

ACE

Spotting Group Eindhoven

1991/3

Juni

Eindhoven, 16 juni 1991



Beste spotter,

In deze ACE kun je lezen dat we op 14 oktober welkom zijn op de Duitse basis Oldenburg. Hier is Jabog-43 met Alpha-Jets gestationeerd. Graag willen we een busreis organiseren. De prijs zal tussen de 25 en 35 gulden bedragen. Om een en ander te kunnen regelen willen we voor **1 augustus** weten wie mee wil met deze reis. Als de deelname te gering is voor een busreis dan zal met eigen vervoer moeten worden gegaan. Voor opgave kun je onderstaande strook opsturen naar het adres dat in de ACE staat.

Juist voor het verzenden van deze ACE ontvingen wij een brief van de 5^e Luftwaffendivision in Berlijn. Het grondgebied van de voormalige DDR valt onder dit commando. Met deze brief worden wij uitgenodigd om een aantal foto-dagen te bezoeken. Gezien de vele aanvragen wil men een laatste kans bieden om toestellen van de voormalige LSK/NVA te fotograferen. Het volgende schema is voorzien:

1 juli	Laage	aanvang 10.00	(SU-22 en MIG-23)
2 juli	Neuhardenberg	aanvang 10.00	(helicopters)
3 juli	Preschen	aanvang 10.00	(MIG-29)
4 juli	Drewitz	aanvang 10.00	(MIG-21, MIG-23)
4 juli	Rothenburg	aanvang 14.00	(MIG-21, L-39)

(Neuhardenberg is de nieuwe naam voor Marxwalde)

Degene die al deze dagen of een selectie hiervan wil bezoeken moet zich voor zaterdag 21 juni opgeven bij één van de volgende personen:

- Willem Westerhof 04927-62248
- Jan-Pieter Bergmans 040-434908.

Wij geven dan de lijst door aan de organisatie van deze dagen. Het vervoer zal met **EIGEN VERVOER** moeten gebeuren en **MOET ZELF WORDEN GEREGELD**.

ANTWOORDSTROOK OLDENBURG 14 oktober 1991

NAAM : _____

wil mee naar Oldenburg.

svp andere gegevens aan ommezijde vermelden, indien nodig. (zie ACE).

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 tm 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.

Redaktieadres:

Marco Dirkx Klaproos 20 5684 JA Best 04998-90792

Redaktiesamenstelling:

Marco Dirkx : Hoofdredaktie, Monografieën & Thrillseekers
Jan-Pieter Bergmans : Militaire Redaktie
Perry Dirkx : Foto & Militaire Redaktie
Hans vd Donk : Civiele Redaktie
Jan-Willem Westerhof: Militaire Redaktie
Frits Widdershoven : Foto Redaktie & Plaatpraat

Onze grote dank gaat weer eens uit naar:

Frans vd Broek, Eindhoven Airport, Fliegerhorst Manching, Grolsch, Marcel Houtkamp, Stephan Lodewijks, Donald Mafura (zie de achterkant), Pascal Winters, en de gemeente Eindhoven voor hun schitterende straatnaamborden!

Sinds de NF-5's vertrokken zijn is Eindhoven militair gezien niet interessant meer. Tenminste, dat schijnt iedereen te denken. Toch komt er dagelijks militair bezoek, en vaak nog leuk ook! Alleen omdat bijna niemand meer de moeite neemt om naar het veld te gaan blijven de nummertjes uit. Resultaat: kijk maar eens naar de sectie "In de Landing". Dat kan stukken beter mensen! Ik word in ieder geval compleet gestoord van al die puntjes...

inhoud	pagina
Redaktioneel	1
SGE'tjes	2
In de landing	6
ActuEel	14
Monografie : HABU deel 4 (A-12)	17
Er Was Eens : meer vooroorlogse vliegbewegingen	26
Plaatpraat : het zelf ontwikkelen van een film	28
De Muurkrant	31
Spotlicht : commuter-luchtvaart	32
Thrillseekers: een weekje Zwitserland	35

SGE 'tjes

Persdag Manching - 21 mei 1991

Eén van de prioriteiten welke de reiscommissie vorig jaar stelde was een bezoek aan Manching. Niet alleen omdat dit veld vlakbij Ingolstadt reuze interessant is, maar ook omdat daar de laatste Duitse Starfighters vlogen. Uit een brief die wij van Manching ontvingen bleek dat een basisbezoek niet mogelijk was, maar er zou wel een open dag op 25 mei gehouden worden. Lange tijd werd niets meer van dit veld gehoord, alhoewel het steeds duidelijker werd dat ook deze open dag niet door zou gaan (zoals uiteindelijk ook zou blijken). Net zoals twee maanden geleden met Zweibrücken werden wij compleet verrast door een brief van Manching dat wij in de gelegenheid werden gesteld om aanwezig te zijn op de persdag ter gelegenheid van de allerlaatste Starfighter vlucht (Snik, ik kan wel janken... Sterker nog, ik doe het gewoon... Wèèèèh !). Ook zouden enkele ex-Oostduitse toestellen te fotograferen zijn. Snel werden alle leden door middel van het nieuwe SGE-briefpapier hiervan op de hoogte gebracht, waarna de namen van diegenen die er de tijd en moeite voor over hadden en de lange reis aandurfd en gefaxt konden worden naar Manching. Op eigen gelegenheid werd vertrokken naar Manching, sommigen gingen in één dag op en neer (toch in totaal nog zo'n 1600 km!), anderen maakten er een meerdaagse reis van.

Het vliegveld Manching/Ingolstadt heeft twee parallelle start- en landingsbanen, en herbergt de volgende vier instanties:

- Wehr Technische Dienststelle 61 (WTD 61): de Duitse test- en
beproeuvings eenheid.
- Luftwaffe Schleuse 11 (LWS 11): verantwoordelijk voor het
uitfaseren van o.a. de F-104.
- Bundes Geografisches Amt (BGA): gebruiker van de 2 overgebleven
Duitse Canberra's.
- Messerschmidt-Bölkow-Blohm (MBB): vliegtuigfabriek, van onder
andere de Duitse Tornado's.

Dat deze persdag geenszins tegenviel mag uit het overzicht wel blijken! Alle toestellen op de static konden zonder hekken of linten gefotografeerd worden. Met wat millimeters was op een rolbaan en op de baan te platen. Het weer viel in eerste instantie wel wat tegen (donker, maar geen regen), gelukkig klaarde het later op de middag wat op en begon de zon na wat aanmoedigingen onzerzijds zelfs af en toe driftig te schijnen.

Verklaring van de kolom "plaats": Hangaar bij de static, Noordzijde van het veld (was van buiten af te zien), Static, Vliegend. Als de eenheid tussen haakjes staat droeg de kist geen badge, maar behoorde (hoogstwaarschijnlijk) wel bij deze eenheid. "#" betekent dat het toestel niet in een standaard kleurenschema gespoten was. WTD 61 gebruikt zowel Luftwaffe als Marine en Heeresflieger toestellen. Tot een paar jaar geleden heette WTD61 nog Erprobungs Stelle 61 (ES 61).

serial	type	eenheid	plaats	opmerkingen
40+02	Alpha-Jet	WTD61/JBG41	V	
40+67	Alpha-Jet	JBG49	V	
41+30	Alpha-Jet	(WTD61)	H	
41+57	Alpha-Jet	WTD61	S	
87+66	B5-105P	(WTD61)	NV	
99+34	Canberra B.2	BGA	V	
50+7.	C.160D	WTD61		
20+49	# F-104G	(WTD61)	H	instr., ex LWS11
24+85	F-104G	WTD61	H	instructional
26+49	F-104G	LWS11	N	opslag, ex WTD61
98+04	# F-104G	WTD61	SV	ex 26+60 ?
DA-129	F-104G	ex JBG31	N	decoy
"MBB"	F-104G	ex MBB		ex 22+51 & 25+21
01500	F-4E	Greek AF		landing Neuburg
01504	F-4E	Greek AF		landing Neuburg
35+01	RF-4E	WTD61	H	
35+83	RF-4E	WTD61	S	
37+16	F-4F	WTD61	H	
37+40	F-4F		V	testvlucht
37+91	F-4F	WTD61	S	
37+15	F-4F KWS	WTD61	H	
D-EDKR	FwP.149D		N	ex 91+98
71+55	UH-1D	LTC61	N	SAR detachment
84+01	CH-53D	WTD61	N	
D-CFSK	HS.125-F600B	BFS	V	calibrator
14	Meteor NF.11	ex CEV		opslag voor museum
95+08	Mi-14PL	(WTD61)	S	ex Volksmarine 640
96+22	Mi-24D	WTD61	N	ex LSK/LV ...
96+39	Mi-24D	WTD61	N	ex LSK/LV ...
96+40	Mi-24P	WTD61	N	ex LSK/LV ...
96+47	Mi-24P	WTD61	S	
23+17/8613	MiG-21MF	(WTD61)	S	ex LSK/LV ...
24+20	MiG-21bis	(WTD61)	S	ex LSK/LV 846
20 03	MiG-23MF	(WTD61)	S	ex LSK/LV 582
20 30	MiG-23ML	(WTD61)	S	ex LSK/LV ...
20+45	MiG-24BN	(WTD61)	S	ex LSK/LV 697
20+48	MiG-24BN	(WTD61)	S	ex LSK/LV 702
20+52	MiG-24BN	(WTD61)	S	ex LSK/LV 712
98+06/786	MiG-29	WTD61	V	ex LSK/LV 786
98+08/778	MiG-29	WTD61	S	ex LSK/LV 778
BR23	Mirage 5BR	42sm	V	
25+27	Su-22M4	(WTD61)	H	ex LSK/LV 590
25+45	Su-22M4	(WTD61)	H	ex LSK/LV ...
25+53	Su-22M3U	(WTD61)	H	ex LSK/LV 137
94+54	# T-33A	WTD61	N	instructional
45+29	Tornado	WTD61/MFG2	S	
98+02	Tornado	WTD61	H	
98+60	Tornado	WTD61/MFG1	S	ex 43+89
46+46	# Tornado ECR	MBB	V	
98+79	# Tornado ECR	(WTD61/MBB)	V	ex 45+75
99+..	OV-10B			opslag (?)
D-9565	VAK-191B	ES61		poortwachter WTD61

Zondermeer een indrukwekkende verzameling vliegtuigen. Ster van de dag was natuurlijk Starfighter 98+04. Deze was gespoten in een attractief kleurenschema bestaande uit een witte romp met blauwe streep, het staartvlak getooid met de Beierse vlag (blauwe ruitvormen op een wit vlak), bovenkant van de vleugels in de Duitse kleuren en op de onderkant twee grote WTD61 emblemen. Achter op de romp stond ook nog in Gothische letters "Last flight

at WTD-61 22.05.91". Dit toestel stond niet alleen op de static maar heeft ook nog een fraaie vlieg-demonstratie gegeven. Tijdens deze vlucht zijn vanuit Alpha-Jet 40+02 boven de wolken foto's gemaakt van de Starfighter alleen en samen met MiG-29 98+06. Ook Starfighter 20+49 was nog steeds gespoten in zijn fraai geel/zwart kleuren-schema van LWS11. Dit prettig brok aluminium is tegenwoordig als sleutelkist in gebruik bij WTD61. Tot frustratie van velen echter scheurde de chauffeur van de trekkerwagen (mèt F-104) rechtstreeks de hangaar in, in plaats van te stoppen op de static.

Geen enkele dag is perfect: twee interessante kisten waren enkel vanuit de bus die tussen de poort en de static pendelde te zien: een Transall van WTD61 (ze hebben er twee...) en een (in opslag staande?) Bronco. Deze werden dus niet gelezen. Pech. Leukste Phantom was wel de 37+15, in KWS uitvoering. "KWS" staat voor "Kampf-Wert Steigerung" en houdt in dat dit toestel o.a. een andere radar (die van de F-18) heeft. Aan de buitenkant is het grootste verschil de lichtgrijze neus. Als alles goed gaat (onofficiële bronnen spreken dit tegen...) zullen wij dankzij de KWS-ombouw nog vele jaren kunnen genieten van Duitse "Vantöoms". Een andere F-4F (37+40) maakte laat in de middag een testvlucht.

De CH-53 welke aan de noordzijde stond is één van de twee ex-US Marine Corps exemplaren die de Duitsers hebben gekregen voordat ze zelf met de bouw van deze wentelwieken begonnen. Daarom is de 84+01 ook geen CH-53G maar een CH-53D. De semi-civiele HS.125 D-CFSK wordt door de Duitse overheid gebruikt als calibrator (controle van de navigatie- en aanvliegerapparatuur op vliegvelden) en is als zodanig ingedeeld bij het "Bundesanstalt für Flug-Sicherung". De Franse Meteor stond achter de hangaar bij de static in opslag voor het museum in Koblenz. Over de vele ex-Oostduitse kisten maak ik verder niet veel woorden vuil, wie had dat een paar jaar geleden gedacht! Opvallend is dat alleen de twee MiG-23's niet waren voorzien van Duitse kruisen en dus niet mogen vliegen, in tegenstelling tot alle andere kisten.

Prijs voor de minst interessante kist van de dag moet bijna wel gaan naar de Belgische Mirage 5BR. Niet dat ik iets tegen Mirages heb, in tegendeel, maar vergeleken met de rest van de dag...Ach.

Sleutelkist 94+54 (zo'n oerdegelijke T-33) is bespoten met een fraai vogel motief op de romp (voor een foto: West German Wrecks & Relics pagina 38). Twee Tornado ECR's (de verkennings variant) hebben gevlogen, beide vanuit het MBB gedeelte van Manching. 98+79 is een demonstratiekist van MBB, terwijl de 46+46 binnenkort aan de Luftwaffe afgeleverd zal worden, maar nu nog in primer (geelgroene grondverf) een testvlucht maakte. Voor wie niet zo goed is in type-herkenning: de VAK-191 was één van de Duitse pogingen om een steilstarter à la Harrier te maken. Uiteindelijk resultaat: een boel geld over de balk gesmeten en nooit meer terug gezien. Maar ja, zo gaat dat.

De aanliegroute van het nabij gelegen vliegveld Neuburg loopt recht over Manching. Rokende Phantoms met wielen uit zijn daarom geen vreemd gezicht op Manching. Paniek alom bij de spotters toen bleek dat twee exemplaren die zich al vreemd gedroegen van het Griekse ras bleken te zijn! Gelukkig leverde een kort bezoek aan Neuburg later op de middag de nummers op (01500 en 01504). Ze waren daar overigens ook redelijk te fotograferen.

Basisbezoeken

Het jaar is nog niet halverwege en we hebben er al twee bezoeken op zitten, alhoewel Zweibrücken en Manching geen echte basisbezoeken maar persdagen waren. En we hebben nog meer in petto:

Hopsten: De mensen die zich hebben opgegeven voor dit bezoek op 27 juni hebben hierover al bericht ontvangen, of krijgen dit binnenkort. Het reizen met eigen auto blijkt met zulke kleine aantallen geïnteresseerden goed te bevallen, dus zo gaan we ook naar Hopsten. Er mag vrijwel zeker niet gefotografeerd worden, maar neem voor de zekerheid je camera toch maar mee. Wie weet... Overigens zijn alle Duitse open dagen in 1991 afgelast, dus ook die van Hopsten (was aangekondigd voor 27 juli).

