, lijn gestaakt. Na overname van Air Enqiadina door het luchttaxibedrijf Air Material werd de dienst hervat. Hierdoor worden ook regelmatig de Mu.2s van Air Material ingezet.

Air France

Directe concurrent van KLM Cityhopper op de lijn tussen Eindhoven en Parijs-Charles de Gaulle is Air France. Hierdoor is een felle concurrentiestrijd gaande tussen beide. De middagvlucht van Air France met de ATR42 wordt met ingang van 30 November gestaakt wat betekent dat men elkaar toch wat ruimte gaat geven.

Lijndienstenoverzicht

Nu volgt een overzicht van de dienstregeling voor Eindhoven Airport voor de periode 28 Oktober 1990 tot en met 30 Maart 1991.

Gebruikte afkortingen :

KL	KLM	F28	Fokker F28
HN	KLM CityHopper	F27	Fokker F27
LJ	Air Alsace	F50	Fokker 50
AF	Air France	BE90	Beechcraft 90
ATQ	Air Transport Schiphol/BASE	SF3	Saab SF340
RQ	Air Engiadina	PA31	Piper PA-31
QG	Dynamic	PA42	Piper PA-42
		J31	Bae Jetstream 31
		SWM	Swearingen Metro
		CE500	Cessna 500

aankomst:

tijd	vltnr	van	dag	type
0655	KL305	Amsterdam	1	F28
0715	HN433	Maastricht	12345	F27/F50
0810	LJ100	Straatsburg	2 4	BE90
0825	HN483	Amsterdam	12345	F27/SF3
0835	AF1264	Parijs-CDG	12345	SF3
0905	HN483	Amsterdam	6	F27
0925	KL306	Parijs-CDG	12345	F28
0945	HN430	Hamburg	12345	SF3
0950	ATQ502	Coventry	12345	PA31/42
1000	RQ310	Zürich	12345	J31
1015	HN452	London-Heathrow	12345	F50
1040	HN434	London-Gatwick	12345	F27/F50
1120	ATQ701	Manchester	12345	SWM
1350	HN465	Amsterdam	12345	F27
1545	HN469	Amsterdam	12345	F50
1715	HN437	Maastricht	12345	F27/F50
1810	HN467	Amsterdam	12345 7	F27/SF3
1900	RQ312	Zürich	12345	J31
1910	AF1264	Parijs-CDG	7	SF3
1920	QG416	Straatsburg	1 3 5	CE500
1955	KL308	Parijs-CDG	12345	F28
2015	HN432	Hamburg	12345	SF3
2030	ATQ504	Coventry	12345	PA31/42
2050	HN456	London-Heathrow	12345	F50
2050	HN438	London-Gatwick	12345	F27/F50
2130	HN471	Amsterdam	12345 7	F50
2135	ATQ703	Manchester	12345	SWM

vertrek:

tijd	vltnr	naar	dag	type
0645	HN460	Amsterdam	12345	F50
0645	HN429	Hamburg	12345	SF3
0650	ATQ501	Coventry	12345	PA31/42
0700	KL305	Parijs-CDG	12345	F28
0700	QG413	Straatsburg	1 3 5	CE500
0700	ATQ700	Manchester	12345	SWM
0705	HN451	London-Heathrow	12345	F50
0735	HN433	London-Gatwick	12345	F27/F50
0840	HN483	Maastricht/Amsterdam	12345	F27/SF3
0855	AF1265	Parijs-CDG	12345	SF3
0930	HN483	Maastricht/Amsterdam	6	F27
1100	HN434	Maastricht	12345	F27/F50
1100	RQ311	Zürich	12345	J31
1110	HN464	Amsterdam	123456	F50
1525	HN466	Amsterdam	12345	F27

1715	HN431	Hamburg	12345	SF3
1725	HN455	London-Heathrow	12345	F50
1725	ATQ702	Manchester	12345	SWM
1730	KL307	Parijs-CDG	12345	F28
1730	ATQ503	Coventry	12345	PA31/42
1735	HN437	London-Gatwick	12345	F27/F50
1800	LJ101	Straatsburg	2 4	BE90
1830	HN468	Amsterdam	12345	F27
1930	AF1265	Parijs-CDG	7	SF3
1930	RQ313	Zürich	12345	J31
2025	KL308	Amsterdam	5	F28
2110	HN438	Maastricht	12345	F27/F50
2150	HN472	Amsterdam	5	F50

De Eindhovense luchtvloot

En nu volgt een overzicht van de op Eindhoven gebaseerde (gemotoriseerde) toestellen.

PH-ALT	Piper PA-38-112 Tomahawk	Eindhovense Aero Club
APA	Piper PA-18-135 Super Cub	Rainbow
BDV	Piper PA-42 Cheyenne III	BASE/ATS
BSX	Cessna F177RG Cardinal	A.H. Beekmans
CPS	Piper PA-31-350 Navajo	BASE/ATS
CTA	Cessna 500 Citation I	Dynamic
CTC	Cessna 500 Citation I	Dynamic/Tulip Computers
DAE	Piper PA-31-350 Navajo	Dynamic
DER	Cessna F172M Skyhawk	Rainbow
DLM	Piper PA-34-200T Seneca	P. van Mieghehen
DVE	Piper PA-28-181 Archer II	P. Sneepels
EHN	Cessna F172M	Rainbow
EHV	Cessna F172M	Rainbow
GRY	Fokker S.11/1	C. Maas
IDA	Piper PA-31-30 Navajo	Dynamic
IIB	Noorduyn AT16ND Harvard IIB	J. Verhoeven
ILD	Dassault Falcon 50	Philips
ILF	Dassault Falcon 20C	Philips
ILG	Beechcraft 200	Philips
ILR	Dassault Falcon 50	Philips
ILX	Dassault Falcon 20E	Philips
ILY	Dassault Falcon 20E	Philips
JDV	Piper PA-42 Cheyenne III	BASE/ATS
KJA	Bae Jetstream 31	BASE/ATS
KJB	Bae Jetstream 31	BASE/ATS
KNU	Piper PA-18-125 Super Cub	EACZ/Klu Zw.
MLP	Piper PA-28R-200 Arrow	Eindhovense Aero Club
NRA	Piper PA-38-112 Tomahawk	Eindhovense Aero Club
PDW	Piper PA-28-181 Archer II	Dynamic
SNE	Piper PA-28-180 Archer	P. Sneepels
SRN	Piper PA-28-151 Warrior	F. van Maanen
VCM	Cessna 421C Golden Eagle	Delem BV
VKB	Cessna F150J	A. van Kaam-Born
WIM	Piper PA-38-112 Tomahawk	Eindhovense Aero Club
ZCT	Piper PA-18-135 Super Cub	Rainbow
N101WA	Short SC.7 Skyvan	Dynamic
N320SQ	North American TB25N	Dukes of Brabant AF
OO-LHM	Dornier DO27A.3	Dukes of Brabant AF

ACTUEEL

334sqn naar Eindhoven

Op 19 Augustus werd bekend dat in de loop van 1991 het 334sqn op Eindhoven zal worden gestationeerd. Als belangrijkste reden voor de verhuizing van Soesterberg naar Eindhoven wordt voornamelijk logistiek genoemd, zoals de mogelijkheden die Eindhoven biedt en het uitbesteden van onderhoud aan ASE.

Hopelijk brengt deze verhuizing ook nog wat extra bezoekers naar Eindhoven.

In December zal ook bekend worden of de F-27 in de naaste toekomst zal worden vervangen.

Volgens de Luchtmacht zal het 316sqn op Eindhoven blijven.

NF-5 in de Klu

Het einde van de NF-5 in de Klu is in zicht. Als alles volgens planning verloopt zal de laatste vlucht plaatsvinden in Mei 1991. De eerste geruchten over een waardig afscheid doen al de ronde. De toekomst zal het leren. Het lijkt ons in ieder geval een goede zaak om de huidige stand van zaken weer te geven:

316sqn

K-3005, 3012, 3014, 3017, 3031, 3033, 3047, 3061, 3062, 3069, 4001, 4009, 4013, 4014, 4015, 4016, 4017, 4019, 4024, 4027, 4029.

VUD

K-3007, 3008, 3011, 3013, 3015, 3018, 3020, 3022, 3027, 3028, 3030, 3032, 3035, 3040, 3043, 3045, 3048, 3056, 3057, 3060, 3063, 3065, 3070, 4002, 4003, 4006, 4008, 4010, 4018, 4020, 4030.

De meeste van deze NF-5s zullen naar Turkije gaan, een aantal vliegend, de rest per schip of vliegtuig. Enkele zullen worden gebruikt om NF-5s op te knappen die vliegend zullen gaan. Bij Fokker zijn ze in ieder geval aan het opknappen: K-3013, 3022, 3027, 3032, 3035 en 4020.

De NF-5s die vliegend naar de THK gaan, zullen vanaf Eindhoven vertrekken.

Ook gaat er een gerucht dat de K-4003 al per Transall naar Turkije is gegaan.

THK

K-3001	14-09-89	K-3004	02-11-90	K-3016	02-11-90
3019	12-10-90	3021	31-05-90	3023	26-06-89
3024	12-10-90	3025	20-11-89	3036	20-12-89
3039	20-11-89	3041	26-06-89	3042	26-07-90
3046	26-06-90	3049	02-11-90	3051	14-09-89
3052	26-06-90	3054	31-05-90	3055	26-06-90
3058	20-12-89	3066	12-10-90	3067	26-06-89
3072	14-09-89	4005	26-06-89	4007	26-07-90
4021	26-07-90	4025	26-06-89	4026	31-05-90

W/O

K-3002	28-06-73	K-3006	13-09-78	K-3009	01-11-74
3010	01-10-80	3026	16-06-87	3029	11-07-75
3034	04-02-85	3037	13-05-71	3038	25-04-83
3044	04-05-90	3050	20-03-86	3053	01-06-81
3059	22-07-81	3064	18-07-72	3068	16-01-87
3071	03-10-73	3074	02-08-74	3075	07-07-77
4004	25-04-75	4022	22-06-76	4023	16-06-87

De K-3029 is na de crash weer opgelapt en voorzien van de serial TPG-29. Vanaf 25-01-89 is dit toestel te zien als gate-guard bij de vliegbasis Twenthe.