Husum en Leck: Omdat het allemaal iets te veel werd zijn de bezoeken aan deze velden uitgesteld naar volgend jaar.

Neuburg: Het is niet helemaal meer duidelijk of wij hier nog welkom zijn. We proberen het in ieder geval volgend jaar weer.

Oldenburg: Beter nieuws dan Neuburg: hier zijn we wel welkom. Ook de datum is al vastgesteld: 14 oktober. Behoorlijk vriendelijk die noord-Duitsers, want we mogen niet alleen de hele dag komen maar ook nog eens fotograferen (de Alpha-Jets, niet die noord-Duitsers). Overmacht daargelaten nu al succes verzekerd!

Wildenrath: Hier hadden ze de laatste tijd zoveel aanvragen voor basisbezoeken gehad dat ze besloten hebben ergens in oktober een "Photo-Call" (fotodag) te organiseren. Die Engelsen kennende kan dat wel eens heel interessant worden. Hierdoor komt wel ons basisbezoek te vervallen. De precieze datum is nog niet bekend.

Gegadigden voor Oldenburg moeten zich opgeven vóór 1 augustus. Als je nog niet eerder je paspoortnummer, geboortedatum en geboorteplaats aan ons hebt doorgegeven, doe dat dan meteen, want dat hebben we nodig om Oldenburg op te komen. Doe het snel want dan weten waar we aan toe zijn. Om het jullie helemaal makkelijk te maken volgen hier nog eens de adressen:

- Willem Westerhof Linde 23 5731 NN Mierlo 04927-62248
- SG Eindhoven Gregorius Coolstraat 27 5623 BE Eindhoven
- Het redactie-adres zoals vermeld op pagina 1

Nieuwslijn

De mensen die zich hiervoor hebben opgegeven hebben samen met deze ACE een lijst met alle deelnemers ontvangen. Mensen die nog niet op deze lijst staan maar daar wel graag op terecht willen komen kunnen zich opgeven bij de redactie. En nu maar hopen dat het hele systeem werkt, maar dat ligt helemaal aan jullie zelf. Het mag overigens duidelijk zijn dat het om egoïstische redenen niet doorgeven of zelf verzinnen van nieuws fataal is voor het landelijk netwerk en dus ook voor SGE, ACE en jezelf! Mensen die betrapt worden op het plegen van zo'n misdrijf zullen daarom zwaar gestraft worden!!! (SGE-knokploeg in actie of zo...)

Luchtvaart avond

Tot nu toe alleen nog maar een plan maar we willen ná de zomervakantie weer een gezellige luchtvaart avond gaan organiseren.

IN DE LANDING



Nu er op dit moment geen operationele eenheid is gebaseerd, is het een extra uitdaging om de bewegingen bij te houden. Uit onderstaande zal blijken dat het best de moeite waard is. Uiterste inleverdatum voor het volgende nummer is 9 Augustus.

Militair Januari 1991 aanvullingen

07	C-4	F-27M-300	334sqn
28	C-3	F-27M-300	334sqn

Militair Februari 1991 aanvullingen

13	CH..	C-130H	20smd	* 17.46u
21	J-655	F-16B	311sqn	* 15.29u
26	023/12-023	C-160D	221Filo	
	A-177	Alouette III	GPLV	

Militair Maart 1991 aanvullingen

04	L-..	Pilatus PC.7	EMVO	* 10.05u
05	CR/79-0016(or)	F-15C	32TFS	14.30u/16.02u
	CR/79-0029(or)	F-15C	32TFS	14.30u/16.02u
	AT22	Alpha-Jet	9W	*
	AT24	Alpha-Jet	9W	*
	A-464	Alouette III	GPLV	* 15.02u/15.15u
	J-364	F-16A	314sqn	* 15.01u
	J-655	F-16B	311sqn	* 15.01u
07	J-...	F-16A	Klu	* 11.03u
11	A..	Alouette II	Bla	* 14.02u
12	J-652	F-16B	311sqn	
13	A-536	Alouette III	GPLV	
	L-01	Pilatus PC.7	EMVO	
	4x	F-15C	32TFS	* 09.20u
14	FB..	F-16B	Blu	* 12.30u
	C-..	F-27	334sqn	* 10.14u
	L-..	Pilatus PC.7	EMVO	* 10.13u
	2x	Mirage F.1CR	ER.33	o 15.21u Volkel
15	B-72	B8-105CB	299sqn	16.54u ".....72"
	J-135	F-16A	314sqn	* formatie
	J-362	F-16A	314sqn	* formatie
	J-364	F-16A	314sqn	* formatie
18	2x	F-16A	314sqn	* 15.05u
	1x	F-16A	311sqn	* 15.44u
19	C-..	F-27M	334sqn	* 12.13u
21	AT23	Alpha-Jet	9W	*
	J-140	F-16A	314sqn	* 15.00u
	J-619	F-16A	311sqn	11.16u "M..33"
	C-..	F-27M	334sqn	15.55u
22	2x	Lynx AH.7	AAC	
	J-135	F-16A	314sqn	* 11.28u
	J-617	F-16A	311sqn	* 11.28u
	J-620	F-16A	311sqn	* 11.28u
	L-09	Pilatus PC.7	EMVO	* 12.33u

25	LX-N19996	B.707TCA	NAEFW	*
	ZA404/W	Tornado GR.1A	2sgn	*
	J-359	F-16A	313sgn	* 16.00u "M..17B"
26	2x	Alouette II	Bla	
	1x	F-16		* 13.47u "...50A"
27	J-...	F-16	Klu	* 08.45u
28	A-...	Alouette III	GPLV	* 10.00u
	J-...	F-16B	306sgn	* 10.39u "M.031"
29	70+44	UH-1D	HTG-64/SAR	* 08.55u "GAP7044"

Nogal wat aanvullingen voor deze maand. Ondanks het slechte zicht is de formatie F-16s welke bij het afscheid van de NF-5 overvlog toch bekend geworden. Voor dit afscheid waren ook nog een tweetal bezoekers verwacht op de 14^e maar weken beide uit naar Gilze-Rijen. Het betrof Tornado GR.1A ZG711/E van het 13sgn van Honington maar deze Tor vloog tijdelijk bij het 2sgn vanaf Laarbruch en de Belgische Alpha-Jet AT14.

Militair April 1991

02	040/12-040	C-160D	221Filo	20.30u/10.30u 03
	B-72	B8-105CB	299sgn	
	C-4	F-27M-300	334sgn	
04	LX-N904..	E-3A	NAEFW	*
	J-617	F-16A	311sgn	*
	J-877	F-16A	312sgn	*
	(K-)4020	NF-5B	THK	
	A-...	Alouette III	GPLV	14.45u
	J-...	F-16	Klu	* 16.20u
	2x	A-10A	USAF	* 16.50u
	3x	A-10A	USAF	* 17.30u
05	J-137	F-16A	314sgn	
	J-201	F-16A	322sgn	
	J-203	F-16A	322sgn	*
	J-210	F-16B	314sgn	*
	J-211	F-16B	314sgn	
	J-657	F-16B	314sgn	323sgn badge
08	37+19	F-4F	JG-71	* 14.47u
	C-4	F-27M-300	334sgn	
	A-...	Alouette III	GPLV	12.10u
	A-...	Alouette III	GPLV	
09	45+36	Tornado	MFG-2	*
	45+54	Tornado	MFG-2	*
	C-2	F-27-100	334sgn	
	C-12	F-27M-300	334sgn	
10	45+36	Tornado	MFG-2	* 15.35u
	45+54	Tornado	MFG-2	* 15.35u
	84+76	CH-53G	HFR-15	14.30u/15.00u "GAR8476"
	C-4	F-27M-300	334sgn	14.15u/14.25u
	J-637	F-16A	306sgn	* 15.35u
	10x	Hawk T.1A	Red Arrows	o
11	84+76	CH-53G	HFR-15	* "GAR8476"
	J-208	F-16B	314sgn	
	2x	F-16		* 11.09u "M2270"
12	743	C-130H	356Mira	12.56u/20.00u
	C-4	F-27M-300	334sgn	* 09.44u "NAF14"
	J-011	F-16A	Fokker	* 13.08u "Pencil3"
15	A-451	Alouette III	GPLV	* 16.58u "A451"
	C-8	F-27M-300	334sgn	
	1x	F-16		*

16	J-...	F-16	Klu	* 11.15u
	J-...	F-16	314sqn	* 14.09u "HH03B"
	2x	F-16		* 15.21u
17	DHC-6	Adla	16.23u
	J-...	F-16	Klu	* 13.30u
18	AT11	Alpha-Jet	9W	* 12.25u
	C-..	F-27	334sqn	* 16.10u
	J-...	F-16B	Klu	*
22	1x	CH-47		o 20.00u Best
23	AT..	Alpha-Jet	9W	* 14.00u "M..22"
	C-6	F-27M-300	334sqn	11.03u/12.20u
	J-141	F-16A	314sqn	* 11.05u
24	AT..	Alpha-Jet	9W	*
	L-09	Pilatus PC.7	EMVO	* 13.12u
				"Diamond12"
	B-..	Bö-105CB	299sqn	11.15u/11.47u
25	2x	F-16	Klu	* 13.45u
	J-...	F-16A	Klu	* 15.24u "M.107A"
	L-..	Pilatus PC.7	EMVO	* 12.43u
				"Bounty44"
26	J-209	F-16B	314sqn	* 15.25u
	2x	F-16	Klu	* 11.00u
29	37+90	F-4F	Lw	* 13.51u "GAF3790"
	J-657	F-16B	314sqn	* 323sqn badge
	J-869	F-16A	312sqn	* 14.29u "AG44B"
	J-...	F-16	Klu	* 14.30u "M2270"

De "trieste" hoogtepunten van deze maand waren uiteraard de afleveringen van de NF-5s aan de Turkse en Griekse luchtmacht. De Turken waren de eerste om hun laatste NF-5s op te komen halen. Als afscheidskado kwam de (K-)4020 al in de ochtend van de 4^e vanaf Woensdrecht binnen. In de loop van de middag vertrok deze NF-5 samen met de 4009, 4015, 4017 en 4019 naar Turkije. Ze waren nog maar net weg en gelijk kon de schilder beginnen met het aanbrengen van de Griekse kenmerken op de resterende NF-5s. Op de 11^e was het dan zover. Om 9 uur vertrokken de 3012 en 3017 als HAF700 naar het zuiden, 12 minuten later gevolgd door de 3005, 3014, 3031 en 4027 als HAF701. Een dag later het definitieve einde. Om half negen gingen de 3047 en 3069 als eersten weg en na een extra lage low-pass langs de verkeerstoren werd koers gezet richting Griekenland. Om negen uur verlieten de laatste NF-5s het asfalt, deze eer viel te beurt aan de 3033, 3061 en 3062. Daarmee was het einde van het Eindhovense NF-5 tijdperk een feit.

De rest van de maand gaf een vertrouwd beeld met de nodige F-16s van de Klu en zelfs Fokker. Uitschieters waren de Duitse marine Tornado's welke tijdelijk op Volkel stonden. Ander Duits materieel was er in de vorm van een CH-53G, welke een tijdelijk onderkomen op De Peel had gevonden. Op de 11^e werd deze heli maar liefst drie keer (om 10.54u, 11.25u en om 12.06u) waargenomen.

Voor de hoogvliegers onder ons was het een topdag op de 10^e. In de loop van de ochtend kwamen 10 Hawks van de Red Arrows over, ze gingen naar het zuiden. Later zijn ze boven Wildenrath gezien waar ze gevolgd werden door een elfde exemplaar.

Militair Mei 1991

01	J-...	F-16B	Klu	* 10.50u - 11.10u
	J-6..	F-16A	306sqn	12.20u "M1751"
	J-...	F-16A	Klu	* 14.05u

	J-...	F-16A	311sqn	* 14.10u
	J-...	F-16	Klu	* 15.00u
	1x	F-16		* 11.50u
02	J-...	F-16	Klu	* 10.50u
03	752	C-130H	356Mira	13.50u/10.50u 04
	4.+..	Alpha-Jet	Lw	* 14.30u
	J-...	F-16	Klu	* 11.00u
06	Z..../..	Tornado GR.1A	RAF	* 12.25u des. c/s
	FB..	F-16B	Blu	* 12.30u
08	752	C-130H	356Mira	16.50u/19.00u "HAF752"
	J-012	F-16A	Fokker	* 16.05u "Pencil3"
	1x	F-16		* 10.40u
14	A-...	Alouette III	GPLV	09.30u
	B-..	Bö-105CB	299sqn	
	C-..	F-27	334sqn	
	J-...	F-16A	Klu	15.24u
15	752	C-130H	356Mira	
	ZD849/CC	Tornado GR.1A	17sqn	18.00u/19.42u
	A-177	Alouette III	298sqn	09.25u/11.15u "Doris177"
	J-885	F-16B	311sqn	* 11.20u - 11.35u "M2163"
	..+..	Tornado	Lw	11.25u "GAF602"
	..+..	DO-28D	Lw	
16	752	C-130H	356Mira	d 15.40u "HAF752"
	C-..	F-27	334sqn	
	2x	F-16		* 11.20u "Tuskin25" ?
	1x	F-16	Blu	11.30u formatie
	AT..	Alpha-Jet	Blu	11.30u formatie
17	FB08	F-16B	OCS	
	A-390	Alouette III	298sqn	* 10.00u "Doris390"
	J-136	F-16A	314sqn	
	J-364	F-16A	314sqn	
	J-365	F-16A	313sqn	
	J-366	F-16A	314sqn	313sqn badge
	J-616	F-16A	311sqn	* 15.25u "M2166"
	AT..	Alpha-Jet	9W	* 12.25u
21	752	C-130H	356Mira	dep 22
	J-369	F-16B	314sqn	
22	J-369	F-16B	314sqn	
	1x	F-16		* "...27"
23	742	C-130H	356Mira	dep 24
	B-47	Bö-105CB	299sqn	11.40u "Ester47"
	B-78	Bö-105CB	299sqn	11.15u "Ester78"
	J-...	F-16A	Klu	* 10.50u
	J-...	F-16	Klu	* 11.15u "M1271"
	J-...	F-16	Klu	* 15.30u "M1205"
	1x	F-16		* 14.45u "...01A"
24	71+13	UH-1D	FBS	* 13.50u
	J-636	F-16A	306sqn	
	J-652	F-16B	311sqn	
28	A-...	Alouette III	GPLV	* 11.00u
	A-...	Alouette III	GPLV	* 11.00u
	J-...	F-16	Klu	* 10.40u
29	J-364	F-16A	314sqn	15.25u "M1271B"
	J-366	F-16A	314sqn	15.25u "M1271A"
30	752	C-130H	356Mira	dep 31
31	3x	F-16A	Klu	* 10.30u

Deze maand stond in het teken van een NF-5 hulpactie ten behoeve van Griekenland. Het positieve van deze actie bestond uit het feit dat de hulpbehoevende zelf voor transport moest zorgen. Nu hebben ze in Griekenland sinds kort nog maar 11 C-130s, echter uit de movements maken de pessimisten onder ons op dat ze er in feite veel minder hebben: de 752 is al zovaak geweest dat de 4 van de 742 misschien wel een overgeverfde 5 was... De Engelse Tornado op de 15^e kwam binnen na sluitingstijd en ging na wat wachten bij hangaar B weer weg. Er was toch niemand meer aanwezig om hem te helpen. De kist was nog steeds in zijn woestijnen-pakje.

Voor wat betreft het thuisfront kunnen we melden dat het hier erg rustig is geworden. Enkele vliegers hebben zich in april nog beziggehouden met het uitleggen van de vliegkunst op een NF-5 aan enkele Griekse collega's. Het resultaat hiervan was van een danig nivo dat ze zelf mee mochten met de afleveringen. Begin mei zijn de laatste 316-ers op F-16 cursus gegaan. Als alles goed gaat komen in oktober de eerste F-16s op Eindhoven.

Civiel maart 1991

01	D-IHHH	Ce421			EDDL/EDKS
	diversions from Amsterdam:				
	D-BAAA	ATR42	NFD	NFD090/315F	EDVV/EDVV
	F-GIAJ	F28	Air France	AFR1270/1271	LPLL/LPLL
	G-BHMX	F27	Air UK	UKA860/861	EGNM/EGNM
	G-BHSV	BAe125	Shell	SHE756/757	EHRD/EHRD
	G-BKHT	BAe146	DanAir	DAN813	EDBT/EGCC
	G-BLFF	F27	Air UK	UKA930/931	EGSS/EGSS
	G-DASI	SH360	Air UK	UKA908	EGNJ/EGNJ
	G-DNVT	G1159C	Shell	SHE908	EGLL/EGLL
04	VR-BLQ	BAe125	Air BP		EGTH/EGLF
05	5A-DBF	DHC6	Mobil Oil		EHBK/EHBK
	D-IATH	Ce414	Grenzland		EDLS/LFRK/EDLS
	N22MB	Ce500	Transcultural		LFQB/LFQB
06	G-JONS	Pa31	ATS	AVT406	EGHI/EGHI
	I-FLYG	Lj35A	Eurofly		EHAM/LIMF
	OY-BTP	Pa31	Alpha		EHYT/EGBE/EGBE 07
07	D-CMAX	Da20	Grundig		EDDN/EDDN
	N449ML	CL601	WFC Air		EGLL/LIPQ
	OO-RJR	R22B	Cera Lease		EBZH/EBZH
11	D-IMEL	Be55			EHMZ/EDLG
	G-OMCL	Ce550	Qantel		EGKB/EGKB 12
	N3123T	Be400	Air Hanson		LFLY/LFLY
	OY-PEB	Be200	Alpha		EKOD/EGBE 12
12	D-IIICL	Be90	Thomson		EDVV/LFRN/EDVV
13	G-BYRN	Pa31	ATS	AVT313/313B	EGHI/EGHI
	F-GFBO	Be90	Proteus	PRB925	LFSD/LFSD
	F-GJMJ	Be200	Alsair		EBKT/LFGA
	F-GKAN	Be200	Leadair	LEA212	LFPB/LFPB
	OE-GSC	Da10	Tyrolean		LFLC/LOWI
	OY-CGH	Pa42	Alpha		ENKB/EGBE 14
	D-EDKL	Dr400			/
	G-BSCN	TB20			/
14	D-IKRA	Be200	Contactair		EDDS/EDDS
	G-WROX	Pa31	Air Foyle		EGSH/EGSH
	OO-GGG	SWM	Frevag	TRS3101/4901	EBBR/EDDV
	"	"	"	TRS4902/3102	EDDV/EBBR
	VR-BJN	Ce501	Pasair		LSZH/LSZH
15	G-BMZD	Be90	Colt		EGHR/EGHR

	OY-CPG	E110	Sun Air		/
18	G-BMZD	Be90	Colt		EGNX/EGNX
19	D-IAJA	Ce425	Global Air		EDYL/EDYL
	G-GLOR	Ce425	Calmcraft		EGWU/EGWU
20	F-GETJ	Be90	Challeng'Air	CLG220	LFRK/LFRK
	G-BMZD	Be90	Colt		EGHI/EGHR
	G-BWWW	J31	Distillers		EGTH/EGTH
	G-JONS	Pa31	ATS	AVT420	EGHI/EGHI
	G-OKSP	Ce550	Osiwell		EGLL/EGLL 21
	OO-VGD	SWM	Flanders Airlines	FLN341	EHAM/EDVV/EHAM
21	D-CAWU	Ce560			EDOP/EGKB
	D-ICAJ	Ce310			EDDS/EDDS 22
	SE-IPC	J31	Air Nordic		ESOW/----
22	G-BMZD	Be90	Colt		EGHR/EGHR
	OO-KNM	Ce441	Begimmo		LFPB/EHAM
25	D-CMAX	Da20	Grundig		EDDN/EDDN 26
	G-BMZD	Be90	Colt		EGHR/EGHR
26	D-GBTF	Be76			EDSN/EDSN 27
	D-ICOA	Be200	Disko		EDOP/EKBI
	G-OKSP	Ce500	Osiwell		EGLL/EGLL
	N161WT	Da200	IBM		LFPB/EDDS
27	D-ICOA	Be200	Disko		EKBI/EDOP
	F-GCCB	Ce310	Challeng'Air	CLG111	LFRK/LFRK
	G-BMZC	Ce421	Eastern Air	EAX115	EGNE/EGNE
	G-BMZD	Be90	Colt		EGHR/EGHR
	G-BRYN	Pa31	ATS	AVT327	EGHI/EGHI
	G-DCFB	Ce425	Food Brokers		EGTF/EGTF
28	OE-GCS	Da10	Tyrolean Jet		LEMG/LOWI

Nederlands bezoek:

PH-ECO	6	PH-MCX	14	PH-SUN	22	PH-FWS	13
PH-SAV	14,15	PH-TWP	19,21	PH-KID	14,15	PH-SHM	18

Het lijnverkeer:

Alsair (LSR100/101)

F-GEOU	Be90	12,13,14,19,21	F-GPLY	Be90	28
F-GERH	Be90	5,7	F-GJMJ	Be200	26

Air Engiadina (RQX310-314)

HB-AEA	J31	alle werkdagen, uitgezonderd	21
HB-LLP	Mu2	21	HB-LQN Mu2 21

De maand begon goed met een achttal uitwijkers van Schiphol, waaronder de Shell Gulfstream 4. Ook "in de olie" de BAe 125 VR-BLQ van Air BP. BP beschikt sinds vorig jaar over een eigen vliegbedrijf met twee BAe 125-800's en één Gulfstream 4. Mobil's 5A-DBF welke in onderhoud is op Beek kon natuurlijk niet achter blijven en kwam ook maar eens op Eindhoven kijken. Eindhoven werd dus heel even "klein Dallas". Verder zijn vermeldenswaardig de Challenger N449ML, Beechjet N3123T en Jetstream SE-IPC welke op de 21^e arriveerde voor onderhoud.

Civiel april 1991

02	G-HILT	TB10			EGMC/EGMC
03	G-BSCN	TB20			EGTF/EGTF
	HB-VGB	Ce550	Jet Aviation	PJS302/303	EHAM/LSZR
04	D-ICKE	Ce421	Arcus Air		EDFM/EDFM
	G-JONS	Pa31	ATS	AVT404/404B	EGHI/EGHI
05	HB-LQD	Ce421	Airtaxi	AWG137/138	LSZH/LSZH
	N8197P				/
08	N890A	BAe125	ALCOA		LSZH/EHRD 09

09	D-ICHS	Ce425	Air Taxi Bielefeld		EDLG/EDLG	
	G-BMZD	Be90	Colt		EGHR/EGHI/EGHR	
	I-GCFA	Be400	Eliadamello		LIML/LFPB	10
	OO-FFF	SWM	Frevag		EBBR/EBBR	10
10	D-CAWU	Ce560			EDOP/EGKB	
	F-GETJ	Be90	Challeng'Air	CLG221/222	LFRK/LFRK	
	G-BDZU	Ce421			EGNX/EGNX	
	G-BSCN	TB20			EGKB/EHTX/EBOS	
	G-JAKY	Pa31	ATS	AVT210/410	EGHI/EGHI	
	HB-CSZ	Ce150			EDRK/EDRK	21
	HB-PDI	Pa28			LSZH/LSZH	
	OY-PEB	Be200	Alpha		EHRD/EGBE	11
11	OY-PEB	Be200	Alpha		EGBE/EGCC/EHRD	
12	D-CAWU	Ce560			EGKB/EDOP	
	D-EGGE	Ce210			EDWC/EDWC	
	SP-TXB	Let410	RZB		EDVE/EDVE	13
15	D-ICOA	Be200	Disko		EDOP/EGKB	
16	G-BJYC	Ce425	Carters		EGNX/EHRD	
	G-ARVS	Pa28			EDLG/EBOS	19
	OO-IBJ	HP137	IBIS	RQX312/313	LSZH/LSZH	
17	D-CAWU	Ce560			EDOP/EGKB	
	D-GNAT	Pa34			EDTD/EHRD/EHRD	
	G-BSCN	TB20			EGTF/EGTF	18
	OO-PGZ	Be36	Auris		EGSC/EBKT	
	OO-VCD	RH22	VC Helicopters		/	
18	D-EDYP	Pa28			EDWI/EDWI	
	F-GDXT	F27	Air Jet	AIJ1418	LFPO/LFPO	
	F-GEXZ	F27	Air Jet	AIJ1418	LFPO/LFPO	
	F-GFBO	Be90	Proteus	PRB934	/LFSO	
	F-GHEM	Be90	Montlucon AS		LFLV/LFLV	
	OY-PEH	Be200	Alpha		EHAM/EGMC	
19	D-CAWU	Ce560			EGKB/EDOP	
	OO-IBI	Ce500	IBIS		LSGG/EHAM	
	N1949M	Ce550	Darta	DRT2190	LFRP/LFRP	
22	F-GFVD	SWM	Air Vendee	AVD3485/3486	LFPT/LFRT	23
	G-KINK	Ce340			EGBB/EGBB	
	HB-VGF	BAe125	Scintilla AG		EDDS/EDDL	23
	N70TH	Da20	Sony Europe		EGLL/EDDM	23
	OY-GKC	Ce550	LEGO		EKBI/LFPB	
23	G-OSNB	Ce550	Scottish & Newcastle		EHRD/EGNT	
	N1124N	WW1124	Merryman Jet		LIML/ESSB	
	N70TH	Da20	Sony Europe		EDDM/EHAM	
24	D-CONU	J31	Contactair		EDDS/EDDL	25
	F-GFVO	Pa31T	Air Service Vosges		/LFSO	
	F-GJJJ	Be100	Challeng'Air	CLG331/332	LFRK/LFRK	
	G-BYRN	Pa31	ATS	AVT324	EGHI/EGHI	
	I-ADAG	Da50	FIAT		EBLG/EKCH	
	N1124N	WW1124	Merryman Jet		ESSB/ESSB	25
25	D-EHMU	Be33			EDMA/EDMA	26
	D-HAPY	B206	Rhein-Ruhr		EDDL/EDDL	
	D-HFKB	B206	Rhein-Ruhr		EDDL/EDDL	
	D-ILLI	Be60			EDRS/EDRS	
	D-INTM	Ce551	MTM Aviation		EDQT/EDQT	
	F-GHGP	Be90	Thomson		LFST/LFRN	
	G-JETB	Ce550	IDS Aircraft		EGLL/EGLL	
	OO-RJR	R22B	Cera Lease		EBZH/EBZH	
	SE-IPC	J31	Air Nordic		----/ESOW	
26	F-GHGP	Be90	Thomson		LFPG/LFPB	
	G-AYUL	Pa23			EGKB/EGKB	29
27	G-BSCN	TB20			EGTF/EGTF	28
	D-INKA	Be200		EPC291A/291	EDBT/EHSB	

28	N159M	Ce650	Motorola	EINN/LFPB	29
29	I-BERF	TC690	Bernardi	LIPQ/LIPQ	

Nederlands bezoek:

PH-ABD	12	PH-MLF	11	PH-SBS	9,16
PH-CTF	18	PH-PLG	23	PH-SDA	18
PH-FWI	16	PH-RPI	11	PH-SLI	5
PH-HBP	11,12	PH-RPN	17	PH-SNJ	12
PH-HHH	29	PH-RPV	17,18	PH-TOL	4
PH-HIL	5	PH-RPW	8,13,24	PH-TWP	9,23
PH-HVD	11	PH-SBN	11,17	PH-UGS	19
PH-LEM	2-13,23-27	PH-SBO	11,24	PH-VMC	10,11
PH-MCX	19,25	PH-SBP	9	PH-VSR	12
PH-MDX	11				

Het lijnverkeer:

Alsair (LSR100/101)

F-GEOU	Be90	9,16,18,23	F-GFLY	Be90	4,5
F-GERH	Be90	25	F-GJMJ	Be200	11

BASE (ATQ600-604)

OO-FFF	SWM	9,10	OO-GGG	SWM	17,18
--------	-----	------	--------	-----	-------

Air Engiadina (RQX310-314)

HB-AEA	J31	2,3,4,5,8,9,10,11,12,15,17,18,19,22,23,24,25,26,29			
HB-LRM	Pa31T	15,16	HB-LQN	Mu2	16,17

Zeker geen slechte maand ondanks de afwezigheid van de airliners. Zeer opmerkelijk is de Poolse Let-410 op de 12^e. Na één overnachting vertrok de Let weer naar Braunschweig. Het verdere commuterverkeer bestond uit een Contactair Jetstream 31, een Air Vendee Metro en twee Franse F-27's. Enigszins verwarrend is dat beide toestellen hetzelfde vluchtnummer gehad zouden hebben. Aangenomen dat de toestellen niet in formatie naar Eindhoven gevlogen zijn vermoed ik dat één van de twee (die van de F-GDXT waarschijnlijk) een verschrijving is. Kijkend naar het lijnverkeer valt op dat Air Engiadina nu ook Cheyenne HB-LRM inzet en zelfs één keer de IBIS Jetstream inhuurde (16^e). Van de biz-jets zijn noemenswaardig de Citation N1949M met Darta vluchtnummer, "It's a Sony" Falcon 20 N70TH, Westwind II N1124N welke enkele malen geweest is, en Motorola Citation III N159M. Maar ook de Italiaanse Beechjet was niet te versmaden.

Civiel mei 1991

03	CS-TIH	B737	Air Atlantis	AIA352/353	/
	OO-IBJ	HP137	IBIS		/
07	G-BMZD	Be90	Colt		/
	N127GP	Pa31T	Race Management		/
	PH-HV.	B737	Transavia		/
13	I-BERF	TC690	Bernardi		/
14	D-IDLP	Ce414			/
	D-ICOA	Be200	Disko		/
23	N359V	Astra	Barclays		/
	VR-BLQ	BAe125	Air BP		/
31	PH-SLI	B206B	Rijkspolitie		/

Een korte vooruitblik op de maand mei. Zowel Air Atlantis als Transavia zijn gestart met hun chartervluchten. Alleen Adria laat het nog afweten vanwege de gespannen situatie in Joegoslavië (geen populaire vakantie-bestemming dit jaar, denk ik).

ACTUEEL

K-3068 naar Gilze-Rijen

Op 25 maart is deze NF-5 per dieplader overgebracht naar Gilze-Rijen. Hier zal het toestel zijn taak als poortwachter gaan vervullen.