De K-3034 is in gebruik als instructional a/c op Gilze-Rijen.

De K-3068 is in gebruik als instructional a/c op Eindhoven.

De K-3071 is in gebruik als instructional a/c op Gilze-Rijen met als serial NAC-7.

REST

K-3003	LETS	K-3073	Wfu Eindhoven	K-4011	MLM
4012	MTS Zwolle	4028	MTS Tilburg		

BASE kiest Jetstream

In tegenstelling tot wat er in de winterdienstregeling van Eindhoven Airport is vermeld vliegt BASE nog niet naar Manchester. Dit heeft te maken met de slottijden die BASE op Manchester wil. De lijn naar Blackpool blijft daarom gehandhaafd.

ATQ700	dep. Eindhoven	0700	SWM	12345
ATQ701	arr. Eindhoven	1035	SWM	12345
ATQ702	dep. Eindhoven	1815	SWM	12345
ATQ703	arr. Eindhoven	2150	SWM	12345

De Jetstreams PH-KJA en PH-KJB, welke geruime tijd stored gestaan hebben bij ASE, zijn verkocht aan BASE. Eerder toonde BASE interesse in de aanschaf van Beech 1900's. Daar het hier ging om een nieuw vliegtuigtype in het Nederlands register kon het zijn dat het Bewijs van Luchtwaardigheid te lang op zich zou laten wachten zodat BASE uiteindelijk voor de Jetstreams koos. De Jetstreams zullen gevlogen gaan worden door ATS.

KLM Cityhopper

In het voorjaar van 1991 zullen NLM en Netherlines definitief opgaan in KLM Cityhopper. De vloot zal dan bestaan uit 10 Fokker 50's en 12 Saab 340B's. Ook de "HN" vluchtnummers worden veranderd in KL vluchtnummers. Om verwarring met de huidige KL vluchtnummers te voorkomen wordt er een "4" voor het huidige nummer geplaatst (HN437 wordt dan KL4437). Het nieuwe logo bestaat uit een blauwe driehoek met drie horizontale rode strepen.

Zomercharter Kreta

Vooruitlopend op de komende zomer is er nu al bekend gemaakt dat Transavia een serie chartervluchten gaat uitvoeren tussen Eindhoven en Heraklion (Kreta). De charter naar Faro (Portugal) zal gezien het succes van het afgelopen seizoen ook in de komende zomer doorgang vinden.

1992 Airlines

Begin september verscheen Metroliner OO-GGG op de BASE-dienst. Deze werd een week later gevolgd door de OO-FFF (nog in Luxair kleurenschema). De Metro's zijn eigendom van Frevag en zijn verhuurd aan TIA die ze op haar beurt aan BASE verhuurd. Om de

zaak eenvoudig te maken verscheen de OO-GGG medio oktober met een logo, wat zich liet aanzien als een kunstwerk van de Belgische graffiti-artiest Karel Kwast, op de romp. Na grondig onderzoek bleek er 1992 op te staan. TIA heeft, met het oog op een verenigd Europa, haar naam veranderd in 1992 Airlines.

OO-FFF SA227AC Metro III c/n AC644B ex LX-LGL
OO-GGG SA227AC Metro III c/n AC670B ex LX-LGM

Schroothoop

Volgens Airnieuws ligt de romp van de ex HAL Nomad N1022K bij sloperij De Kinderen jr. tussen Nuenen en Geldrop.

DE MUURKRANT

Deze pagina is geheel gereserveerd voor uw meningen, noodkreten, vragen, aanbiedingen, etc. Heeft u iets mede te delen aan de andere lezers, bent u op zoek naar iets, of heeft u juist iets aan te bieden (nummertjes, dia's, vervoer, etc.)? Op deze pagina kan het, de mogelijkheden zijn bijna onbegrenst. Al uw vragen en reacties svp doorgeven aan het redactieadres zoals vermeld op pagina 1.

- Wie is dit jaar op spotterstrip naar het oostblok geweest, en wil graag zijn ervaringen daarover kwijt. Ik ben dit jaar 2 keer naar de DDR geweest, en wil volgend jaar verder naar het oosten doorstoten.

- In augustus '83 was F-4E "74-650" ivm een rotatie met Spangdahlem (23TFS) op Eindhoven. Wie weet of dit de 74-0650 of 74-1650 was?

- Ervaren spotters geven graag informatie over bekende en minder bekende vliegvelden in Europa aan anderen. Wij weten niet alles, maar misschien net wel waar jij naar op zoek bent.

- Om het SGE spottersarchief (grote verzameling maffe dia's van spotters in actie) weer compleet te krijgen wordt iedereen die een gedeelte thuis heeft staan, en/of bijdragen heeft verzocht deze over te dragen aan het redactieadres. Als het archief weer compleet en up-to-date is zal voor alle geïnteresseerden een dia-presentatie gegeven worden.

- Hier kan in het volgende nummer uw "kleintje" staan! Opgeven aan de redactie.

HABU



Het eerste onderwerp in een serie monografieën, oftewel beschrijvingen van minder bekende vliegtuigtypes, is de Lockheed Blackbird familie, bij de kenners ook wel bekend als "Habu". Om niet te langdradig te worden, en omdat wij u geen informatie willen achterhouden, zullen vaak beschrijvingen van een bepaald type over meerdere nummers van ACE uitgespreid worden.

DEEL 1: BLACKBIRD GENESIS

Intro: Habu

Eind 1989 werd de Lockheed SR-71 Blackbird officieel uit dienst genomen. Met uitzondering van de 3 toestellen die nog voor de NASA vliegwaardig blijven, kwam hiermee een einde aan bijna 30 jaar "Habu". De SR-71 en zijn voorgangers hebben nooit een officiële naam gehad. Bij het publiek staat het toestel, uiteraard wegens de donkere kleur, bekend als de "Blackbird", maar door de echte insiders wordt het bijna liefkozend "Habu" genoemd. Deze naam ontstond toen de bewoners van het japanse eiland Okinawa, waar het Amerikaanse vliegveld Kadana ligt, de SR-71 voor het eerst zagen. Zij noemden het "Habu", wat een kleine, donkere en soms dodelijke slang is. Dit vond men op Kadana zo typerend voor het toestel dat de naam bleef.

Het bestaan van de SR-71 is nooit een echt geheim geweest. Het werd zelfs een graag geziene gast op vliegshows. Heel anders is het gesteld met de direkte voorgangers van de SR-71. Hoeveel mensen weten precies wat er bedoeld wordt met termen als CL-400, A-11, A-12, F-12 en GTD-21? Veel hierover is nooit bekend geworden, mede door het vaak geheime karakter. Gelukkig is er door de jaren heen genoeg informatie uitgelekt en vrijgegeven om een goed overzicht van de Blackbird-familie weer te kunnen geven. Ga er gerust even voor zitten, "It's life in the fast lane at Mach 3+!"

Strategische verkenning

Verkenning was de eerste taak van het militaire vliegtuig. Al direct aan het begin van WO 1 ontdekte de strijdende partijen dat het vliegtuig een prima middel was om meer te weten te komen over onder andere de positie en sterkte van de vijandelijke troepen. Eerst gebeurde dit alleen met het oog, later ook met behulp van de fotografie. (Dit soort verkenning noemt men tegenwoordig "taktische verkenning", omdat het gaat om de situatie op het slagveld, welke direct met de strijd te maken heeft). Pas daarna kreeg men in de gaten dat men de verkenningen van de tegenpartij kon verhinderen door erop te gaan schieten, en jawel, het luchtgevecht was geboren! Tussen de twee wereldoorlogen werd ook

schoorvoetend begonnen met de ontwikkeling van de "strategische verkenning". Dit houdt simpel gezegd in dat men in vredetijd clandestiene verkenningen (spionage is een ander woord hiervoor) begon uit te voeren naar grotere doelen zoals industriële centra en andere soorten infrastructuur. Tijdens WO 2 werd de luchtverkenning geperfectioneerd. Vliegtuigen zoals de engelse Mosquito waren zo goed als onkwetsbaar door hun grote vlieghoogte. Een bepaalde gebeurtenis uit die periode bleek later van grote betekenis voor de strategische luchtverkenning: om onkwetsbaar te zijn voor de oprukkende Duitsers liet Stalin de gehele Russische industrie verplaatsen naar achter de Oeral. Hierdoor hebben niet alleen de Nazi's de Russische industrie nooit lam kunnen leggen, maar later heeft de VS grote problemen gehad om deze industrie met zijn verkenners te bereiken. Toen WO 2 voorbij was en de oost-west verhouding snel verslechterde, begonnen Engeland en de VS systematisch het Russische luchtruim te verkennen. Meestal door vlak langs de Russische grenzen te vliegen, maar ook vaak door simpel het Russische luchtruim te schenden. De daarvoor gebruikte toestellen, zoals de Mosquito, Canberra, B-29, B-45 Tornado en B-47, hadden daarvoor echter vaak niet afdoende vliegduur, en bovendien werden ze snel te kwetsbaar voor de steeds beter wordende Russische luchtafweer. In de VS werden de spionage vluchten gecoördineerd door de Central Intelligence Agency (CIA), daarbij in de uitvoer ervan geholpen door de US Air Force. Vaak werden toestellen zonder enige kentekens, of in standaard USAF kleuren, gevlogen door "burger" vliegers. Dit waren doorgaans door de USAF afgestane vliegers in CIA dienst die volgens alle papieren van de aardbodem waren verdwenen. Deze vliegers bestonden officieel gewoon niet meer. Begin jaren vijftig bepaalde de CIA dat er een echt onkwetsbaar spionage toestel moest komen, en dat werd de U-2, een toestel dat in de vorm van de U-2R en TR-1 nog steeds vliegt. Men had echter een vooruitziende blik en begon direct na de ontwikkeling van de U-2 aan een nog veel ambitieuzer project, en hier begint het verhaal over de Blackbird-familie.