K-3003 aangekomen

Op 11 april is de K-3003 aangekomen. Het toestel wordt op dit moment voorbereidt op zijn taak als monument. Later dit jaar zal het zijn plaats innemen in de buurt van de oude verkeerstoren.

D-8091 naar Vlissingen

Op 25 maart is deze starfighter per dieplader vertrokken naar Gilze-Rijen. De volgende dag is het verder getransporteerd naar de brandweer van Vlissingen. Deze dynamische gemeente wil zich vast op allerlei rampen voorbereiden (er zal maar eens een PC-7 landen), en zodoende moet hun brandweer het blussen van vliegtuigbranden gaan oefenen. Op dit moment staat het toestel vlakbij de haven (hier kun je branden gemakkelijk blussen, een klein duwtje en er is genoeg bluswater voorhanden).

334sqn komt definitief naar Eindhoven

Op dit moment zijn op en rond het veld allerlei activiteiten gaande om het 334sqn in februari 1992 te kunnen baseren. Er wordt een platform aangelegd, en hangaars en andere gebouwen worden uit de grond gestampt. Het een en ander zal al in december van dit jaar klaar moeten zijn. In februari zal dan het 334sqn met zijn F-27s naar Eindhoven komen. Verder is bekend geworden dat er naar wordt gestreefd om in 1995 de F-27s te hebben vervangen.

Als het aan de luchtmacht ligt zal de vervanging uitmonden in de aanschaf van een tweetal ex-Martinair DC-10s welke omgebouwd gaan worden om een tanker/vracht rol te kunnen gaan vervullen, een viertal G-222s om als middelgroot (?) tactisch transporttoestel te worden gebruikt en een viertal transporthelikopters. Deze helikopters kunnen eventueel ook op Gilze-Rijen worden gebaseerd. Inmiddels zijn er uiteraard al reactie's gekomen op deze plannen. Zoals het er nu bij staat schijnt het plan van de luchtmacht niet goedgekeurd te gaan worden door de politiek. De aanschaf van de DC-10s vindt men te duur en die van de G-222s ziet men ook niet zitten (zelf vind ik dat die G-222s ook weg mogen blijven). De politiek speelt zelf met alternatieven in de vorm van C-130s (dat is stukken beter) en Fokker F-100s. Op 10 juni aanstaande zal de defensienota, waar deze plannen deel van zijn, worden behandeld. Kort daarna zullen we weten wat we in de nabije toekomst op Eindhoven te zien zullen krijgen.

Eindelijk erkenning ?

Was dat even schrikken. Onlangs blijkt de drukke weg waaraan de spottersplek ligt (voorheen een stuk Sliffertse straat) een nieuwe naam te hebben gekregen. Vraag ons niet waarom, maar de gemeente Eindhoven is een Spottersweg rijker! Echt waar, ga maar kijken. Het is in ieder geval weer een duidelijke aanwijzing dat bepaalde instanties de spottershobby de laatste jaren wat serieuzer zijn gaan nemen. Alleen jammer dat de gemeente ons, de mensen waarnaar de weg vernoemd is, tot nu toe over deze hele affaire niet ingelicht heeft. Persoonlijk had ik graag bij de onthulling de feeststemming tot ongekende hoogte gebracht door een vol flesje bier tegen zo'n bord kapot te gooien (althoe-wel...). Nee, niet om mijn vandalistische neigingen weer eens te bevredigen, maar bij wijze van doop. Hoe dan ook, het is in ieder geval wel uniek in Nederland. Het kan natuurlijk ook zijn dat de gemeente iets anders met dit bord wil zeggen: wat dacht U van "Spotters? weg ermee!", of dat alle spotters uit zichzelf al weg zijn sinds het verdwijnen van de NF-5...

Nieuwe zomerdienstregeling

Wegens plaatsgebrek konden we in de vorige ACE de nieuwe zomerdienstregeling welke op 1 april is ingegaan niet meer opnemen. Daarom nu beter laat dan nooit. Omdat NLM Cityhopper tegenwoordig KLM Cityhopper heet zijn alle voormalige NLM vluchtnummers veranderd in "KL" nummers. Men heeft ook maar meteen een middagvlucht naar Parijs/Charles de Gaulle geopend. Opmerkelijk is de nieuwe aangekondigde dienst van BASE naar Birmingham. Als BASE de gewenste slottijden had gekregen zou deze op 19 april al gestart zijn, maar tot op heden is dat nog niet gebeurd. Coventry zou dan als bestemming vervallen. Voordat we beginnen wat afkortingen:

EDDH	Hamburg/Fulsbüttel	BE90	Beechcraft 90
EGBB	Birmingham	CE500	Cessna 500 Citation
EGCC	Manchester	F28	Fokker F.28
EGGW	Londen/Gatwick	F50	Fokker F.50
EGHR	Londen/Heathrow	J31	BAe Jetstream 31
EHAM	Amsterdam/Schiphol	PA42	Piper PA.42am 31
EHBK	Maastricht/Beek	SF3	Saab SF.340
LFPG	Parijs/Charles de Gaulle		
LFST	Straatsburg/Entzheim		
LSZH	Zurich/Kloten		
KL...	KLM Cityhopper	A	niet van 29-7 tot 17-8
LJ...	Air Alsace	B	niet van 22-7 tot 31-8
OD...	BASE	C	alleen indien BASE de juiste slottijden krijgt
QG...	Dynamic		
RQ...	Air Erriadina		

De kolom "dag" werkt als volgt: 1=maandag, 2=dinsdag, enzovoort.

AANKOMST

tijd	vluchtnr	van	dag	opm	type
0710	KL093	EHAM	1		F28
0715	KL463	EBBK	12345		F50/SF3
0810	LJ100	LFST	2 4		BE90
0825	KL015	EHAM	12345		F50/SF3
0825	RQ310	LSZH	12345		J31
0905	KL015	EHAM	6		F50/SF3
0945	KL062	EDDH	12345	B	SF3
0950	OD502	EGBB	12345	C	J31/PA42
1020	KL452	EGHR	12345	A	F50
1030	KL094	LFPG	12345	B	F28
1040	KL464	EGGW	12345		F50
1120	OD601	EGCC	12345		J31/PA42
1350	KL005	EHAM	12345		F50/SF3
1545	KL007	EHAM	12345	A	F50/SF3
1705	KL096	LFPG	12345	B	F28
1715	KL467	EBBK	12345		F50/SF3
1810	KL009	EHAM	12345 7	B	F50/SF3
1850	QG416	LFST	1 3 5		CE500
1900	RQ312	LSZH	12345		J31
2015	KL064	EDDH	12345	B	SF3
2050	KL456	EGHR	12345	A	F50
2050	KL468	EGGW	12345		F50
2055	OD504	EGBB	12345	C	J31/PA42
2110	KL098	LFPG	12345	B	F28
2130	KL011	EHAM	12345 7		F50/SF3
2145	OD603	EGCC	12345		J31/PA42

VERTREK

tijd	vluchtnr	naar	dag	opm	type
0645	KL002	EHAM	12345		F50/SF3
0645	KL061	EDDH	12345	B	SF3
0650	OD501	EGBB	12345	C	J31/PA42
0700	OD600	EGCC	12345		J31/PA42
0700	QG413	LFST	1 3 5		CE500
0705	KL451	EGHR	12345	A	F50
0730	KL093	LFPG	12345	B	F28
0735	KL463	EGGW	12345		F50
0840	KL015	EBBK/EHAM	12345		F50/SF3
0930	KL015	EBBK/EHAM	6		F50/SF3
1030	RQ311	LSZH	12345	A	J31
1100	KL464	EBBK	12345		F50/SF3
1110	KL004	EHAM	123456	A	F50/SF3
1405	KL095	LFPG	12345	B	F28
1525	KL006	EHAM	12345		F50/SF3
1715	KL063	EDDH	12345	B	SF3
1725	KL455	EGHR	12345	A	F50
1735	KL467	EGGW	12345		F50
1740	OD602	EGCC	12345		J31/PA42
1745	OD503	EGBB	12345	C	J31/PA42
1800	LJ101	LFST	2 4		BE90
1810	KL097	LFPG	12345	B	F28
1830	KL010	EHAM	12345		F50/SF3
1930	RQ313	LSZH	12345	A	J31
2110	KL468	EBBK	12345		F50/SF3
2130	KL098	EHAM	5	B	F28
2150	KL012	EHAM	5		F50/SF3



DEEL 4: OPERATIONEEL - de A-12 in dienst bij de CIA

De vorige keer zijn we in deze serie artikelen over de Blackbirds zover gekomen dat de eerste telg uit de Blackbird-familie, de A-12, daadwerkelijk vloog. De grootste kinderziekten waren eruit, en de toestellen konden hun operationele loopbaan beginnen bij hun eerste werkgever: Amerika's geheime dienst, de CIA.

Roadrunners

Hoewel Lockheeds testprogramma nog niet afgerond was begonnen eind 1963 zeven CIA vliegtuigen (doorgaans US Air Force vliegtuigen die opeens officieel nooit bij de USAF hadden gevlogen, en later na hun terugkeer naar de USAF daar nooit weg waren geweest) aan hun A-12 opleiding. Daarvoor was op Groom Lake het "Special Activities Squadron" opgezet. Deze eenheid had als bijnaam "The Roadrunners". Iedereen die wel eens de tekenfilms met de supersnelle "Roadrunner" (miep miep!) heeft gezien weet dat deze naam niet misplaatst was!

Niet alleen zouden deze vliegtuigen met hun A-12's veel U-2 vluchten gaan overnemen, maar hebben ze ook de vele tests met de verkennings-apparatuur uitgevoerd voordat deze naar voldoening werkte. Al deze vliegtuigen dachten dat zij de komende jaren ongestoord in absolute geheimhouding vele clandestiene vluchten boven vijandelijk gebied zouden gaan uitvoeren. Deze verwachting werd echter snel door een politieke blunder de grond ingeboord.

Politiek intermezzo

Zoals zo vaak in de luchtvaart geschiedenis zegevierde ook bij de Blackbird de politieke honger over het gezond verstand. Het was 1964, en dus verkiezingsjaar. Lyndon B Johnson was na de moord op President John F Kennedy automatisch in het witte huis terecht gekomen, en deze positie wou hij door middel van een verkiezings-overwinning graag behouden. Hij had echter nogal wat kritiek van zijn politieke tegenstanders te verwerken, niet in de laatste plaats op defensie-gebied. Hem werd verweten dat hij te weinig aandacht schonk aan defensie in een periode van spanning (de Cuba-crisis lag nog vers in het geheugen). Hij zag meer heil in het opbeuren van de Amerikaanse maatschappij dan in het geldverslindende defensie-apparaat. Zijn tegenstander, Senator Barry Goldwater, gebruikte dit argument maar al te graag om te bewijzen dat Johnson niet de juiste man was voor het presidentschap.

President Johnson had dus broodnodig een tegenargument nodig om het Amerikaanse publiek te bewijzen dat hij wel degelijk hart had voor defensie. Zijn zucht naar politieke overwinning deed hem uiteindelijk besluiten de buitenwereld in te lichten over het

bestaan van de Blackbird. Hoewel het hele Blackbird project opgezet was in de Eisenhower-periode, en tot ontwikkeling was gekomen tijdens Kennedy, kon President Johnson toch gemakkelijk alle eer naar zich toe trekken. Wat zijn naaste adviseurs hiervan vonden is niet bekend, wel dat vele ingewijden binnen Lockheed, de US Air Force en de CIA deze beslissing tot op de dag van vandaag zien als een grote blunder. Mede hierdoor wist hij uiteindelijk zijn rivaal Goldwater te verslaan.

De speech

Het was overigens niet de A-12 waarvan het bestaan werd bekendgemaakt, maar een andere telg uit de Blackbird-familie: de YF-12 (deze zal uitvoerig worden behandeld in het volgende HABU-deel). De bekendmaking kwam op 29 februari 1964 tijdens een speech. In deze speech zei President Johnson dat "de VS met succes een geavanceerd militair vliegtuig had ontwikkeld, de A-11, dat in staat was te vliegen met snelheden groter dan 3000 km/u op een hoogte groter dan 20 kilometer". Ook maakte hij melding van dat "verscheidene van deze toestellen al vlogen vanaf Edwards Air Force Base, Californië". Verder noemde hij ook de namen van de fabrikanten Lockheed, Pratt & Whitney en Hughes (radar van de YF-12), en zij hij dat de toestellen getest werden op hun geschiktheid als jachtvliegtuig, en een voorloper zouden zijn voor toekomstige supersone verkeersvliegtuigen.

Deze speech had nogal wat gevolgen. Hoewel noch de A-12, noch de CIA werden vernoemt, was de absolute geheimhouding voorbij. De CIA wist maar al te goed dat als het Amerikaanse publiek wist dat zij in staat waren een toestel als de Blackbird te maken, de Russen dit nu ook wisten. Voorbij was de hoop op jarenlange ongestoorde vluchten boven Sovjet grondgebied.

Een ander, minder serieus, gevolg ontstond door een simpele leesfout. Op het papier van waar President Johnson zijn speech af las werd de YF-12 niet als zodanig genoemd, maar stond omschreven als "AMI", wat weer stond voor "Advanced Manned Interceptor". Hij las dit echter als "A11", en zo is het type-aanduiding "A-11" de wereld in gekomen. Tot op de dag van vandaag wordt deze aanduiding onterecht door velen gebruikt om een of andere Blackbird-variant aan te duiden. Er heeft echter nooit een "A-11 Blackbird" bestaan! Overigens bewijst dit voorval hoe weinig President Johnson er eigenlijk van af wist om zo'n fout te kunnen maken. Grappig is dat hij tijdens het aankondigen van de SR-71 eenzelfde soort fout maakte: in plaats van het bedoelde RS-71 las hij SR-71. Men heeft het toen daar maar bij gelaten...

De CIA neemt over

Na deze speech realiseerde iedereen binnen het A-12 programma zich dat het toestel niet voor de verkenningsvluchten diep in Sovjet luchtruim waarvoor het ontwikkeld was gebruikt zou gaan worden. Dat, gecombineerd met het feit dat het hele programma achter op schema begon te lopen, en de eerste verbluffende resultaten van satelliet-spionage, leidde tot de vrees dat het hele Blackbird-programma wel eens gestopt zou kunnen worden door de geldschietters, de CIA. Lockheed vlieger Lou Schalk, die vlak daarvoor de eerste was geweest die een Blackbird sneller liet vliegen dan Mach 3 op bijna 27½ km hoogte, zou ook kort daarna

als eerste een A-12 besturen op een operationele vlucht boven Sovjet grondgebied. Dat ging dus niet door, en met het testprogramma zo goed als compleet verliet hij in juni 1964 het A-12 programma om zich met andere zaken te gaan bezighouden.

Zijn positie werd ingenomen door een andere Lockheed vlieger, Bill Park. Deze voerde bij wijze van afsluiting van het testprogramma, en om de CIA te bewijzen dat het toestel in staat was waarvoor het ontwikkeld was, twee demonstratie-vluchten uit. Voor de eerste vlucht werd bij het eerste ochtendlicht gestart voor een 16000 km lange non-stop rondvlucht. Deze vlucht, waarbij uiteraard intensief gebruikt werd gemaakt van het bijtanken in de lucht, duurde 6 uur, en was volbracht vóór het middageten. Nog diezelfde middag bereikte het toestel tijdens de tweede vlucht een hoogte van bijna 29 km. Dat werd geacht de maximum vlieghoogte te zijn, alhoewel een aerodynamicus van het testteam berekend had dat in theorie het toestel in een parabolische baan een hoogte van 38 km zou moeten kunnen bereiken. Het is niet bekend of dat ooit met een Blackbird geprobeerd is.

De precieze datum is niet bekend, maar men kan stellen dat ongeveer halverwege 1964 de CIA de toestellen voor eigen gebruik van Lockheed overnam. Hoewel de toestellen hoofdzakelijk werden gevlogen door CIA-vliegers bleef al het onderhoud in handen van Lockheed personeel. Tijdens een trainingsvlucht viel op 5 januari 1967 het eerste dodelijke A-12 ongeval te betreuren. De 33 jaar oude Walter R Ray moest wegens brandstofgebrek tijdens een routine-vlucht gebruik maken van zijn schietstoel. Helaas bleek deze niet naar voldoening te werken, waardoor hij na uit A-12 60-6928 gelanceerd te zijn niet los kon komen uit zijn stoel.

Bijna een jaar later, op 28 december 1967, ging de volgende A-12 verloren. Vlieger Mel Vojvodich had echter meer geluk en overleefde het ongeval. Na een grote onderhoudsbeurt zou toestel 60-6929 een proefvlucht maken. Dit is echter de kortste vlucht uit de Blackbird-geschiedenis geworden! Al na 7 seconden na de start op een hoogte van nauwelijks 30 meter verloor Vojvodich de controle over het toestel en moest hij gebruik maken van zijn schietstoel. Het had niet veel gescheeld of hij was in de vuurbal van de exploderende A-12 terechtgekomen. Het onderzoek wees uit dat tijdens de onderhoudsbeurt het SAS-stabilisatie-systeem verkeerd was aangesloten. De gevolgen hiervan waren zo abrupt dat Vojvodich geen tijd had de oorzaak van het instabiel worden te identificeren en het systeem uit te schakelen.

Operationele vluchten

Over de A-12 in operationele CIA dienst is verder maar heel weinig bekend. Er bestaan zelfs officieel helemaal geen aanwijzingen dat de CIA ooit deze toestellen heeft gehad, laat staan er operationeel mee gevlogen heeft! De archieven waarin het operationele leven van de A-12 beschreven staat zijn nog steeds top geheim, en zullen dat nog wel even blijven oek. Pas als deze archieven vrijgegeven worden zal bijvoorbeeld bekend worden of de A-12's inderdaad zijn gebruikt voor vluchten boven Rusland, zoals sommigen beweren.

Wat wel bekend is dat de toestellen een grote bijdrage hebben geleverd tijdens het oploeiend conflict in en rond Vietnam. Drie toestellen en drie vliegers waren constant gedetacheerd op

Kadena, gelegen op het Japanse eiland Okinawa. De belangrijkste taak van dit detachement was het fotograferen van militaire objecten in Vietnam, maar het is zeer waarschijnlijk dat ook andere landen (China bijvoorbeeld) regelmatig overvlogen werden. Feiten hierover zijn echter niet bekend. De eerste vlucht vond plaats in augustus 1967. Elke gedetacheerde vlieger bleef daar voor een periode van 60 dagen.

Het operationele leven van de A-12 heeft uiteindelijk maar kort geduurd. Ontwikkelingen op technologisch en politiek gebied hadden het illegaal overvliegen van een andere natie zowel overbodig als onaanvaardbaar gemaakt. Satellieten boden een veel beter alternatief, en de US Air Force kon met hun SR-71 de minder gevaarlijke vluchten gemakkelijk overnemen. De allerlaatste operationele A-12 vlucht werd gemaakt op 5 juni 1968, en eindigde in een tragedie. Jack Weeks startte met toestel 60-6932 vanaf Kadena maar is niet meer terug gezien. Door onbekende oorzaak (hoogstwaarschijnlijk van technische aard) stortte het toestel in zee, zo'n 1000 km ten oosten van Manila en 1100 km ten zuiden van Okinawa. Net als zoveel andere feiten blijft de ware toedracht van dit voorval opgesloten zitten ergens in het CIA-archief.

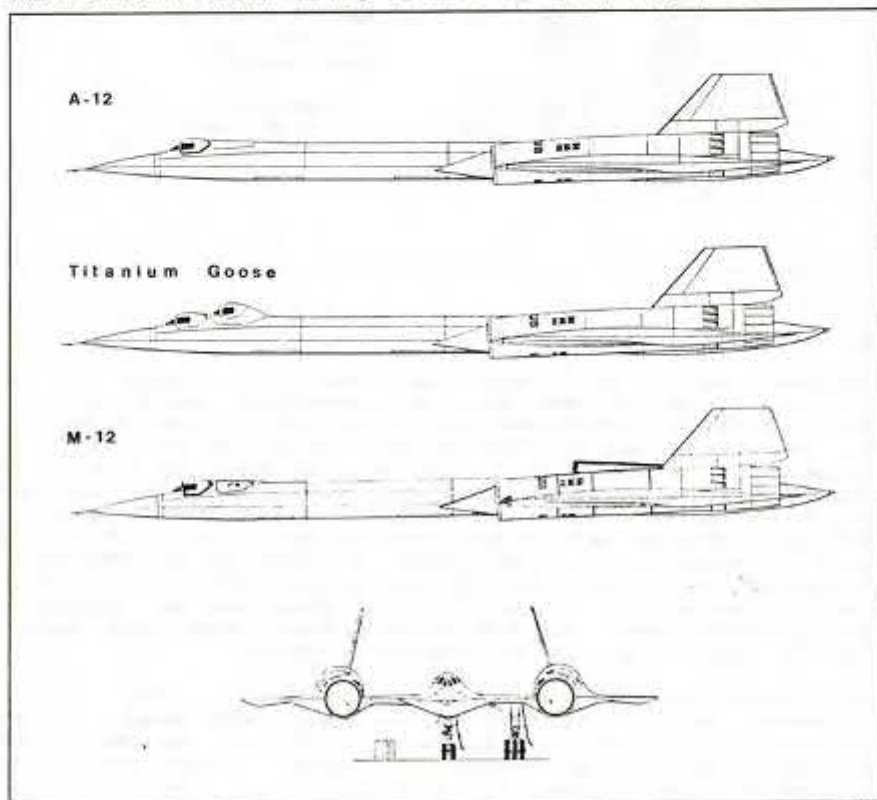
Alle overgebleven A-12's werden overgedragen aan Lockheed, die ze in opslag plaatste op Palmdale, waar ze als reserve in een bijna-vliegwaardige staat werden gehouden. Pas tussen oktober 1976 en juni 1977 zijn ze officieel buiten dienst gesteld. Een overzicht van alle 15 gebouwde A-12's:

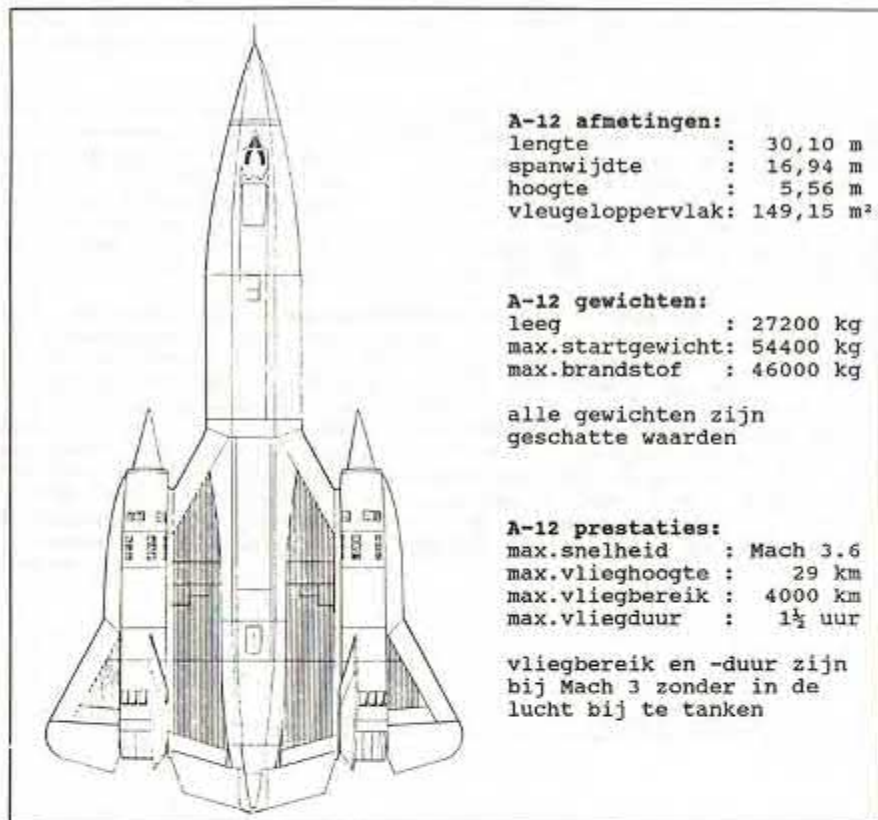
serial	artnr	huidige status
60-6924	121	onder restauratie, Palmdale
60-6925	122	Air-Sea-Space museum aan boord van vliegdek-schip USS Intrepid in de haven van New York
60-6926	123	w/o 24-5-63, testvlucht, CIA vlieger Ken Collins ok
60-6927	124	tweepersoons "Titanium Goose", stored
60-6928	125	w/o 5-1-67, trainingsvlucht, CIA vlieger Walter Ray gedood
60-6929	126	w/o 28-12-67, testvlucht, CIA vlieger Mel Vojvodich ok
60-6930	127	stored
60-6931	128	stored
60-6932	129	w/o 5-6-68, operationele vlucht, CIA vlieger Jack Weeks gedood
60-6933	130	stored
(serials 60-6934 t/m 36 toegewezen aan YF-12A's)		
60-6937	131	?
60-6938	132	stored
60-6939	133	w/o 9-7-64, testvlucht, Lockheed vlieger Bill Park ok
60-6940	134	"M-12 Mother Goose" D-21 drone carrier, stored
60-6941	135	"M-12 Mother Goose" D-21 drone carrier, w/o 30-7-66, botsing met D-21, Lockheed vliegers Bill Park (ok) en Ray Torick (gedood)
(ook serials 60-6942 t/m 48 toegewezen aan A-12's, maar niet gebruikt)		

"Artnr" staat voor artikel nummer, het door de CIA aan de Blackbirds toegewezen registratie-nummer, en in dit geval ook meteen het constructienummer. W/o betekent "written off" (afgeschreven).

Alle toestellen met als opmerking "stored" hebben tot zeker 1990 in opslag gestaan op Lockheed-Palmdale's "Site 2", maar verscheidene zijn sindsdien verdwenen, de huidige verblijfplaats(en) onbekend. Van één is bekend dat het tijdelijk op Mojave, Californië staat of heeft gestaan, in afwachting van transport naar het Museum of Flight, Boeing Field, Washington. Verscheidene A-12's staan nog steeds op Palmdale, echter zonder serienummers, wat identificatie tot nu toe onmogelijk heeft gemaakt.

Toestel 131/60-6937 is een mysterie: er zijn namelijk twee Blackbirds (geweest) met dit serial! De eerste is deze A-12, waarvan de huidige status onbekend is. De tweede is SR-71A 64-17951, welke in NASA dienst om "veiligheidsredenen" de aanduiding "YF-12C" en serial "60-6937" kreeg. Door deze dubbeling is nogal wat verwarring ontstaan. Er zouden maar 8 A-12's in opslag gezet zijn op Palmdale, dus de originele 60-6937 zat daar niet bij. Maar wat is er dan mee gebeurd? Misschien heeft de "YF-12C" juist dit (nep) serial gekregen om te verbergen wat met de originele 60-6937 gebeurd is. Om de verwarring nog groter te maken staat of stond de nep 60-6937 wèl in opslag op Palmdale!





A-12 afmetingen:

lengte : 30,10 m
 spanwijdte : 16,94 m
 hoogte : 5,56 m
 vleugeloppervlak : 149,15 m²

A-12 gewichten:

leeg : 27200 kg
 max.startgewicht: 54400 kg
 max.brandstof : 46000 kg

alle gewichten zijn
geschatte waarden

A-12 prestaties:

max.snelheid : Mach 3.6
 max.vlieghoogte : 29 km
 max.vliegbereik : 4000 km
 max.vliegduur : 1½ uur

vliegbereik en -duur zijn
bij Mach 3 zonder in de
lucht bij te tanken

Mini Blackbird

Nog meer dan de A-12 in mysteries gehuld is de kleine onbemande D-21 mini-Blackbird. Mede door het neerschieten van Francis Gary Powers boven de Soviet-Unie was de CIA anders gaan denken over het overvliegen van vijandelijk grondgebied. Alhoewel de Blackbirds niets te vrezen hadden van MiGs en SAMs (Surface to Air Missile, luchtafweerraket) werd snel duidelijk dat de toestellen nooit voor zulke vluchten gebruikt zouden gaan worden. Bovendien had de VS formeel beloofd geen bemande verkenningsvluchten boven de Soviet-Unie meer uit te voeren, en waren de Sovjets dankzij President Johnsons politieke blunder op de hoogte van het bestaan van de Blackbirds. Voor de CIA en Lockheed was het antwoord op dit probleem simpel: als geen bemande overvluchten meer mogelijk zijn dan bouwden ze toch een onbemande verkenners!

Het toestel kreeg de aanduiding D-21A (D staat voor "drone", onbemand), en heeft voor zover bekend geen naam gehad. Het hele project moet wel een codenaam hebben gehad, maar ook deze is niet bekend. Simpel gezegd bestond het toestel uit één enkele verkleinde A-12 motorgondel inclusief inlaatkegel, waaraan de twee afgeronde dubbele delta vleugels waren bevestigd. Ongeveer

halverwege de romp was een ruimte voor de verkenning-apparaatuur. De motor was niet dezelfde als die van de A-12, maar een Marquardt RJ43-MA-11 ramjet. Een ramjet is een straalmotor zonder bewegende delen. Zo'n motor kan verbluffend veel vermogen leveren, maar werkt alleen maar bij hoge snelheden. Beweerd wordt dat de D-21 een snelheid kon bereiken van Mach 4+. Vast staat dat het toestel door zijn kleine afmetingen (lengte 13 meter, spanwijdte 5 meter, gewicht 10 ton) en aparte vorm bijna onzichtbaar moet zijn geweest voor radar. Volgens US Air Force bronnen zijn in de periode 1964-1969 in totaal 38 D-21's gebouwd.

Mother Goose

Om de D-21's met hoge snelheid te kunnen lanceren werd een innovatieve oplossing gevonden: de twee laatste A-12's werden (om)gebouwd als tweepersoons M-12 "Mother Goose" Blackbirds. Bevestigd bovenop de M-12 werd de D-21 met een snelheid van Mach 3 door de Launch Control Operator (LCO) achterin de M-12 losgelaten en richting doel gestuurd. Eenmaal op de goede weg nam de eigen geautomatiseerde navigatie-apparaatuur in de D-21 het over. Na het volbrengen van de opdracht vloog het toestel terug naar een bepaald punt waar de filmcassette afgeworpen werd. Daarna blies het toestel zichzelf op om te voorkomen dat het in de verkeerde handen zou vallen. De filmcassette werd door middel van de MARS (Mid-Air Recovery System, de cassette wordt terwijl het nog aan de parachute hangt met een haak opgepikt) methode geborgen door een speciale C-130 Hercules of HH-3 helikopter.