Kelly Johnson & de Skunk Works

Een van 's werelds beste vliegtuigontwerpers is ongetwijfeld Clarence "Kelly" Johnson. Hij is heel zijn loopbaan werkzaam geweest bij Lockheed, en was onder andere verantwoordelijk voor klassieke toestellen als de P-38 Lightning, Constellation, P-80 Shooting Star, F-104, Jetstar, U-2 en de Blackbirds. Een briljant man met een bijzondere visie. Toen hij midden in WO 2 een contract binnenhaalde voor het ontwikkelen en bouwen van Amerika's eerste operationele straaljager, de Shooting Star, bleek dat er in de overvolle Lockheed fabrieken geen plaats voor was. Hij kreeg van het Lockheed bestuur, welke groot vertrouwen in hem had, de toezegging om dan maar zelf een ontwerpafdeling op te zetten, zelf de



juiste mensen en een geschikte ruimte te zoeken, enzovoort. Alles kwam onder zijn eindverantwoordelijkheid. Zo werd een team enthousiaste ontwerpers en technici gevormd welke, uiteraard door de jaren heen sterk veranderd, nu nog steeds bestaat. De meest fantastische toestellen werden in recordtijd ontworpen en gebouwd, met 100% geheimhouding en vaak beneden de geschatte kostprijs (van het geld voor de eerste 20 U-2's werden er 22 gebouwd!).

De naam van dit team volgde al snel. Midden jaren 40 had men in de VS een populaire strip in de krant: Al Capp's "Li'l Abner". Een figuur uit die strip was "Hairless Joe", een indiaan die regelmatig de noodzaak inzag om een smerig brouwsel van stinkdieren, oude schoenen etc te maken om zo in zijn "Skunk Works" (skunk = stinkdier) zijn beruchte "Dogpatch Kickapoo Joy Juice" te fabriceren. Het mag duidelijk zijn dat dit behoorlijk gestonken moet hebben. Kelly Johnsons project, dat overigens officieel Advanced Development Projects heette, was naast Lockheed's eigen plastikfabriekje gevestigd, en als de wind verkeerd stond kon de lucht daarvan voor behoorlijk wat overlast zorgen. Dat was op een gegeven moment voor iemand reden genoeg om de telefoon op te nemen met "Good Morning, Skunk Works". De naam werd zo snel populair dat deze tot op de dag van vandaag bleef.

Wat de Skunk Works doet is topgeheim, hoe ze het doen niet. Het is een kleine groep enthousiaste ontwerpers en bouwers die met de minst mogelijke rompslomp en met stelregels als "Keep It Simple, Stupid" (KISS) steeds weer baanbrekend werk weet te verrichten. Toen de eerste Blackbird al in het grootste geheim Mach 3+ vloog, waren er in de luchtvaartindustrie nog grote namen die beweerden dat zoiets onmogelijk was! Alle geheime projecten van de Skunk Works staan bekend als "Blackworld" programma's. Er wordt veel moeite gedaan om de grootst mogelijke geheimhouding te bewaren. Behalve de president van de VS, enkele hoge regeringsfunctionarissen, en een geselecteerde groep personeel van Lockheed, heeft niemand toegang tot de Skunk Works. De financiën en materialen komen binnen via door Lockheed opgezette nep-bedrijven (lege BV-tjes zou men ze in Nederland noemen). Een van die bedrijven welke door de jaren heen als zodanig bekend is geworden (en dus niet meer gebruikt wordt!) gebruikte als naam de initialen van Kelly Johnson, en stond dus bekend als de "C&J Corporation". Er zijn in totaal tientallen van die bedrijven geweest, waarvan er velen tot op de dag van vandaag gebruikt worden. Ook belangrijke personen in de Skunk Works organisatie kregen valse namen. Zo stond Ben Rich lange tijd bekend als "Ben Dover", alweer een bekend stripfiguur uit die tijd. Post voor de Skunk Works wordt verstuurd naar het Lockheed vliegveld Burbank, waarna deze door een speciale koerier wordt opgehaald. Een laatste leuk detail is dat geheime papieren, tekeningen, etc niet, zoals normaal wel het geval is, worden voorzien van een stempel "Top Secret" in de wetenschap dat nieuwsgierige mensen juist documenten met dat opschrift als eerste zullen lezen!

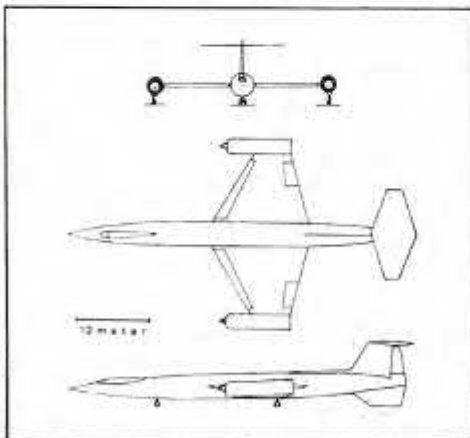
Met de U-2 had Kelly Johnsons team bewezen goedkoop een spio-nage-toestel voor de CIA te kunnen bouwen, en dus was Lockheed en zijn Skunk Works de aangewezen instantie om dit werk voort te zetten. De noodzaak was er, de juiste mensen waren er, nu alleen het toestel zelf nog.

Projekt Suntan

Bijna had de Blackbird een heel andere vorm gekregen dan zoals we het nu kennen, ware het niet dat projekt "Suntan" (zonnebrand) nooit van de grond is gekomen. In 1955, nog voor de eerste vlucht van de U-2, raakte Kelly Johnson ervan overtuigd dat de Russen in twee jaar tijd in staat zouden zijn overvluchten van de U-2 met geweld te verhinderen. Dit blijkt achteraf iets te pessimistisch: pas in 1960 wisten zij dankzij een gelukstreffer een U-2 boven Sovjet grondgebied neer te halen. Nooit helemaal tevreden met het al bereikte, begon Kelly Johnson aan het ontwerpen van een supersonische opvolger van de U-2. Kort daarvoor had hij met een studieprojekt ervaring opgedaan met door waterstof aangedreven vliegtuigen. Waterstof leek de juiste brandstof voor supersnelle toestellen, maar het had ook enkele grote nadelen: het moest bijvoorbeeld onder hoge druk bewaard worden.

Men moet hierbij bedenken dat men indertijd pas net in staat was toestellen voor een korte tijd Mach 1.5 te laten vliegen. Konstante snelheden van Mach 3 of hoger leken nog een verre toekomstdroom. Voor diegenen die het nog niet weten: Mach 1 staat gelijk aan de geluidssnelheid. Mach 3+ is dus drie maal de geluidssnelheid plus een beetje (ongeveer Mach 3,2). Mach waarden zijn echter relatief: men kan niet zomaar zeggen "Mach 1 is kilometer per uur". De exacte snelheid in km/u hangt bijvoorbeeld ook af van de luchtdruk, vlieghoogte, buitentemperatuur, luchtvochtigheid, etc. Door uit te gaan van gemiddelde waarden wordt Mach 1 op zeeniveau doorgaans gelijk gesteld aan 1220 km/u. Dit wordt lager naarmate men hoger vliegt. Op de operationele vlieghoogte van de Blackbird (ongeveer 26 km) staat Mach 3,2 gelijk aan 3400 km/u.

Het door Kelly Johnson en zijn team ontworpen toestel kreeg de Lockheed aanduiding "Cl.400" en codenaam "Suntan". Het toestel was duidelijk gebaseerd op de vorm van de F-104 Starfighter, staart en vleugels hadden dezelfde vorm. Het toestel was alleen veel groter: totale lengte bedroeg bijna 50 meter, met een spanwijdte van 25 meter. De twee speciale Pratt & Whitney 304-2 motoren zaten in pods aan de vleugeltips. Het voorste stukje van de cilindrische romp was bestemd voor de tweepersoons cockpit en verkeningsapparatuur, de rest bestond uit een grote brandstoftank. Voorspeld werd een vlieghoogte van bijna 30 kilometer, kruissnelheid Mach 2.5 en 4000 kilometer vliegbereik. De luchtmacht was direct enthousiast, en er werd een kontrakt afgesloten voor twee prototypes, waarvan de eerste binnen 18 maanden zou moeten vliegen. Geheimhouding was zeer streng, niet meer dan 25 mensen binnen Lockheed, de US Air Force en de CIA wisten van het projekt af. De nadelen van waterstof als vliegtuigbrandstof werden echter al snel duidelijk voor Kelly Johnson en zijn team. Niet alleen zouden de



inspanningen om de toestellen wereldwijd van watersof te kunnen voorzien onvoorstelbaar groot zijn, maar ook bleek na de eerste 6 maanden ontwikkeling dat het actieradius niet meer zou worden dan 2000 kilometer, terwijl de luchtmacht minstens 2800 kilometer eiste. Omdat de brandstoftank een integraal deel van de romp vormde kon de inhoud maar moeizaam vergroot worden, wat op zijn hoogst 3% verbetering in vliegbereik zou betekenen. Ook van de motoren verwachtte men in de eerstkomende 5 jaar geen grotere verbetering van brandstofverbruik dan 6%. Na 6 maanden ontwikkeling was Kelly Johnson ervan overtuigd dat "Suntan" niet de juiste oplossing was, en trok zich ervan terug. Uiteindelijk werd het project in februari 1959 stopgezet. Wegens de geheimhouding werden de twee bijna vliegklare prototypes direkt gesloopt. Op dat moment waren Kelly Johnson en zijn team al vergevorderd met een serie veelbelovende ontwerpen, aangedreven door meer konventionele brandstoffen.