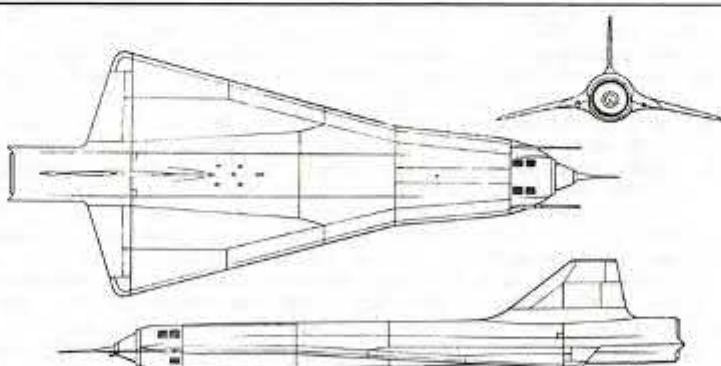
Meerdere vaak moeilijke en gevaarlijke vluchten met de M-12/D-21 combinatie werden gevlogen voordat men aandurfde de D-21 daadwerkelijk te lanceren. Lockheed vlieger Bill Park heeft hoogstwaarschijnlijk alle vluchten gevlogen, terwijl de LCO-taak verdeeld was tussen Ray Torick en Keith Beswick. De tragedie sloeg echter toe op 30 juli 1966, op de eerste vlucht waarbij een D-21 met vol gewicht gelanceerd zou worden. Bill Park en Ray Torick vlogen M-12 60-6941 met een D-21 boven de Stille Oceaan. Vanuit de andere M-12 60-6940 gevlogen door Art Peterson zorgde Keith Beswick voor filmopnamen van het hele gebeuren. Op een vooraf bepaald punt werd de Marquardt motor gestart en de D-21 losgelaten. Op dat moment ging het goed mis. In plaats van weg te vliegen bleef de D-21 gevangen in de schokgolf van de M-12 en botste flink tegen de staart. Hierdoor kwam de neus van de M-12 abrupt omhoog, en brak deze door de hoge snelheid doormidden. Ondanks de hoge snelheid wisten beide vliegers met hun schietstoel te ontsnappen uit de naar beneden tuimelende neussectie. Na een tijdje werd Bill Park door een helikopter uit het water gevist. Tragisch en ironisch genoeg verdronk Ray Torick voordat hij door een US Navy schip gered kon worden. Ontzet door dit verlies heeft hoofdontwerper Kelly Johnson zelf het hele M-12/D-21 programma direct en voorgoed stopgezet.

Senior Bowl

Gevolg hiervan was dat de CIA opgescheept zat met zo'n 30 peperdure D-21's, en men ging op zoek naar een alternatieve lanceermethode. Al snel kwam men terecht bij de B-52 bommenwerper. Deze was groot genoeg om twee D-21's tegelijkertijd mee te nemen, bevestigd aan ophangpunten onder de vleugel tussen de romp en de binnenste motoren. Codenaam van dit project was "Senior Bowl". De

B-52 had echter ook één groot nadeel: het vloog veel te langzaam om de ramjet motor van de D-21 te kunnen starten. Echter door de D-21A's om te bouwen met een minder gevoelige inlaat en te voorzien van een grote raketmotor onder de romp kon ook dit probleem opgelost worden. De B-52 lanceerde de D-21 op een hoogte van 15 kilometer, waarna de raketmotor het toestel liet door-accelereren tot Mach 2+. Dankzij de nieuwe inlaat kon met die snelheid de ramjet wel starten, en werd de raketmotor afgeworpen. Deze inlaat was echter wel verantwoordelijk voor een maximum snelheid van "maar" Mach 3.15 in plaats van Mach 4+, maar dat nam men op de koop toe. De omgebouwde D-21A's werden aangeduid als D-21B. Volgens schattingen zouden deze toestellen een vliegbereik hebben gehad van bijna 2000 kilometer, op een vlieghoogte van meer dan 30 km.

Om de B-52/D-21 combinatie uit te proberen moesten natuurlijk ook testvluchten worden gemaakt. Twee B-52H's van het 4200th Test Wing, gebaseerd op Beale AFB, Californië, werden voor dit doel omgebouwd. Beale werd gekozen als thuisbasis omdat de twee B-52's niet opvielen tussen de andere Stratofortressen van het daar al aanwezige 465th Bomber Wing. De eerste vluchten werden gebruikt om de lancering en berging van de filmcassettes te perfectioneren. Aangenomen wordt dat in totaal niet meer dan 20 lanceringen hebben plaatsgevonden, waarvan de laatste 5 onder operationele omstandigheden in zuidoost Azië. China schijnt één van de doelen te zijn geweest. Men ondervond echter al snel grote moeilijkheden met de berging van de filmcassettes. Bij één van deze vluchten gingen alle verzamelde gegevens verloren toen de filmcassette te pletter sloeg tegen de romp van het US Navy schip dat aan het proberen was de cassette uit het water te vissen. Deze problemen, de hoge kosten, en andere overwegingen leidden er uiteindelijk toe dat eind 1973 de overgebleven D-21B's in opslag werden gezet.



lengte	: 13,16 m
spanwijdte	: 5,79 m
max.lanceergewicht:	± 9000 kg
max.snelheid	: ± Mach 4+ (D-21A)
	± Mach 3,15 (D-21B)
max.vlieghoogte	: meer dan 30 km
max.vliegbereik	: ± 2000 km
stuwdruk ramjet	: ± 5500 kg

Davis-Monthan

Op dat moment wist nog niemand buiten enkele Lockheed, CIA en US Air Force ingewijden af van het bestaan van deze mini-Blackbirds. In augustus 1976 doken ze weer op, deze keer op Davis-Monthan AFB, waar de grote opslag (MASDC, Military Aircraft Storage & Dispositioning Centre, tegenwoordig AMARC geheten) van de US Air Force gevestigd is. Twaalf stuks werden daar onder strenge bewaking uit een C-5A Galaxy gehaald en op een onopvallend stukje van het immense terrein neergezet. In juni 1977 volgden nog eens vijf. Daar werden ze voor het eerst door buitenstaanders gezien.

Alle toestellen zijn geheel zwart gespoten zonder enige kentekens, op enkele kleine instructies in rood of wit na. Op kaartjes bevestigd aan de vleugelrand of inlaatlip stonden nummers, allemaal tussen de 503 en 539. Hoogstwaarschijnlijk zijn dit de CIA-artikelnummers en mogelijk ook constructie-nummers. Opvallend is dat volgens deze kaartjes de toestellen aangeduid worden als "GTD-21B". Normaal gesproken staat "T" voor training en "G" voor grounded (niet meer vliegwaardig). Mogelijk zijn deze toestellen een tijd lang gebruikt voor het trainen van toekomstig SR-71 personeel.

Het nog steeds mysterieuze karakter van deze mini-Blackbirds werd nog eens bevestigd toen ze een tijdje later in het geheim weer van Davis-Monthan verdwenen. Weer een tijdje daarna keerden ze terug, nu voorgoed. Enkele zijn onlangs nog waargenomen, maar tot op de dag van vandaag zal menig medewerker bij AMARC ontkennen dat ze er ooit geweest zijn, laat staan op dit moment!

Dit is de hele geschiedenis van de A-12 zoverre bekend. In feite hebben de A-12's nog geen twee jaar operationeel gevlogen, en waarschijnlijk nooit op de vluchten waarvoor ze origineel gebouwd waren: het overvliegen van onder andere de Sovjet-Unie. De A-12 hebben echter als prototype-versie een onmisbare basis gelegd voor de ontwikkeling van andere Blackbird-versies, waaronder de succesvolle SR-71. Ook de D-21's moeten, ondanks hun falen operationeel lucratief te zijn, een schat aan technische informatie hebben opgeleverd.



De in het vorige deel van HABA gegeven informatie dat de A-12's ook bij de NASA hebben gevlogen berust op een misverstand. In het volgende deel de jager-versie van de Blackbird: de YF-12.

ER WAS EENS...



Meer vooroorlogse vliegbewegingen

Dankzij de "Eindhovensche en Meijereische Courant" wederom belevenissen uit de jaren '30:

- 24-08-33: OK-ATO DH84 Dragon BATA
De Dragon maakte met vier passagiers op weg van Zlinn (Tjechoslowakije) naar Brussel een tussenstop.
- 31-10-33: Een Dragon van de De Havilland fabrieken laat zijn kunnen op Welschap zien. Het toestel werd voorgevloegen door de heren Thawn en Montauban van Swijndregt, de Nederlandse De Havilland agent.
- 06-05-35: PH-AJA Fokker F.XXXVI "Arend" KLM
Deze grootste Fokker was ingehuurd door studenten-dispuut "HOEK" (ja ja, OV-jaarkaart!) voor een vlucht naar Luik via Nijmegen, Roermond en Maastricht.
- 11-10-35: PH-ADO Fokker F.VIIa KLM
PH-AET Fokker F.VIIa KLM
PH-AJJ Koolhoven FK.43 "Juffertje" KLM
PH-AJK Koolhoven FK.43 "Krekel" KLM
PH-AJL Koolhoven FK.43 "Libel" KLM
PH-AKC Koolhoven FK.43 "Citroenvlinder" KLM
De F.VIIa's waren hier ten behoeve van de omscholing van LVA-vliegers naar KLM-vliegers. Negen LVA Fokker-tjes waaronder een D.17 keken toe.
- 19-09-36: PH-AFL Fokker F.XXII "Leeuwerik" KLM
PH-AKJ Douglas DC.2 "Jan van Gent" KLM
PH-AKT Douglas DC.2 "Toekan" KLM
PH-ALE Douglas DC.2 "Edelvalk" KLM
PH-ALF Douglas DC.2 "Flamingo" KLM
D-ASIS Junkers Ju.52 (?) DLH
OK-AIB Douglas DC.2 CLS
OY-DIG Fokker F.XXII "Merkur" DDL
Mist op de "Nationale" veroorzaakte deze drukte.
597 Fokker C.Vd RR LVA
623 Fokker C.Vd RR LVA
639 Fokker C.Vd RR LVA
- 13-06-37: SP-PZP RWD.13
Dit toestel opereerde zo'n drie weken vanaf Welschap voor de Poolse Philips-directeur Walterscheid.
- 15-06-37: G-AEVH Miles 11 Havvey
- 06-07-37: HB-ARI

22-08-37:	OK-ZLG	Zlin XII		BATA
	Demonstratie vlucht.			
11-05-38:	PH-APE	Lockheed 14	"Ekster"	KLM
	Demonstratie vlucht langs Nederlandse velden.			
07-06-38:	PH-AJR	Fokker F.XXII	"Roerdomp"	KLM
30-03-39:	OK-CTB	Lockheed 10		BATA

De naam BATA duikt regelmatig op in dit overzicht. "Mister Shoe" Bata zelf was een fanatiek sportvlieger waardoor de vooroorlogse BATA-vloot zo'n 30 kisten omvatte. Tevens was Bata nauw betrokken bij de Zlin-fabrieken en stelde hij zijn vliegtuigen ter beschikking aan zijn personeel. Bij de Duitse inval in '38 werden 29 toestellen in beslag genomen. Bata heeft nog geprobeerd deze terug te krijgen met de bedoeling om de helft op Welschap te baseren ten behoeve van de in Best gevestigde export-afdeling, maar dat is niet gelukt. Hopelijk kan ik binnenkort een vloot-overzicht van BATA geven.

Crashes

Ook in de vooroorlogse luchtvaart ging wel eens wat fout. Als voorbeeld twee ongevallen welke op Welschap plaatsvonden.

04 mei 1937: MLD Fokker C.1 "F-IV" kwam om ongeveer kwart over elf te hoog binnen voor de landing en besloot een doorstart te maken. Bij het gas geven liet de moter het echter afweten waardoor de C.1 voor het hek aan de westzijde van het veld vloog. Daarna bleef het toestel met de wielen in een sloot steken en sloeg het over de kop. Voor de meesten ziet zo'n verzameling gelaste buizen en linnen er al niet uit, maar toen helemaal niet meer. De bemanning kwam er enkel met de schrik nog goed van af.

14 augustus 1937: Vier LVA Koolhoven FK.51's tuften vrolijk in het rond. De "18" kwam echter te dicht bij Moeder Aarde en maakte een scherpe bocht. Jammer maar helaas, de vliegenier kreeg de kist niet meer omhoog waardoor het gevalletje tegen de vlakke sloeg. Piloten Rijnders en Van den Bosch raakten zwaar gewond.

Aanvulling op ACE 1991/1

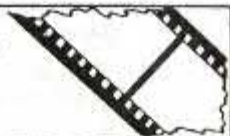
Toch een vreemd gevoel dat je op movements van bijna 60 jaar geleden nog aanvullingen kunt krijgen... Meer bezoekende kisten tijdens de vliegweek waar ik het twee ACEs geleden al over had:

12-09-32	PH-ADL	Pander DB	W Van Graft
	PH-AGA	Fokker F.IX	KLM "Adelaar"
16-09-32	PH-AFR	Fokker F.VIIb/3m	KLM "Raaf"

Allereerste Eindhoven-movement!

Tot nu toe genomineerd als allereerste vliegbeweging op Welschap is een anoniem gebleven KLM toestel op 5 juli 1932. De tweede bekende movement is wel met nummer bekend: op 5 augustus 1932 vereerde NLS Koolhoven FK.41b "PH-AGQ" Eindhoven met een bezoek.

PLAATPRAAT

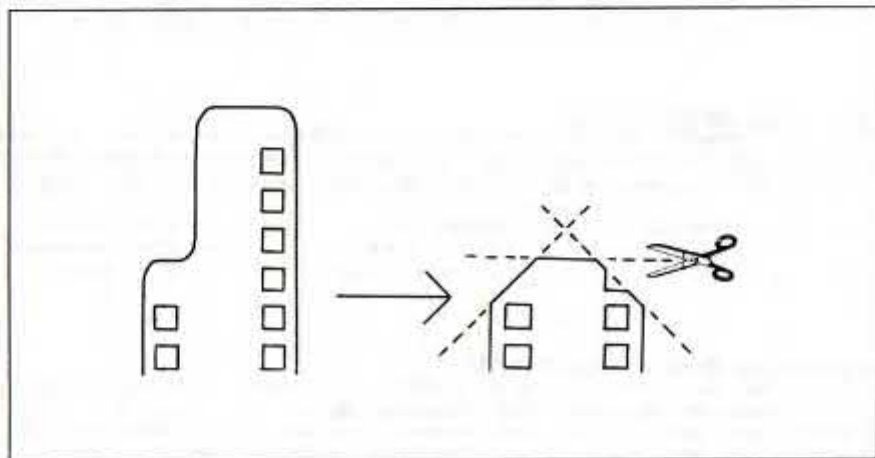


Het zelf ontwikkelen van een zwart/wit film

Sinds kort beschikt de redactie over een eigen doka (donkere kamer). Daar zullen niet alleen (onder andere voor het blad) zwart/wit foto's afgedrukt worden, maar ook zwart/wit films kunnen daar zelf snel en vrij gemakkelijk ontwikkeld worden. Doordat men alles zelf in de hand heeft kan voor sommige fotografen die nu nog in verband met de kosten dia's maken de zwart/wit fotografie aantrekkelijk worden. En om aan te tonen dat een kind de was kan doen een beschrijving van hoe dat zelf ontwikkelen in zijn werk gaat.

Stap 1: het inspoelen van de film

Om zelf te kunnen ontwikkelen hebben we uiteraard een ontwikkel-tank en chemicaliën nodig. Deze zijn te krijgen bij de betere fotozaken. Geen paniek, de kosten die je daarvoor maakt haal je met gemak na verloop van tijd er weer uit. Bij de ontwikkel-tank hoort ook een spiraal. De eerste fase is het indraaien van de te ontwikkelen film in de ontwikkel-tank, en daar is een beetje handigheid voor nodig, niet in de laatste plaats omdat heel dat proces in het absolute donker uitgevoerd moet worden (mensen die bang zijn in het donker zullen zich over die fobie heen moeten zetten). Het is ten zeerste aan te raden om het indraaien eerst goed te oefenen met een "dummy" fotorol (een niet meer bruikbaar filmrolletje). Pas als je ervan overtuigd bent dat je het indraaien blindelings kunt volbrengen is het veilig om een echte rol te gaan indraaien.



Het gemakkelijkst is om als je een fotorol vol hebt geschoten deze bij het terugdraaien niet helemaal weer in de cassette te draaien, maar laat het lipje (± 3 cm) eruit steken. Als dat niet lukt is bij de foto-vakhandel ook een handig apparaatje te krijgen waarmee de film weer uit de cassette te halen is. Het eigenlijke indraaien in de ontwikkeltank gaat als volgt te werk: trek de film 10 tot 12 cm uit de cassette (dit mag nog in het licht), knip het begin mooi recht af en knip de hoekjes daarna schuin af (zie tekening). Pak nu de spiraal en leg het begin van de film met de gladde kant (de zogenaamde emulsielkant) naar de spiraal gericht erin. Zorg dat je ook de ontwikkeltank en een schaar binnen handbereik hebt, en maak het donker. En met donker bedoel ik ook echt stikdonker. Ideaal daarvoor is natuurlijk een doka, maar ook een WC of badkamer zonder ramen kan voldoende zijn. Blijf er altijd op letten dat het minst geringste licht fataal kan zijn!

De film kan nu verder ingespoeld worden, neem hiervoor gerust de tijd. Draai de film beetje voor beetje uit de cassette en in de spiraal. Als de hele film erin zit niet de cassette lostrekken maar voorzichtig afknippen. De spiraal kan nu in de (nog droge) ontwikkeltank geplaatst worden. Als je ervan overtuigd bent dat de tank weer goed afgesloten is mag het licht weer aan (poeh...gelukkig!).

Stap 2: het ontwikkelen

Het lijkt wel een kookrecept, maar voor het ontwikkelen hebben we de volgende spullen nodig: een stofvrije ruimte met een temperatuur van rond de 20° Celcius, een thermometer, een litermaat, drie bakken om de chemicaliën in aan te maken, een fles ontwikkelaar, een fles fixeër, een fles gedistilleerd water, een tankje om de afgewerkte chemicaliën in te gooien (wel milieubewust blijven want het is troep), een emmer water van precies 20° Celcius, een kookwekker, een horloge met secondenwijzer, en natuurlijk de ontwikkeltank met ingespoelde film.

Zorg dat je al deze spullen binnen handbereik hebt, want zodra je met ontwikkelen begonnen bent heb je geen tijd meer om iets te gaan zoeken. Met behulp van de thermometer zorg je dat het water in de emmer precies 20° Celcius is. Ook de chemicaliën moeten precies deze temperatuur hebben. Dit is zeer belangrijk! Op de onderkant van de tank of in de handleiding staat de minimale inhoud aan chemicaliën.

De ontwikkelaar en fixeër moeten verdund worden met het water uit de emmer. Dit doe je in de bakken, de juiste verdunning staat beschreven in de bijsluiters. Als ontwikkelaar kan ik je aanraden om Ameloco AM74 te gebruiken. Dat is een universele ontwikkelaar die in de industrie gebruikt wordt maar ook zeer geschikt is voor de hobbyist. Blijf erop letten: de juiste temperatuur en ontwikkeltijd zijn zeer belangrijk voor een goed resultaat.

Nu komt het erop aan: zet het kookwekkertje op 5 minuten en giet de ontwikkelaar in de tank (let op de temperatuur!). Tik met de tank een paar keer op de tafel om eventuele luchtbelletjes van de film te krijgen. De eerste 15 seconden de tank constant heen en weer kiepen (nee, niet schudden!), daarna om de 30 seconden twee keer kiepen. Stop na 4 minuten de thermometer in het gat waar de ontwikkelaar in zit en meet nauwkeurig de temperatuur. Is deze

precies 20° Celcius dan de ontwikkeltijd van 5 minuten volmaken. Is deze gestegen tot 22° Celcius dan maar 4,5 minuut ontwikkelen, is de temperatuur gezakt naar 18° Celcius dan een halve minuut langer ontwikkelen. Als de tijd verstreken is giet dan de ontwikkelaar in de afvaltank.

Spoel nu de ontwikkeltank twee keer goed met het water uit de emmer, en giet daarna de fixeer in de tank. Laat de film de voorgeschreven tijd fixeren, kiep voor de zekerheid de tank om de 30 seconden een keer heen en weer. Ook de fixeer kan daarna in de afvaltank. Weer is het een kwestie van goed spoelen met het water uit de emmer, neem daar gerust ruim de tijd voor. Om te voorkomen dat kalkaanslag op de film achterblijft even naspoelen met gedestilleerd water.

De film kan nu uit de ontwikkeltank gehaald worden. Maak zeer voorzichtig het einde van de film los en hang deze in een stofvrije ruimte op. Met een gewichtje kun je ervoor zorgen dat de film recht naar beneden hangt, nooit de film neerleggen of ergens tegen aan hangen. Het drogen duurt ongeveer 4 uur, niet denken slim te zijn en een föhn pakken, want dan loop je de kans dat je stof op de film vast gaat föhnen.

En dat is alles. Als je dit een paar keer gedaan hebt gaat het heel gemakkelijk. Het zelf ontwikkelen biedt een goed alternatief voor het laten doen bij een foto vakhandel, omdat je zo zelf het hele proces in de hand hebt, en zo nodig tijdens het ontwikkelen wat bij kunt corrigeren.

Foto kaft

Als alles goed gaat zou mogelijk de volgende ACE getooid kunnen zijn (let op alle onzekerheden in deze zin !) met een heuse foto-kaft, bij wijze van experiment. Daarvoor is natuurlijk wel goed foto- of dia materiaal nodig. Daarom vragen wij dus allervriendelijkst aan eenieder die denkt leuke interessante plaatjes te hebben deze aan ons op te sturen. Ze moeten wel aan enkele voorwaarden voldoen:

- De platen moeten iets met Eindhoven te maken hebben, danwel illustrerend zijn bij een artikel in ACE. Dus geen Cessna 150 van Kualalumpur (als daar geen reden voor is...). Uiteraard mogen het zowel militaire- als civiele onderwerpen zijn.

- We hebben het liefst zwart/wit afdrukken of negatieven, maar goede diaprints of dia's zijn ook welkom. Er moet natuurlijk wel contrast in de plaat zitten (geen grijze soep dus).

Uiteraard worden de negatieven, foto's of dia's al dan niet na gebruik geretourneerd. Voor vragen over foto's in ACE of over het zelf ontwikkelen van film, of voor opsturen van materiaal kan het beste het volgende adres gebruikt worden:

Frits Withdershoven
Houthalenlaan 59
5628 PX Eindhoven
040-416547

DE MUURKRANT

- De Studiegroep Welschap onder leiding van Hans vd Donk blijft actief. Voor het archief wordt onder andere gezocht naar zoveel mogelijk gegevens over:

- vliegshows van vòòr 1980.
- rotations, oefeningen, etc.
- foto's of dia's van gebaseerde toestellen zoals Philair Heron, Dove, Queen Air, Ce.170, F.27, Gulfstream 2, Beech 18, Baron, Falcon 20 in de oude beschildering en EAC American AA-1 en AA-5 (tegen betaling natuurlijk).
- Alle informatie over het militaire en civiele verleden.

Inmiddels bestaat de studiegroep al uit één persoon, dus vooral niet dringen. Alle reacties zijn welkom op het redactieadres.

- Via een tussenpersoon ontvingen wij uit Italië het volgende verzoek: Gasparetto Nereo is op zoek naar mensen die badges (stoffen mouwemblemen) met hem willen ruilen, hij is zelf alleen op zoek naar USAF badges. Als je dit iets lijkt of je weet iemand die badges met hem zou willen uitwisselen schrijf dan naar:

Gasparetto Nereo
Via Mazzini 25
35010 Gazzo/Padova
Italy

- Ed Kooymans is op zoek naar dia's van civiel geregistreerde regerings- en overheids vliegtuigen. F28 PH-PBX is maar een voorbeeld van zo'n toestel. Toestellen van over de hele wereld zijn welkom. Ed's adres is bij de redactie bekend.

Van 23 juni tot en met 7 juli zijn zowel Marco als Perry Dirkx met vakantie. De redactie is daarom gedurende die periode niet op het redactie-adres te bereiken.
Ondanks alle vakanties zal de volgende ACE gewoon rond 21 augustus verschijnen.

Prettige vakantie allemaal !

SPOTLICHT



Deze keer geen beschrijving van één bepaald vliegtuigtype, maar van een tak van de burgerluchtvaart die voor een deel het beeld op Eindhoven bepaald: de commuters. Daarna een korte beschrijving van een commuter-maatschappij welke Eindhoven onlangs nog vereerde met een bezoek, namelijk Finnaviation.

Kenmerken commuter-luchtvaart

Net als zoveel andere ontwikkelingen binnen de luchtvaart is ook de commuter een Amerikaanse vinding. Kenmerkend voor deze tak van de burgerluchtvaart is het onderling verbinden van kleine vliegvelden en het onderhouden van diensten tussen kleine en de grote internationale vliegvelden. Aangezien commuters met kleine toestellen opereren kunnen deze routes ook rendabel gevlogen worden, iets wat met grote verkeersvliegtuigen niet mogelijk is omdat het passagiers-aanbod daarvoor gewoon te klein is. De ontwikkeling van het commuter-verkeer betekent voor de kleine vliegvelden dat ook zij over volwaardige luchtverbindingen kunnen beschikken.

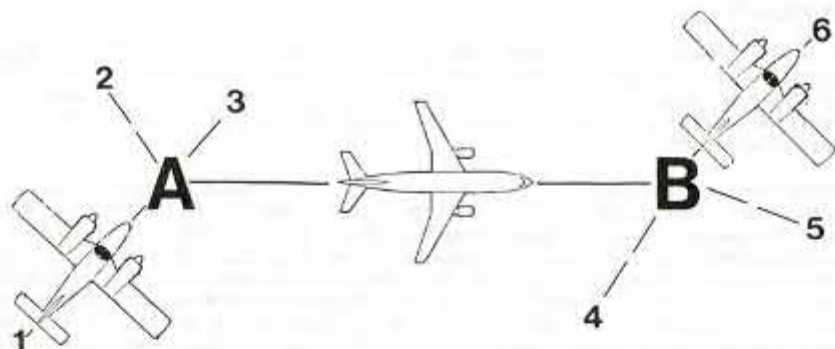
Het waren vooral de luchttaxi-bedrijven die een markt zagen voor deze lijndiensten. In eerste instantie gebeurde dit met een grote veelsoortigheid aan vliegtuigen. Populaire kisten waren bijvoorbeeld de Cessna 402 en 404, Beech 99, Embraer Bandeirante en Swearingen Metro. Door de enorme groei van het commuter-verkeer zag de vliegtuigindustrie een markt voor vliegtuigen die speciaal voor dit doel ontwikkeld werden. De markt voor dit soort toestellen is het gemakkelijkst onder te verdelen in het aantal beschikbare zitplaatsen, met als voorbeeld een aantal moderne toestellen:

- 1 tot 20 passagiers: BAe Jetstream 31, Beech Be.1900
- 20 tot 40 passagiers: Embraer Emb.120 Brasilia, Saab SF.340,
Dornier Do.228
- 40 tot 60 passagiers: ATR.42, Fokker F.50

Feeders

Ook de grote luchtvaart-maatschappijen werden wakker geschud door het commutergeweld waardoor de "feeder" ontstond. Een "feeder" voedt als het ware een "(air)liner" met passagiers. Dit betekende voor de commuters dat er financiën beschikbaar kwamen om nieuw materiaal aan te schaffen en nieuwe routes te openen. Momenteel is de hele ontwikkeling zo ver gevorderd dat vrijwel elke grote luchtvaart-maatschappij eigenaar is, of gebruik maakt van commuters, vaak gespoten in de kleuren van de maatschappij.

Schematisch ziet het hele feeder-gebeuren er als volgt uit:



A en B zijn twee grote internationale vliegvelden, terwijl 1 t/m 6 kleinere velden zijn (zoals Eindhoven). Om alle velden een directe verbinding met elkaar te geven zou een enorm netwerk nodig zijn, wat niet rendabel is omdat dan door de vaak lange afstanden met grote toestellen gevlogen moet worden, terwijl het aantal passagiers klein is. De feeders bieden een betere oplossing: een passagier die van veld 1 naar veld 6 wil vliegt met een kleine commuter naar veld A, waarna hij (of zij natuurlijk!) met een grote "airliner" naar veld B gaat. Vandaar uit brengt een andere commuter hem/haar naar de eindbestemming. Deze oplossing blijkt prima te werken, en garandeert dat vele kleine velden rendabel opgenomen zijn of kunnen worden in het luchtverkeersnetwerk.

Europa

In navolging van de VS ontwikkelde de commuter zich in Europa nagenoeg hetzelfde. Maatschappijen van het eerste uur waren onder andere Air UK, Crossair, DLT en NLM. Deze laatste had zich vrij snel ontwikkeld van een binnenlandse maatschappij tot een echte commuter.

De volgende commuters zijn verbonden aan een grote maatschappij: Brit Air (Air France), Crossair (Swissair), DLT (Lufthansa), Air Bremen (Lufthansa), SAS Commuter (SAS), Finnaviation (Finnair), Kar Air (Finnair) en KLM Cityhopper (KLM). Deze laatste commuter heette tot voor kort nog NLM Cityhopper. Behalve deze grote commuters zijn er natuurlijk ook tientallen kleinere, waaronder BASE en Air Engiadina, geen onbekenden voor Eindhoven.

De grootste belemmering voor de commuters zijn wel de diverse regeringen die uit nationale protectionistische belangen geen toegang geven voor bepaalde vluchten. Netherlines overkwam dit met de lijn Eindhoven - Wenen. De voorlopige vergunning werd door de Oostenrijkse regering niet verlengd omdat Austrian geen toestemming kreeg van de Nederlandse regering om die diensten naar Schiphol op te voeren. Met het openstellen van de grenzen binnen de EG in 1992 zullen veel van deze belemmeringen weggenomen zijn en kan ook het commuterverkeer verder groeien.