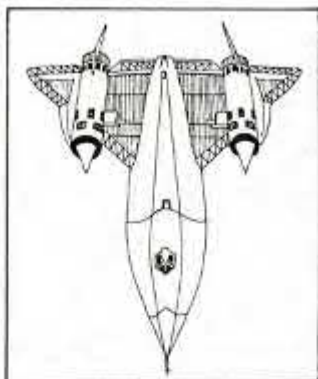
Project Oxcart

Tussen april 1958 en augustus 1959 stelde Kelly Johnson een serie van 12 ontwerpen voor aan de CIA en US Air Force. Deze ontwerpen hadden de aanduiding A-1 t/m A-12. Op dat moment had Lockheed nog konkurentie in de vorm van twee alternatieve voorstellen. Een US Navy voorstel omvatte een opblaasbaar rubberen toestel, welke door een ballon naar grote hoogte vervoerd zou worden, waarna een raketmotor het geheel minus ballon naar operationele snelheid zou accelereren en een ramjet (simpel gezegd een straalmotor welke alleen bij grote snelheden kan werken) het over zou nemen. Na een kleine berekening kwam men er al snel achter dat men om het toestel met een vleugeloppervlak van 1/7 hectare (!) omhoog te krijgen een ballon met een doorsnede van 1.5 kilometer (!!) nodig zou hebben. Onnodig te zeggen dat dit voorstel snel in de prullenmand verdween. Het andere voorstel van Convair was iets praktischer. Een klein door een ramjet aangedreven toestel zou van onder een B-58 Hustler bommenwerper met supersonische snelheid afgeworpen worden, waarna het tot Mach 4 door zou accelereren. Ook dit voorstel bleek niet praktisch omdat ten eerste de B-58 niet de vereiste lanceersnelheid kon bereiken, en ten tweede had het verkenningstoestel niet genoeg vliegbereik. Op 29 augustus werd Lockheeds A-12 ontwerp uitgekozen als winnaar. De andere 11 ontwerpen (A-1 t/m A-11) verdwenen in het geheime Skunk Works archief, en zijn tot nu toe nooit boven water gekomen.

Het project kreeg de naam "Oxcart", wat "ossewagen" betekent. Duidelijk een met opzet gekozen misleidende naam voor een toestel dat Mach 3+ moest gaan vliegen. Het basisontwerp was klaar, nu moest het ontwerpteam de gigantische problemen overwinnen om dit om te zetten in een vliegwaardig toestel, en dat bleek niet eenvoudig. Vooral de grote temperaturen die het toestel te verduren zou krijgen bij hoge snelheden (oplopend tot 540° C) zouden grote problemen met zich teweeg brengen. Niet alleen moesten alle materialen tegen deze temperaturen bestand zijn, maar ook met uitzetten of van vorm veranderen moest rekening worden gehouden. Kelly Johnson wist deze problemen later heel simpel te omschrijven: "Alles, maar dan ook werkelijk alles aan dit toestel moest opnieuw uitgevonden worden."

Algemene vorm

Het toestel heeft zondermeer een karakteristieke vorm. Deze werd bepaald door de afmetingen van de twee motoren, en de vereiste brandstofinhoud. Gekozen werd voor een delta-achtige vleugel, omdat deze zowel bij subsonische als supersonische snelheden goede vliegeigenschappen heeft. Een nadeel van een deltavleugel is dat de trimming (bepaalde vaste hoogteroeruitslag om het toestel recht te laten vliegen) afhankelijk is van de snelheid. Normaal vangt men dit op door een delta zo te construeren dat het bij hoge snelheid zonder roeruitslag vliegt, terwijl bij lage (landings-) snelheid het toestel een nadelige roeruitslag krijgt. Zo iets



was bij de A-12 onmogelijk, en er werd een betere oplossing gevonden om het toestel zowel met 200 als met 3000 km/u zonder trimverandering te laten vliegen: een voorvleugel (canard of eendevleugel) kan bij alle snelheden de trimverandering opvangen. Er werd geen echte canard aan de A-12 bevestigd, maar de lange romp voor de vleugel kreeg wat men in vaktermen noemt "wing-blending": een lange "strake" (smalle verlenging van de vleugel) langs de gehele romplengte welk vloeiend in de romp overgaat. Het eindresultaat is bekend, het geeft de romp zijn aparte romp. Deze konstruktie heeft twee neveneffecten: ten eerste levert de platte romp behoorlijk wat "lift" (draagvermogen), zodat het vleugeloppervlak verkleind kon worden. Ten tweede kreeg het toestel zo wat "stealth" (onzichtbaar voor radar) eigenschappen. Natuurlijk niet in die mate zoals bij de huidige B-2 en F-117, maar het was in die tijd nog een onbekend terrein voor de ontwerpers en dus mooi meegenomen.

Om voldoende stuwkracht te krijgen waren twee motoren nodig, en die waren van zulke afmetingen dat gekozen werd deze in twee pods halverwege de vleugels te plaatsen. Dit had als nadeel dat als een van de twee motoren uitviel (wat in het begin nog wel eens gebeurde) het toestel door de ongelijke verdeling van stuwkracht asymmetrisch en dus instabiel werd. Dit zou een groot probleem worden tijdens het testvliegprogramma. De oplossing werd gevonden door twee forse kielvlakken op beide motorgondels te plaatsen, welke voor de besturing in hun geheel bewogen, zodat het toestel onder alle omstandigheden bestuurbaar bleef. De eenpersoonscockpit kwam, vanwege het vereiste zicht vooruit, bijna helemaal vooraan de neus. De ruimte erachter was bedoeld voor de testapparatuur tijdens het proefvliegen, en operationeel voor verkenningsapparatuur. Aan de onderzijde van de romp was genoeg ruimte voor de verscheidene camera's en verkenningsradars. Deze apparatuur kon naar behoefte uitgebouwd of vervangen worden. Bovendien konden verschillende neuzen met specifieke apparatuur bevestigd worden.

Dorstige krachtpatsers

Zondermeer zijn de motoren het grootste zorgenkind geweest, maar ze waren dan ook iets unieks. Kort gezegd werkt een normale straalmotor als volgt: meervoudige compressoren (veelbladige

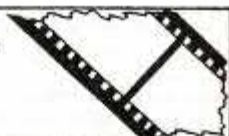
propeller in de motor, oftewel een reeks uit hun krachten gegroeide ventilatoren) brengen sterk samengedrukte lucht (natuurkunde knobbels onder jullie zullen nu ook automatisch weten dat daardoor de temperatuur van die lucht behoorlijk stijgt) in de verbrandingskamers, waarna brandstof wordt toegevoegd. Deze wordt dmv bougies ontstoken. Het zo ontstane zeer hete en sterk uitgezette gasmengsel drijft daarna een turbine aan (die op zich weer de compressor aandrijft), en verlaat dan met hoge snelheid de uitlaat. Wordt hierin nog extra brandstof ingespoten om de pret te verhogen, dan spreken we van naverbranding. Maar zoals al gezegd, de twee motoren van de Blackbird werken net iets anders. Bij lage snelheden werken ze normaal zoals hierboven beschreven, maar naarmate de snelheid oploopt vanaf ongeveer Mach 1.5 gaan ze steeds meer werken als "ramjets". Uiteindelijk bij mach 2 en hoger doet de eigenlijke straalmotor niet meer mee, maar wordt de lucht in de motorpod geheel langs de motor geleid, van brandstof voorzien en ontstoken. Overigens wordt bij Mach 3.2 ongeveer 30300 liter brandstof per uur in beide motoren gepompt. Na een klein rekensommetje komt men dan tot de konklusie dat het toestel ongeveer 9 op 1 (9 liter voor 1 kilometer met 3400 km/u) vliegt!

Om de lucht met deze snelheden zonder catastrophale turbulentie in de motoren te krijgen werden de inlaten voorzien van twee beweegbare kegels. De afstelling van deze kegels kwam zeer precies, en heeft tijdens het testvliegen voor heel wat kopzorgen en zelfs ongelukken gezorgd. De geringste afwijking kan verstrekkende gevolgen hebben: als de lucht in de inlaat gaat vibreren of wervelen zakt het motorvermogen drastisch terug of slaat af, met alle gevolgen van dien.

De motor werd ontwikkeld en gebouwd door Pratt & Whitney, en heeft de P&W aanduiding JT11D-20, maar het is beter bekend onder de USAF aanduiding J58-1. Oorspronkelijk werd deze motor in 1956 ontwikkeld als de J58-P2, voor een Mach 3 aanvalsvliegtuig voor de US Navy. Helaas kampte deze motor in de prototype fase met nogal wat problemen, zodat de US Navy na 700 uur proefdraaien besloot het projekt stop te zetten. Voor Kelly Johnson echter was de J58 de ideale motor voor zijn Blackbird. Na overleg met de USAF en de CIA werd er nog eens 600 miljoen dollar tegenaan gegooid, om de motor verder te ontwikkelen voor de Blackbird. Opmerkelijk is dat slechts 17% van de bijna 29500 kilo stuwdruk waarover de Blackbird beschikt wordt geleverd door de motoren zelf! Dit lijkt onlogisch, maar in feite zorgen aerodynamische krachten opgewekt door de inlaatkegel en uitlaat bij hoge snelheden voor de meeste stuwdruk. Enkel dankzij dit aerodynamisch fenomeen is de Blackbird in staat zo lang met Mach 3+ te vliegen.

Tot zover het eerste deel over de Blackbirds. Het tweede deel zal dieper ingaan op de konstruktie van het toestel, en de problemen waarmee het ontwerpteam in eerste instantie te kampen heeft gehad.

PLAATPRAAT



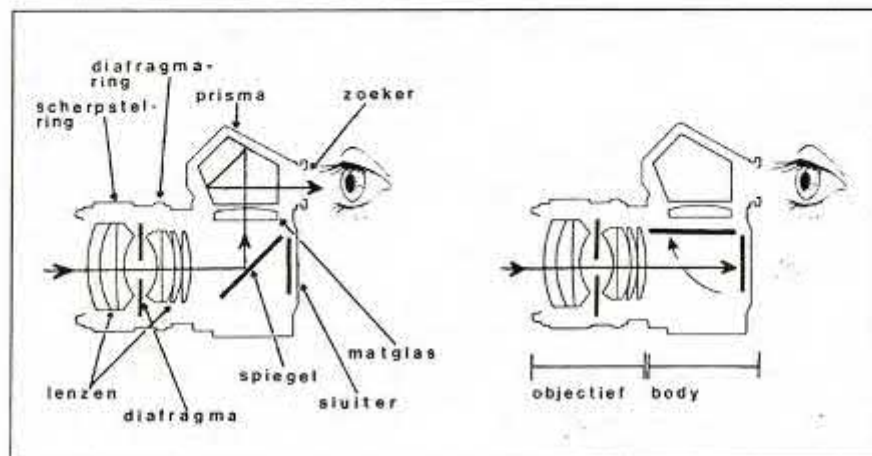
"Platen" is een typische spottersuitdrukking, en betekent letterlijk "fotograferen". In deze rubriek zal regelmatig een bepaald onderwerp uit de op luchtvaart toegespitste fotografie behandeld worden.

Intro:

Zowel spotters als andere luchtvaarthousten "platen" regelmatig vliegtuigen: in de landing, tijdens open dagen, etc. Denk niet: "ik weet daar alles al van af", ook voor u zullen er bruikbare tips tussen zitten. In dit eerste deel zal de algemene opbouw van een camera beschreven worden. Praktisch voor diegenen die al de beschikking over een camera hebben, en om diegenen die op het punt staan om er een aan te schaffen te helpen bij hun keuze.

Opbouw & werking:

Er zijn verschillende soorten fototoestellen, maar er is er eigenlijk maar een geschikt voor luchtvaartfotografie, en dat is de spiegelreflex camera, doorgaans afgekort als "SLR". Dit omdat een SLR het enige type is waarbij de lenzen (een betere aanduiding is "objectief") verwisselbaar zijn. Zo kan op een open dag voor vliegtuigen op de grond bijvoorbeeld een standaardlens (50mm) gekozen worden, terwijl voor onderwerpen welke zich verder weg bevinden deze snel verwisseld kan worden voor een tele-lens (bijvoorbeeld 200 of 300mm). Over deze lenskeuze zullen we in een toekomstig nummer uitgebreid terugkomen.



Een fototoestel (we zullen voor het gemak het vanaf nu hebben over een camera) is simpelweg gezegd een apparaat dat ervoor zorgt dat licht op de juiste manier op een gevoelige film wordt geprojecteerd zodat hierop een duidelijk beeld ontstaat. Om dit te doen bestaat een camera hoofdzakelijk uit een "optisch systeem". Dat zijn achter elkaar geplaatste, op verschillende manieren geslepen glazen lenzen (zie illustratie). Een lens bundelt of verspreid licht, alnaar gelang de vorm. Het gaat echter voor dit artikel te ver om de preciese werking ervan te behandelen.

Helaas voor de fotograaf moet de onderlinge afstand tussen deze lenzen konstant aangepast worden om elk te fotograferen onderwerp "scherp" te krijgen. De afstand tussen onderwerp en camera is namelijk bepalend voor de scherpte. Om het beeld scherp te krijgen is elk objectief voorzien van een ring waarmee de lenzenpositie aangepast kan worden. Deze ring wordt doorgaans scherpstelring genoemd. Er zijn ook camera's welke dankzij een ingenieus systeem automatisch scherpstellen. Dit zijn auto-focus ("AF") camera's.

Om ervoor te zorgen dat de juiste hoeveelheid licht wordt doorgelaten (de film zou anders over- of onderbelicht worden) zijn de meeste objectieven voorzien van een diafragma-ring. Deze ring regelt de diafragma-opening. Het diafragma is een verzameling dunne metalen plaatjes welke een schijf met een gat erin vormen. Door aan de diafragma-ring te draaien kan de grootte van het gat geregeld worden. De diafragma-opening wordt ook wel lens-opening genoemd.

Om ervoor te zorgen dat in rust-toestand de film niet belicht wordt, wordt deze afgeschermd door de sluiters. Alleen bij het afdrucken van de ontspanknop gaat de sluiters open, en wordt de film belicht. De tijd dat de sluiters open blijft kan ingesteld worden (sluiterijds).

Dit is simpelweg gezegd de werking van de meeste typen camera's. Behalve dat de objectieven verwisseld kunnen worden hebben SLR camera's nog een voordeel: de fotograaf kijkt "door de lens" naar het te fotograferen onderwerp. Kortom: zoals de fotograaf het ziet zal de film ook belicht worden. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de compact-camera's, waar de fotograaf door een extra lensje naast het objectief moet kijken. Om door de lens kijken mogelijk te maken is een vernuftig systeem ontwikkeld met een spiegel. Deze spiegel bevindt zich recht achter het objectief, en kaatst het licht dat binnenkomt in een hoek van 45° omhoog tegen een plaatje matglas, waarna het licht via een prisma (stuk geslepen glas welke werkt als een gecombineerde lens en spiegels) op de zoeker geprojecteerd wordt. Door deze zoeker ziet de fotograaf dus zijn te fotograferen voorwerp.

Dit is de situatie als de camera in ruststand is. Wordt de ontspanknop echter ingedrukt, dan veranderd de stand van de spiegel. Deze klappt heel eventjes omhoog, en sluit zo het matglas lichtdicht af. Tegelijkertijd opent de sluiters zich, waardoor het licht dat uit het objectief komt in een rechte lijn de film belicht. Als dat gebeurd is gaat de sluiters weer dicht, en klappt de spiegel weer omlaag. De camera is nu weer in ruststand.

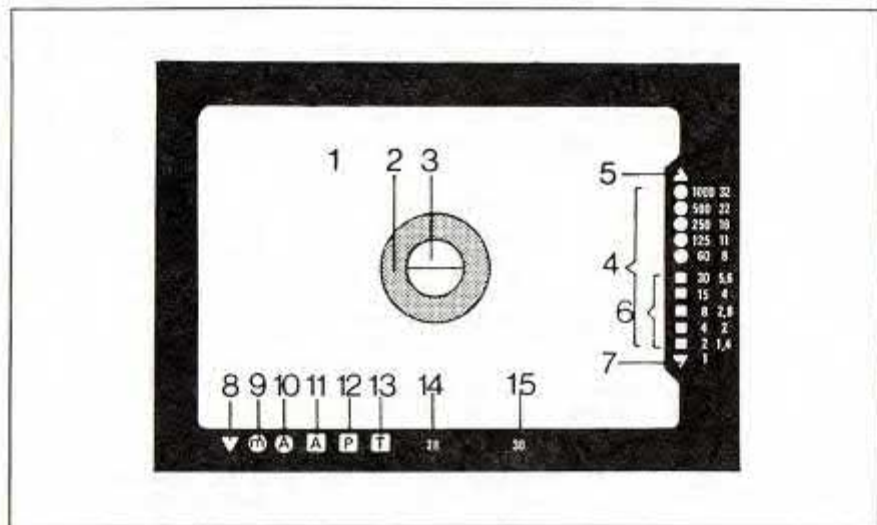
Bij het al eerder genoemde matglas (ook wel instelglas genoemd) bevindt zich ook het lichtmeetgedeelte. Enkel bij een goede combinatie van diafragma-opening en sluitertijd wordt een goed belichte opname verkregen. Een elektronische lichtmeting helpt de fotograaf deze waarden goed in te stellen, en geeft dit aan via het matglas. De electronica (en vaak ook nog andere functies) wordt van stroom voorzien door een of meerdere batterijen, welke doorgaans onderin de camera zijn geplaatst.

De meeste moderne camera's zijn voorzien van een geheel automatische belichtingsinstelling. Meestal heeft men echter ook nog de mogelijkheid om zelf het diafragma en de sluitertijd in te stellen. En dat is voor luchtvaartfotografen zeer belangrijk. Vaak krijgt men snel voortbewegende vliegtuigen voor de lens, waarvoor een hoge sluitertijd van bijvoorbeeld 1/500ste of 1/1000ste van een seconde wel gewenst is. Deze sluitertijd waarden zijn gestandariseerd. De meeste camera's geven minstens de volgende keuzes: B, F, 1/2, 1/4, 1/8, 1/15, 1/30, 1/60, 1/125, 1/250, 1/500 en 1/1000ste. Gecomplieerdere camera's kunnen soms ook tussenliggende waarden aan, en soms sluitertijden zo kort als 1/8000ste. Voor normale luchtvaartfotografie heeft men dit echter nooit nodig. De "B" en "F" in het rijtje horen eigenlijk niet in het rijtje thuis. In de B-stand blijft de sluitertijd net zo lang open als dat de ontspanknop ingedrukt wordt gehouden. De F-stand is bedoeld voor als men gaat fotograferen met flitser.

Fotograferen in de automaatstand is vaak het gemakkelijkst, maar voor luchtvaartfotografen niet altijd de beste oplossing: de snelheid van het voorwerp of het gebruikte objectief kan een hoge sluitertijd noodzakelijk maken om een scherp beeld te krijgen, terwijl veel belichtingsmeters onder bepaalde omstandigheden "in de war" kunnen raken. Daarom is het raadzaam om zoveel mogelijk te fotograferen met sluitertijd voorkeuze. De juiste belichting wordt dan verkregen door, na de gewenste sluitertijd ingesteld te hebben, met behulp van de belichtingsmeter het juiste diafragma te kiezen.

In dit eerste deel is hopelijk iets duidelijk geworden over de werking van de spiegelreflex camera. Vanaf het volgende deel gaan we telkens dieper in op een bepaald onderwerp. De volgende keer zal het gaan over de verschillende soorten objectieven, en wat er allemaal mee te bereiken valt.

De tweede illustratie is een voorbeeld van een matglas zoals gezien door de fotograaf. Uiteraard is dit bij elk type camera verschillend, veel zijn enkel voorzien van een wijzertje welke aangeeft of de film over- of onderbelicht zal worden. Let wel: de kwaliteit van de gemaakte foto's ligt vaak niet aan de hoeveelheid voespas in en op de camera, maar aan de kundigheid van de fotograaf zelf!



1: matglas. 2: microprismaring, deze geeft een goede indicatie of het beeld scherp is. Alleen scherp is het beeld gezien door deze ring scherp, anders is het korrelig. 3: scherpstelring, ook wel "wig" genoemd. Als het beeld niet scherp is zal het beeld gezien door de twee helften van het bolletje verschoven zijn. 4: belichtingsschaal. Met lichtjes wordt de diafragma- of sluitertijdsvoorkeuze aangegeven. 5: waarschuwing dat de film teveel licht krijgt (overbelichting). 6: bij deze sluitertijden (1/30ste seconde en langer) is het niet raadzaam "uit de hand" te fotograferen, omdat dan bewegingsonscherpte kan ontstaan. 7: waarschuwing dat de film te weinig licht krijgt (onderbelicht). 8: aanduiding dat er door de fotograaf een correctie wordt uitgevoerd op de automatische diafragma- en sluitertijdinstelling. 9: aanduiding dat de automatische instelling is uitgeschakeld. De fotograaf stelt de diafragma en sluitertijd zelf in. ("handbediening"). 10: aanduiding dat de camera zelf de juiste sluitertijd kiest bij het door de fotograaf zelf handmatig ingestelde diafragma. ("diafragma-voorkeuze"). 11: aanduiding dat de camera zelf het juiste diafragma kiest bij de handmatig ingestelde sluitertijd. ("sluitertijdsvoorkeuze"). 12: de camera doet zijn werk geheel automatisch. De camera bepaald zelf zowel het diafragma als de sluitertijd ("automaat" of "program"). 13: aanduiding dat de camera in program stand werkt met een sluitertijdsvoorkeuze. 14: aanduiding van het met de hand gekozen diafragma. 15: aanduiding van de met de hand ingestelde sluitertijd.

THRILLSEEKERS



In "Thrillseekers" zullen regelmatig meerdaagse spottersreizen in het buitenland worden beschreven. De aldaar geziene vliegtuigen staan uiteraard voorop, maar ook andere avonturen om het geheel wat leesbaarder te maken zullen zeker niet vergeten worden. Om het maar meteen groot aan te pakken volgt hier het eerste deel van een weekje Oost-Duitsland, zoals meegemaakt door Marco Dirxx en Frits Widdershoven. Als u dit leest zult ook u deze twee heren bestempelen als echte "thrillseekers".

Inleiding:

Al vrij snel na het inzetten van de dooi in het oostblok trok spottend Nederland naar het oosten. Het eerste (gewillig?) slachtoffer was de DDR. Plotseling was op de oostduitse velden alles mogelijk, terwijl ook de russische velden aldaar niet te versmaden zijn, alhoewel niet gezegd kan worden dat de russische "kameraden" bepaald spottersvriendelijk zijn. Maar ja, een beetje risico moet je nu eenmaal lopen. Marco was in mei '90 een van de eerste vertegenwoordigers van de spottershobby in "commy-country", voor Frits was alles nieuw. Wegens werkomstandigheden konden we pas zo laat in het seizoen gaan (1 week vóór de Wiedervereinigung/Anschluss), maar dat bleek achteraf gelukkig geen negatieve invloed te hebben op de behaalde resultaten.

Korte verklaring van enkele gebruikte afkortingen:

LSK/LV: LuftStreitKrafte/Luftverteidigung (oostduitse luchtmacht)

V-VS : Russische luchtmacht

VoPo : VolksPolizei

Vetgedrukte nummers zijn toestellen met "SMH" (Schnelle Medizinische Hilfe, alleen Mi.2) of "SAR" (Search And Rescue, alle andere types) opschriften. Het nummer achter de datum correspondeert met het nummer op het kaartje.

Volkel di.25-09-90

De vorige dag aangekomen US Navy EC-24A leverde een mooi silhouet op. U raad het goed, het was nog stikdonker. Gelukkig verrichtte een toevallig op het veld rijdend volkswagenbusje met zijn koplampen wonderen. "FEWSG" betekent overigens Fleet Electronic Warfare Support Group.

visit: 163050

EC-24A

FEWSG

Ahlhorn di.25-09-90

Ach, het ligt op de route... Alhoewel het nog vroeg was stonden er toch al enkele UH-1D's van Hubschrauber Transport Geschwader 64 buiten. Er werd zelfs al gevlogen. Bij de Amerikanen stonden geen A-10's (die hadden wel iets beters te doen!).

HTG.64:

UH-1D: 70+45, 48, 53

71+42, 53, 61, 72, 73, 75

Net in Oost-Duitsland begon de lol: het landschap veranderde ingrijpend, terwijl de wegen ook merkbaar minder werden (en het werd nog véél erger...). De eerste kist die we zagen vliegen was een beetje een afgang: een (westduitse) CH-53 vloog alsof het de normaalste zaak van de wereld was over ons heen naar het oosten. We waren ook getuige hoe een vrachtwagenkolonne van het westduitse leger hun russische kollega's tegenkwamen! (Sign of the times...?). De reacties op elkaars gezichten loog er niet om. Zeker nog een beetje wennen?



Parchim di.25-09-90

(1)

Ons was niet bekend of dit russisch veld wel kisten zou herbergen. Gelukkig bleek dat wel zo: massa's heli's! Het veld is al te zien vanaf de grote weg, bij de westelijke baankop is goed bij te komen. Door over de parallel aan het veld lopende spoorlijn te lopen is een kant van het veld goed te overzien. Wel oppassen, want de spoorlijn is in gebruik! Zicht op de andere kant wordt verhinderd door bomen en een betonnen muur. Op deze muur klimmen is mogelijk, en je schijnt dan zelfs enkele Hinds te kunnen fotograferen, maar het is natuurlijk wel vragen om (grote) moeilijkheden. Bij de goede baankop zijn enkele heli's als ze vliegen goed te platen, maar je staat daar wel gigantisch in het zicht (open akkerland). We hebben onze auto geparkeerd aan de andere kant van de weg op een zandpad aan de bosrand. Aangezien het volgende veld ons meer interesseerde zijn we hier niet te lang gebleven.

Mi.8TB: 32, 34, 36, 38, 40, 43, 44, 45	(gele codes)
144	(rode code)
Mi.17 : 35, 37	(gele codes)
Mi.24 : 08, 09, 14, 15, 19, 20, 21, 23, 24, 47, 49	(gele codes)
61	(rode code)

Laage di.25-09-90

(2)

Een van de velden waar het ons om te doen was: Fitters! Onderweg bidden dat ze nog zouden vliegen. Dus zaten we beide gespannen naar buiten te kijken, en ja hoor, Frits ontdekte drie Fitters (oef!) in formatie ergens boven het veld. Gas erop, maar de verwachte Fitters in de landing, zodat we het veld gemakkelijker zouden kunnen vinden, bleven uit. Later bleek dat deze mannen niet de voor ons in het westen zo vertrouwde circuits maken in de landing, maar veel trager grote cirkels vliegen om daarna met behulp van de ILS binnen te komen. Dat weerhield ons er echter niet van het veld snel te vinden. We reden net langs het veld toen een Fitter in de landing hing. Auto gekeerd, terug gescheurd, auto "geparkeerd" op een zandpad, heuvel opgerend, met als resultaat dat een stuk of zeven vliegende kachelpijpen met 300 mm goed te platen waren. Alleen jammer van het donkere weer. Overigens kwam Frits tot zijn eigen schande erachter dat hij met een bijna volle diarol op zijn camera richting Oost-Pruissen was vertrokken. Rottig hè, terug naar de auto rennen en je rol verwisselen terwijl de Fitters achter elkaar binnenkomen. Toen blijkbaar alles binnen was begon een Fitter welke langs het hek stond zijn motor proef te draaien. Wat een teringherrie! Wij kregen pardoes medelijden met de mensen uit de omgeving (maar wel mooi...!). Toen we dachten alles gehad te hebben gooide het toestel ook nog zijn naverbrander erin, wat gepaard ging met een flinke knal en een nog twee keer zo hoog geluidsniveau. Als er bij ons ooit nog mensen komen klagen over "de herrie van al die vliegtuigen op Eindhoven", sturen wij ze linea recta richting oosten. Dat is pas herrie! In ieder geval, vanaf een spoorviaduct na de landing is de flightline van Marine Flieger Geschwader 28 (alleen Jagd Bomber Geschwader 77 vloog die dag) te zien. Daar bleek al waar wij zo bang voor waren: de favoriete hobby van de LSK/LV: covers! Wij zijn echter niet voor een gat te vangen, dus door het zompige land richting hek. Begon het toch te regenen! Asociaal. En die Fitter maar draaien. Toen de regen weer over was bleek de schade qua covers nog wel mee te vallen, we konden toch nog zo'n acht kisten (+ de herriemaker) lezen. Alleen twee twee-zitters waren onmogelijk te lezen (jammer!). Terug naar de auto,

en een poging ondernomen om het veld rond te rijden. Uiteindelijk aangekomen bij een crashgate, maar het begon weer te regenen, en nu langer (meer dan een uur). Volgens ons gevoel moesten wij nu vlak bij de flightline van JBG77 staan, en dat bleek later ook te kloppen. Toen de regen wat minderde is Marco (uit frustratie?) langs het hek gaan lopen, en jawel, met resultaat: ten eerste was MFG28 begonnen om de kisten van de flightline een voor een terug te slepen naar hun shelterarea, en aangezien dat slepen zonder covers gebeurd, konden we weer een paar toestellen lezen (maar die twee zweezitters zaten er niet bij, snik). Bovendien was, door midden in een akker op het hoogste punt van een heuveltje te gaan staan, door de bomen heen de flightline van JBG77 ook te zien, waar men ook net begon te slepen. Behalve de kisten die wij nog hadden zien vliegen ook nog enkele andere toestellen gelezen. Het was ondertussen al laat, en er werd niet meer gevlogen, dus "Auf Wiederschntzel" aan dit bijzonder gaaf veld.

JBG.77:

Su.22M3U: 146

Su.22M4 : 644, 645, 678, 700, 704, 706, 711, 721

MFG.28:

Su.22M4 : 378, 380, 590, 723, 725, 734, 737, 820

visit: 822

An.2

VS.14

Ribnitz-Damgarten di.25-09-90 (3)

Andere trippers hebben hier de meest uiteenlopende russische toestellen gezien. Waarschijnlijk wordt dit veld gebruikt door toestellen welke gebruik maken van een nabijgelegen schietrange. Frits had net de woorden "we moeten nu ongeveer door de landing heen rijden" toen er vlak boven onze auto (laag!) een Frogfoot hing. Opa, hier is het! Voor zover wij het gezien hebben is dit veld niet rond te rijden. Alleen de landing en bijbehorende baankop is te overzien. Daarom maar een paadje met het bord "Verboten, Militarisches sicherheitsbereich, etc." ingelopen, vanwaar wij net nog een Frogfoot met veel kabaal op zagen stijgen. Ondertussen begon het al aardig donker te worden, en omdat de Frogfoots goed vlogen besloten we om ergens in de landing onze tent op te zetten. Deze landing bestaat overigens (net zoals bij vele andere russische velden) uit rode landingslichten, een gebouwtje midden tussen de lampen met daarop een rood knipperende dildo, en een kilometers lange rij onverlichte palen met grote reflecterende driehoeken. Een stukje van de landing vandaan vonden wij een prima beschutte plek. Ondertussen was het al vrij donker geworden. De Frogfoots hebben tot ongeveer 10 uur gevlogen. Mooi gezicht met al die landingslichten.

Su.25K: 02, 04

(gele codes)

(+ nog een paar)

wo.26-09-90

De tweede dag begon opmerkelijk: het typische geluid van een F-104 (!?). Verbazing alom. De veroorzaaker toonde zich al snel: een MiG-23 zweezitter! Waarschijnlijk is dit toestel van een soort basisvlucht. Weer even op het veld gekeken: nu stonden er opeens een partij MiG-29's op de flightline! We hebben maar niet meer gewacht tot deze mannen gingen vliegen, want zoveel tijd hadden we niet. Op naar het volgende veld.

MiG.23UM: 50

(gele code)

Stralsund-Parow wo.26-09-90 (4)

Weer zo'n veld om naar uit te kijken: knalblauwe Mi.8'en en Mi.14's van Marine Hubschrauber Geschwader 18. Hoewel de positie van het veld ons bekend was, hadden we toch behoorlijk wat moeite om bij het veld gekomen. Onze gedetailleerde kaart bleek toch, vooral als het ging om de kleine weggetjes (karresporen, etc...), enkele mankementen te vertonen. Bij onze speurtocht werden we wel geholpen doordat men op het veld bezig was massaal rode lichtkogels af te schieten. Het leek wel nieuwjaar! Aardige mensen daar (Jaja, wir kommen!). Het veld, dat maar van een kant te benaderen is, is zeer spotters-onvriendelijk gebouwd. Vanaf een bosweggetje langs het hek (vanaf de hoofdboort linksom het veld blijven rijden) zijn enkele Hips en Hazes te lezen en te platen. De groep militairen die het gras aan het maaien waren trokken zich van ons niets aan, zelfs niet toen onze camera's te voorschijn kwamen. Toen dachten we dat we op dit veld klaar waren, maar dat was dus niet zo! Net toen we weer aan het rijden waren bemerkte Frits een groepje helikopters welke richting het veld kwam. Het bleek in totaal een formatie van 40 (!) Mi.2's, Mi.8'en, Mi.9's en Mi.24's te zijn van Kampf Hubschrauber Geschwader 5 van Basepohl, welke voor de laatste maal een dagje uit aan het beleven waren. Zondermeer een massaal gezicht, iets om niet te vergeten. Ondanks de harde wind wist Marco, gesteund tegen een bushokje, toch nog 17 kisten te lezen. Omdat we die avond nog naar Basepohl zelf wilden, rees bij ons de vraag of er dan nog wel iets zou staan. Voor hetzelfde geld kwamen deze kisten niet meer terug, of morgen pas. Afwachten dus.

In de stad Stralsund moesten we tanken, en dat is daar een echt avontuur! Lange rijen voor het enige pompstation in de stad, en traag, traag! De pruttelende trabi's maken alles tot een echt "social event". Daarna nog even wat inkopen gedaan bij een héél vriendelijke kassiere (lekker de klanten uitkafferen, joepie!). Snel weg hier!

MHG.18:

Mi.8T : 834
Mi.8TBK: 808, 830
Mi.14PL: 619, 643
Mi.14BT: 648

overvlying: 732
763
409, 411
434, 485, 544, 547
387, 415, 442, 444, 464, 512
458, 495, 537

Mi.8S HSFA.5
Mi.8TBK KHG.5
Mi.9 HSFA.5
Mi.24D KHG.5
Mi.24P KHG.5
Mi.24.. KHG.5

(de aanduiding "Mi.24P" voor gemodificeerde Hind's is niet bevestigd!)

Tutow-Demin wo.26-09-90 (5)

Dit russisch veld herbergt Frogfoots. Bij de shelterarea is zeer dichtbij te komen. Voor diegenen onder ons die al levensmoe zijn is een gedeelte van het hek vast verwijderd. Wij hebben die kans maar niet gepakt. Dankzij de covers was geen enkele Frogfoot leesbaar.

Mi.8...: 1x

Neubrandenburg-Trollenhagen wo.26-09-90

(6)

Direkt doorgescheurd naar dit MiG.21 veld. Officieel zouden deze mannen op die dag nog moeten vliegen, maar dat was dus niet zo. Als wij ergens een hekel aan hebben dan zijn het wel vliegvelden met rustig fluitende vogeltjes, etc. Zo ook dit veld. Een eenzame Zlin 43 was oefenlandingen aan het maken. De door andere trippers gemelde roller in het dorp Trollenhagen waar met 70mm te platen is, is gemakkelijk te vinden, je rijdt er bijna automatisch naar toe (of ruiken wij dit?). Helaas valt deze stek qua licht behoorlijk tegen. Je hebt de zon dus pal van voren. Niet dat dat ons iets uitmaakte, want er werd toch niet gevlogen. Marco moest hoognodig een grote behoefte doen, en nam behalve de rol WC-papier voor de zekerheid ook zijn verrekijker mee. Dat kwam goed uit, want hij bemerkte meteen enkele versholten MiG.21's van het gebaseerde Jagd Geschwader 2. We zijn daarom maar met z'n tweeën langs het hek gaan lopen. Aan de overkant stonden 3 MiGs op de flightline, welke we later vanaf een 10 meter hoge hoop versnipperde maisstengels konden lezen. Midden op het veld stond een westduitse Bo.105... Na een tijdje lopen kwamen we bij de scheltherarea, waar een hoopje MiGs enkele meters van ons vandaan stonden, met, jawel, covers! Gelukkig waren er toch nog wat te lezen en, na de camera's gehaald te hebben, te platen. Na nog een stuk verder gelopen te zijn kwamen we bij een decoy MiG.21. Marco is even onder het hek doorgekropen dmv een al bestaand gat om de MiG te kunnen lezen. Wel toevallig zeg, dat dit gat net toevallig bij deze MiG in het hek zit... Langs de MiG stonden twee nagemaakte Amerikaanse kruisraketten. Waarom? Geen idee.

JG.2:

MiG.21M : 410, 461, 497, 526, 541, 580

MiG.21M/MF : 439, 451, 486, 641

MiG.21U/UM/US: 3x

visit:	19	Zlin 43	VFK
	80+78	Bo.105M	Heer
decoy:	823	MiG.21PF	

Basepohl wo.26-09-90

(7)

Onze vrees van die morgen dat het veld wel eens (gedeeltelijk) leeg zou kunnen zijn bleek ongegrond. Het stond gewoon vol. Door langs het hek af te lopen zijn bijna alle heli's te lezen. Ook enkele Hinds zijn schitterend te platen. 's Avonds wel tegenlicht. Terwijl wij aan het hek stonden kwamen twee oostduitsers onze auto inspekteren welke op het gras naast de weg stond. Na behoorlijk onder de indruk te zijn geraakt stapten ze weer in hun Wartburg (prut, prut, prut...) en vervolgden hun weg over die fantastische oostduitse wegen (we komen hier later nog op terug...).

HSFA.5:

Mi.2S : 379, 388

Mi.8S : 732

Mi.9 : 409, 411, 416

KHG.5:

Mi.8T : 133, 135, 752, 758

Mi.8TB : 753, 937

Mi.8TBK : 763, 768, 934, 939

Mi.24D : 406, 412, 417, 528, 530, 532, 533, 544
Mi.24P : 358, 361, 387, 415, 439, 442, 444, 464, 480, 512
Mi.24..: 426

Het begon al weer laat te worden, dus moesten we onze tent weer ergens opzetten. Een rustig bos leek de perfecte oplossing. Ja jammer dan, boswachter gigantisch over de zeik toen wij net de auto begonnen uit te laden. Dus maar weer ingepakt en doorgereden naar een volgend bos. Ook daar troffen we op hetzelfde kritische moment een boswachter, maar die had er minder problemen mee. Wel bleef hij toen het al donker was ons vanaf een afstandje gadeslaan. Andere spannende geluiden in het bos, en een eenzame uil zorgde voor nog meer plezier. Frits heeft de nacht daarop gedroomd van uilen (?). Onnodig te zeggen dat dit onze laatste nacht wild kamperen was.

Mirow-Rechlin do.27-09-90 (8)

Op dit russisch veld staan zowel heli's (Mi.8/17 en Mi.24) als fighters (MiG.23). Het eerste wat wij van dit veld zagen was de landing: een spottersdroom! Net Gilze-Rijen. Alleen jammer van al die russische militairen die er bij bosjes rondrijden. We zijn dus maar niet gestopt. Die ene MiG.23 die in de shelterarea vlak langs de weg stond was toch niet te lezen wegens de (alweer!) cover. Aan de zijkant van het veld zijn vanaf een afstandje de heli's te zien, en met wat moeite zijn de codes ook wel te onderscheiden. Voor de lol een enkele Mi.8 gelezen.

Mi.8TB: 65 (gele code)
MiG.23: 1x

Wittstock (vanaf nu Woodstock, yeah yeah!) do.27-09-90 (9)

Vanaf de weg langs dit in de bossen verscholen liggende russisch veld is een stuk shelterarea te zien met daarin enkele MiG.29's. Er liep iemand op het veld rond, maar die trok zich niets van ons aan terwijl wij vanuit de auto met de verrekijker het veld aan het onderzoeken waren.

MiG.29: 20, 22, 23 (witte codes)
28 (blauwe code)
+ nog 2

Woodstock stad do.27-09-90 (10)

Het enige wat wij wisten was dat er ergens in deze stad in een speeltuin een of twee An.14's moesten staan. Na even rondgereden te hebben zijn we het maar aan twee oma'tjes gaan vragen. Uiteraard waren wij in het verkeerde deel van de stad aan het zoeken. Uiteindelijk een van de twee gedrochten toch gevonden in een nieuwbouwwijk. Het toestel, beige/leuk, met twee ogen geschilderd op de plaats waar ooit nog eens de motoren hebben gezeten, bleek op het terrein van een kleuter/basis schooltje te staan. Nadat Marco in het toestel gekropen was, op jacht naar konstruktieplaatjes, stond de hele school op z'n kop. Al die kleine mannen voor het raam, en een lol! Even een fotootje ervan gemaakt (nog meer lol) en toen maar afnokken. Wij zijn iets te oud voor strafwerk. Ondertussen werd de ochtendrust behoorlijk verstoord door Frogfoots (die waren goed te zien) welke aan het schieten waren (dat was goed te horen) op een range ergens ten

noorden van de stad.

preserved: 1x An.14 in V-VS kleuren, waarschijnlijk ex LSK/LV

Op de snelweg (E26 bij Walsleben) moesten we een noodstop maken om de code van een russische Hip (barstensvol antennes) te lezen. Deze manoeuvre werd door enkele westduitse vrachtwagenchauffeurs niet bepaald gewaardeerd. Wij hadden er echter geen problemen mee.

overflying: 64 (gele code)

Mi.8.. V-VS

Marxwalde do.27-09-90

(11)

Het tweede MiG.21 veld, en hier werd onze grootste vrees bewaarheid: een lijntje MiGs waarvan er geen een te lezen was. Frustraties alom. Wel stond vlakbij de flightline een crashgate open, zodat men zo het veld op kon rijden. We hebben dit maar niet gedaan. Achteraf misschien toch wel wat spijt van. Gelukkig heeft dit veld meer te bieden: Transport Geschwader 44 heeft er ook een eigen stek. Door aan de overzijde van de MiG flightline linksom langs het hek over een zandpad te rijden kom je automatisch bij de TG44 area. Wij troffen daar 4 Mi.8S'en en een Tu.134A aan. De Tupolev is gestoken in civiele Interflug kleuren, maar wel zeker militair!

TG.44:

Mi.8S : 735, 914, 915, 950

Tu.134A: DDR-SDU

JG.8:

8x MiG.21

Strausberg-Grossfeld do.27-09-90

(12)

Hier is (was) het hoofdkwartier van de LSK/LV gevestigd. Hoge gebouwen domineren het veld. Door de landing loopt een zandpad, vanwaar de An.2's van Verbindungs Staffel 14 prima te zien zijn. Op het moment dat wij daar stonden kwamen van achter twee oostduitse militairen, met geweer op de rug en hond aan de lijn, op de fiets op ons af. Wij zijn toen rustig weer in de auto gestapt, gewacht tot de beide heren bijna bij ons waren, en terwijl ze net wilden afstappen vrolijk aangereden. Die stonden even gek te kijken! In plaats van de achtervolging in te zetten draaiden ze doodleuk weer om. En ach, geef ze eens ongelijk, waarom zouden ze zich nog druk maken. Wij zijn een stukje verder op hetzelfde zandpad weer gestopt, vanwaar we een Zlin 43 konden lezen die vrolijk oefenlandingen aan het maken was. Ook stond er een Mi.8 van Cottbus binnen. We hebben ook nog twee kisten over zien komen. Frits zei: "He, daar vliegt een MiG.23". Marco pakte zijn kijker en keek, moest een keer slikken en zei toen: "Nee, het is een MiG.25!". Dat kon wel kloppen, want het MiG.25 veld Werneuchen ligt niet zo ver daar vandaan. Ook een An.12 (lekker zwaar geluid) zette de landing in op Werneuchen. De grote code was met gemak te lezen. Na die Foxbat waren wij natuurlijk niet meer te houden! De stoute schoenen aangetrokken, en op naar het super linke veld Werneuchen!

VS.14:

An.2 : 440, 450, 839, 857
Zlin 43: 24

visit : 132 Mi.8T KHG.3
overflying: 93 (rode code) An.12 V-VS

Werneuchen do.27-09-90 (13)

Al vanaf een afstandje is het veld te zien, waarbij de twee An.12's (inclusief diegene die we al over hadden zien komen) van verre al opvielen. In het dorp Werneuchen, waar overigens vooral russische militairen wonen, zie je de landingslichten al staan. Een kort zandweggetje leidt recht naar het hek en de landing toe. De auto kon perfect achter een bosje uit het zicht (tenminste dat hoopten we maar) gezet worden. Dankzij de vele struiken kun je ook vrij onopvallend op het veld kijken. Minder prettig zijn de huizen waaruit je door nieuwsgierige bewoners (oostduitsers of russen?) konstant in de gaten gehouden wordt. En dan maar hopen dat die gasten niet gaan bellen! Op het veld vallen twee dingen meteen op: de vele heli's, en het lijntje MiG.25's. Voor diegenen die jarenlang in de boeken hebben zitten staren met die ene gedachte "Dat zie ik dus nooit van mijn leven" een fascinerend gezicht. Volgens ons nog nooit eerder waargenomen was een Foxbat met een donkergroene camouflage, in plaats van het normale lichtgrijs. Wat nog mooier was: het voorste toestel was een tweezitter, met zijn karakteristieke tweede cockpit waar normaal de radar zit. Er stond ook een mannetje voor het toestel, en toen reed het monster aan. Snel de camera uit de auto gehaald. Met 300 mm konden leuke overzichtsplaatjes gemaakt worden van deze kist samen met de twee geparkeerde An.12's. We hadden al met elkaar afgesproken om hier niet te lang te blijven, en indien mogelijk, één MiG.25 in de landing te platen, en dan weggezen. Al snel kwam er hoog een MiG.25 over, maar deze kwam niet binnen. Deze procedure herhaalde zich een paar keer. Een laag en zeer dichtbij binnenkomende Mi.8 deed ons adrenalinepeil tot het kookpunt stijgen (niet geplaat maar gescholen!). Toen er op enkele tientallen meters van ons vandaan binnen het hek een russische militaire vrachtauto stopte, sloegen bij ons de stoppen compleet door. Weggezen! Dit werd te link. Gelukkig hing er net een MiG.25 in de landing, deze hebben we schitterend kunnen platen. Daarna zijn we zo snel mogelijk weggescheurd, onder het spiedende oog van de nog steeds oplettende lokale bevolking, welke nu ook onze camera's hadden gezien. Pas na enkele kilometers zijn we even gestopt om de kaarten te raadplegen, en weer op adem te komen. Zondermeer was dit veld, ondanks de stress, een van de hoogtepunten van onze trip.

Mi.8TB : 24 (gele code)
MiG.25R: 53 (+4) (rode codes)
MiG.25U: 02 (+1) (rode codes)
+ een hele hoop Mi.6'en & Mi.8/17's

visit: 17 (blauwe code), 93 (rode code) An.12 V-VS

Berlin-Schönefeld do.27-09-90 (14)

Omdat we wel eens op een camping wilden overnachten, en omdat we onze tent wel eens een keer wilden opzetten terwijl het nog licht was, besloten we de nacht door te brengen op de camping bij Berlijn-Gatow, waar Marco op een eerdere trip al eens geweest was. Aangezien we toch langs de oostduitse nationalflughafen

Schönefeld kwamen, zijn we daar ook maar even gaan kijken, en met succes. Schönefeld is het eerste grote civiele veld waar ondergetekenden ooit zijn geweest waar je nog zomaar, zonder te betalen, je auto vlak voor het luchthavengebouw kunt parkeren! Binnen zat het barstensvol met cubaanse, vietnamese en noordkoreaanse gastarbeiders, die nog snel de biezen pakten voordat Kohl&Co de zaak kwamen overnemen. Marco had wat problemen bij het betreden van het terras: de metaaldetector sloeg op holl! Dat kon ook wel kloppen, want uit zijn jaszakken kwamen een lepel, panhouder, zakmes, geld en allemaal stukjes zilverpapier (van de chocola) te voorschijn. Na al dit gehannes en een gestresseerde oostduitse veiligheidsbeambte konden wij het terras betreden, vanwaar men een onbelemmerd overzicht over het platform heeft. Als eerste viel de westduitse Luftwaffe 707 op. Een italiaanse Falcon 50 stond een beetje verscholen. Klapper was wel de poolse luchtmacht Yak 40. Alleen jammer dat hij net te ver weg stond om een beetje fatsoenlijk te kunnen platen. Aan de overzijde (waar ook prima bij te komen is) stonden behalve de lokale calibrator Il.18 ook een berg heli's op aanraakafstand van het hek. Deze Mi.2's van de LSK/LV, Volks Polizei (VoPo) en Polizei (militaire politie) hebben vroeger grenspatrouilles gevlogen. De naam van deze eenheid was waarschijnlijk Heeres Fliieger Staffel 16. We moesten wel vlakbij een (militaire?) poort een stuk door een weiland lopen, maar er was niemand die bezwaar maakte.

An.2 : DDR-WJN (ex LSK/LV)
 Il.18D: DDR-STP

visit :	10+03	B.707	FBS
	MM62020	Da.50	306gr
	046	Yak 40	PWL
stored:	302, 311, 322, 401, 504, 557	Mi.2S	HFS.16
	301, 304, 312, 314, 420, 500, 501, 555	Mi.2S	Polizei
	DDR-VP, VPE, VPH	Mi.2S	VoPo

(behalve de hierboven genoemde had ook de 314 vaag "DDR-VP" erop staan)

Onze plannen om voor het donker de camping te bereiken werden de grond ingeboord door een gigantische file op de snelweg ten zuiden van Berlijn. Het was maar goed dat Marco de camping wist te liggen, anders was die avond helemaal op een ramp uitgedraaid. Daar aangekomen bleek dat in het komende weekend een marathon in Berlijn gehouden zou worden. De gehele stad zou bomvol en helemaal afgesloten zijn. Hierdoor werden onze plannen weer ingrijpend veranderd: geen weekend in Berlijn! De derde avond werd afgesloten met een pilsje. Enige hilariteit volgde toen een engelse bus de camping opreed, waarna de inzittenden massaal 21 identieke tenten begonnen op te zetten!
 (To Be Continued...)

In het volgende nummer hopen we de resterende avonturen van dit tweetal te presenteren.