Finnaviation

Om een voorbeeld te geven van zo'n kleine commuter-maatschappij volgt nu een beschrijving van Finnaviation, naar aanleiding van het bezoek dat de SF.340 OH-PAF op 15 januari jongstleden aan Eindhoven bracht. Dit toestel voerde een vlucht uit van Malmö naar Eindhoven.

Finnaviation ontstond in 1979 bij de reorganisatie van Wihuri OY Finnwings (ontstaan uit een fusie van Lentohuolto en Nordair) door Finnair. Kunt U het nog volgen? In oktober van dat jaar opende Finnaviation haar binnenlandse lijndiensten met diverse tweemotorige Cessna's en drie Embraer Bandeirantes. Daarnaast voert het bedrijf binnenlandse nachtpost-vluchten en zakencharters uit, heeft het een eigen onderhoudsbedrijf, is het agent voor Gates (fabrikant van de Learjet) en Cessna, en geeft het vlieglessen.

Met de verkoop van de drie Bandeirantes en een Falcon 20 is Finnaviation sinds 1989 geheel gestandariseerd op de Saab SF.340, waarvan de eerste reeds in 1986 afgeleverd werd. Een overzicht:

registratie	type	constructienr.	opmerkingen
OH-FAA	SF340A(QC)	340A-065	"Norppa-Vikaren"
OH-FAB	SF340A(QC)	340A-066	"Lokki-Maasen"
OH-FAC	SF340A(QC)	340A-070	"Poru-Renen"
OH-FAD	SF340A(QC)	340A-135	
OH-FAE	SF340A(QC)	340A-139	
OH-PAF	SF340B	340B-167	geleased van Finnair

De OH-FAA t/m FAE zijn uitgevoerd in een Quick Change uitvoering waarbij 34 passagiers of vracht vervoerd kan worden. De OH-PAF heeft een "executive" (VIP) interieur.

De beschildering van de Finnaviation toestellen is als volgt: witte romp met achter de cockpitramen een Finse vlag, en een blauwe staart met daarin in het wit het silhouet van een rendierhoofd.

Tot slot voor de geïnteresseerden het adres en enkele andere gegevens van deze maatschappij:

Finnaviation OY
PL39, SF-01531 Vantaa
Finland
ICAO call-sign: "Bluebird"
IATA: FA ICAO: FAV



THRILLSEEKERS



Een weekje Zwitserland

Op een koude winteravond ontstond het idee om eens een week naar Zwitserland te gaan, niet in de laatste plaats omdat het wel eens heel erg snel afgelopen kon zijn met de nog vliegende Vampires. Volgens sommigen zouden deze nog sporadisch het luchtruim kiezen als doelsleper op het vliegveld Samedan. Mede omdat deze trip niet in een vakantie-periode viel vertrokken Perry Dirx en Dick Lohuis op zaterdag 2 maart richting "die Schweiz".

Baden-Baden - Oog za.02-03-91

Eerste veld op de route was dit Franse ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre, de landmacht dus) veld. Er viel 's zaterdags niet veel te bespeuren maar na door een paar ruitjes in de bouwvallige hangaar gekeken te hebben konden toch nog vier Alouette III's gespot worden.

Alouette III (12 GHL): 1082/CUA, 1121/CUB, 1176/CUC, 1692/CUF

Baden - Söllingen za.02-03-91

Door naar het volgende veld. In het weekeinde wordt er natuurlijk niet gevlogen door de Canadese F-18's, maar alleen al de poortwachters zijn een bezoekje waard. Hier wordt je nog eens echt verwelkomt door vier gepaalde kisten langs de weg naar de poort.

gate guards: 23605	CL-13B Sabre Mk.6	ex CAF
18784	CF-100 Mk.5	ex CAF
12785	CF-104	ex CAF
21417	CT-133	ex CAF

Lahr za.02-03-91

Verder naar het tweede Canadese veld in Duitsland: Lahr. Dit transport- en helikopter veld ligt vlak langs de snelweg naar Basel. Altijd interessant om er een blik op te werpen, ons leverde het vier Herculeessen op. (CF= Canadian Forces)

visitors: 130314, 130317, 130320, 130325 C-130E CF

Dübendorf (dorp) za.02-03-91

Zwitserland was niet ver meer, en na de grens bij Basel gepasseerd te zijn (alwaar het benodigde "autobahn-vignet" behoorlijk schuin op de voorruit werd geplakt) werd de reis voortgezet naar Kloten (ja sorry hoor), het internationale vliegveld van Zürich. Helaas was hier voor ons niet veel te halen, en omdat het al laat begon te worden leek het ons een goed idee om in het nabij gelegen Dübendorf een hotelletje te zoeken. Daarbij is de midden

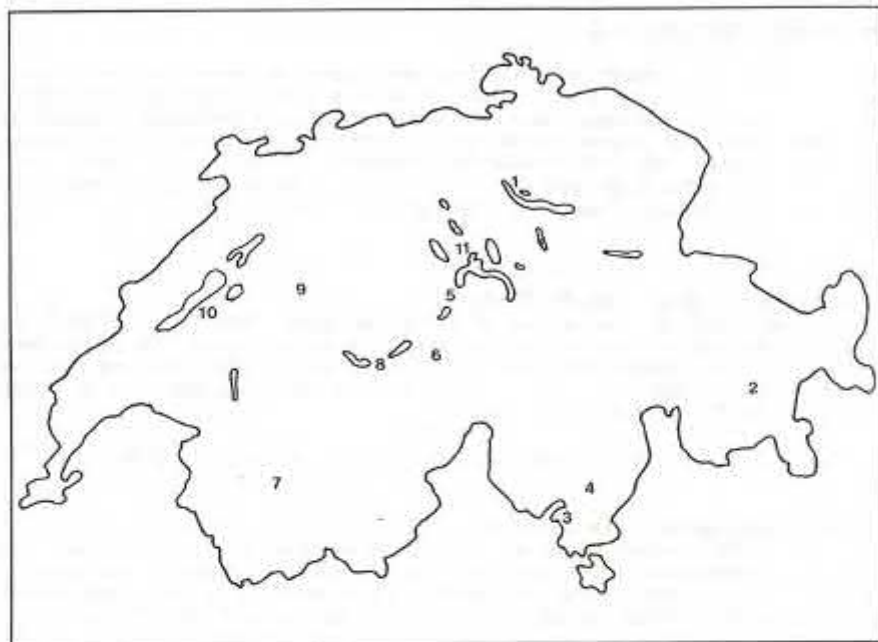
(1)

in het dorp neergezette Venom bijna niet te missen. In Hotel "Zum Bahnhof" kon worden neergestreken voor de som van 80 ZFr. "Niet eens zo duur" dacht Dick, totdat Perry erachter kwam dat dit per persoon was!. Het in de "Churchill Pub" genuttigde "Halden Krone" bier deden deze financiële aderlating echter snel vergeten.

preserved: J-1641

Venom FB.50

ex FlSt.10



Samedan zo.03-03-91

(2)

De volgende ochtend werden tijdens het ontbijt alle broodjes die wij te pakken konden krijgen genuttigd, dan wel meegenomen. We moesten nog helemaal naar het zuiden van Zwitserland, dus we zijn maar snel vertrokken naar ons hoofddoel Samedan. Dit moet haast wel één van de mooiste vliegvelden ter wereld zijn: heel klein en op grote hoogte (dit is zelfs het hoogst gelegen vliegveld in Europa) tussen de bergen. Toen wij er waren lag er nog voldoende sneeuw en vlogen de bizz-jets af en aan. Maar geen Vampires. Volgens een ingeborene (Samedanner? Samedaan?) waren we te laat, ze vlogen niet meer. We moesten het doen met één exemplaar welke ergens achter in een hangaar geparkeerd stond. Van ellende maar enkele plaatjes van de bizz-jets gemaakt.

stored: J-1169

civiel: 3A-MCS/5313

G-GAUL

C-FWSC

VR-BLB

VR-BLT/88

VR-BKD

Vampire FB.6

AS.355F1 Ecureuil 2

Ce.550 Citation II

Da.900

Da.900

Pa.31 Navajo Panther

Monacair

Chauffair

Locarno - Magadino zo.03-03-91 & ma.04-03-91

(3)

Eigenlijk hadden we een dag op Samedan willen blijven, maar dat had dus geen nut. Op naar het volgende veld. De tijd die we hiermee wonnen zou later goed van pas komen. Via Italië langs het Comomeer (wat is het hier opeens warm...) naar het vliegveld van Lugano, maar ook daar viel niet veel te beleven. Aangekomen in de buurt van Magadino was het eigenlijk wel weer eens tijd geworden om uit te gaan kijken naar een slaapgelegenheid. Een bord langs de weg met "HOTEL" erop leek dus goed van pas te komen. Na zo'n 10 kilometer over een éénbaans weggetje kwamen we aan bij een gloednieuw hotel, één nadeel: het zou pas twee dagen later geopend worden... Gelukkig werd een stukje verder een "Zimmer Frei" gevonden. Gegeten werd in een Italiaans aandoend restaurantje. Denk je echt Zwitsers bier te krijgen, krijg je Heineken! 's Maandags morgen werd op Magadino niet gevlogen, bovendien was het weer niet zo denderend. We hebben daarom niet veel meer gedaan dan een keer rond het veld rijden.

P.3-03: A-809, A-813

P.3-05: A-863, A-865

PC.7 : A-918

gate guard: J-1580

preserved : A-858

Venom FB.50

P.3-05

Lodrino ma.04-03-91

(4)

Eigenlijk waren we op weg naar Stans-Buochs, maar we wisten dat we onderweg naar de Gothard-tunnel ook langs Lodrino zouden komen. We hadden alleen geen idee waar dat veld lag. Toen Dick op een gegeven moment "Hé kijk daar!" riep dacht Perry dat hij het eerste straatje zon bedoelde, maar het bleek een rij Pilatus P.3's te zijn. Conclusie: Lodrino gevonden. Je kunt hier prima rond rijden, wij konden zo op één PC.9 na alles lezen.

P.3-03 : A-804, A-806, A-807, A-808, A-811, A-812

P.3-05 : A-846, A-849, A-856, A-862

PC.6B : V-612, V-633

PC.7 : A-909, A-915, A-932

PC.9 (ZF1st.12) : C-40.

Alpnach ma.04-03-91

(5)

Na Lodrino kwamen we ook nog langs Ambri, maar dat bleek dicht te zijn. Bij Stans aangekomen had het fraaie weer plaats gemaakt voor de beruchte grijze lucht. Ook hier bleek niets te halen te zijn, daarom werd de reis snel voortgezet naar Alpnach, waar het weer stukken beter bleek te zijn. Heel leuk hier was de Puma die net opgestart werd toen wij aankwamen. Uit het bos op een berg-helling langs het veld takelde de helikopter na het opstijgen één voor één boomstammen, die daarna in het meer gedropt werden. Door de berg op te rijden kwamen we iets hoger dan de Puma te staan, waarna schitterende foto's van deze heil gemaakt konden worden.

Alouette III: V-212, V-213, V-229, V-235, V-245, V-254, V-271

As.322 : T-312, T-313

P.3-05 : A-827

PC.7 : A-921

Meiringen ma.04-03-91

(6)

Op dit kleine smalle reserve-veld werd goed gevlogen vanaf de flightline. De zeer spectaculaire naderingen van de F-5's maken het spotten en fotograferen hier zeer boeiend. Om een berggrug te ontwijken komen de toestellen behoorlijk hoog over waarna ze met een soort kamikaze duik landen. De squadron emblemen zijn hier een beetje een probleem: sommige toestellen hebben geen badge, anderen één, en sommigen zelfs twee.

F-5E : J-3047
 F-5E (FlSt.13) : J-3037, J-3061, J-3076
 F-5E (FlSt.19) : J-3045
 F-5E (FlSt.1&19) : J-3036
 F-5E (FlSt.13&19) : J-3027, J-3081
 PC.7 : A-931

Sion di.05-03-91

(7)

Via Interlaken, waar niets te zien was, en de autotrein Kandersteg-Göppenstein werd naar Sion gereden. Daar in het donker aangekomen werd eerst de plaatselijke McDonalds bezocht, en daarna een hotel: "La Matze". Snel inboeken en richting café, want van zo'n dag reizen krijg je dorst. De volgende morgen naar het veld. Dat hier de Vampires opgeslagen stonden was ons bekend, maar dat ze er zoveel op een klein platformpje kwijt konden... Resultaat was wel dat we onmogelijk vanaf de grond alle nummers konden lezen. Gelukkig bleken die aardige Zwitsers bereid om ons op de verkeerstoren te laten. Heel interessant al die apparatuur, maar ons interesseerde meer de Vampires! Een snelle telling leverde 67 Vampi's op. Door er enkele foto's van te maken konden later thuis alle nummers op één na gelezen worden. Na dit torenbezoek zij we op een shelter (buiten het veld weliswaar) gaan zitten en hebben we nog wat gespot en geplaat. De zon was gelukkig ook af en toe weer eens van de partij. De vetgedrukte Vampires werden voorheen als doelsleper gebruikt door Ziel Flieger Korps 5 (ZFK.5).

Hunter F.58A (FlSt.2) : J-4141
 Hunter T.68 : J-4204
 Hunter T.68 (ECM FlSt) : J-4205
 P.3-03 : A-805
 P.3-05 : A-840, A-844
 PC.6B : V-620
 PC.7 : A-902
 PC.9 (ZFlSt.12) : C-401, C-402, C-404

visitors	: 316/F-GGKR	MH.1521M	ex AdA
privately owned:	(J-1631)/HB-RVC	Venom FB.50	ex SFW

opslag:

Vampire FB.6: J-1080, J-1081, J-1082, J-1101, J-1102, J-1103,
 J-1105, J-1107, J-1111, J-1115, J-1121, J-1122,
 J-1124, J-1129, J-1130, J-1133, J-1134, J-1135,
 J-1138, J-1140, J-1141, J-1143, J-1146, J-1149,
 J-1150, J-1152, J-1154, J-1155, J-1157, J-1159,
 J-1178, J-1179, J-1187, J-1193, J-1195, J-1199
 Vampire T.55: U-1203, U-1204, U-1205, U-1206, U-1208, U-1210,
 U-1211, U-1212, U-1213, U-1214, U-1215, U-1217,
 U-1218, U-1219, U-1220, U-1222, U-1223, U-1225,
 U-1226, U-1227, U-1228, U-1229, U-1230, U-1233,
 U-1234, U-1235, U-1236, U-1237, U-1238, U-1239

Interlaken di.05-03-91

(8)

Door het goede weer op Sion werd besloten terug te rijden naar Meiringen. Na weer 15 minuten autotrein kwamen we ook weer langs Interlaken, waar een F-5 en een Hunter buiten stonden.

F-5E (FlSt.18): J-3023
Hunter F.58 : J-4053

Meiringen di.05-03-91

(6)

Hier werd goed gevlogen. Niet alleen de F-5's maar ook enkele bezoekende Hawks waren schitterend te fotograferen.

F-5E : J-3047
F-5E (FlSt.13) : J-3037, J-3061, J-3076
F-5E (FlSt.18) : J-3020
F-5E (FlSt.1&19) : J-3036
F-5E (FlSt.11&18): J-3021
F-5E (FlSt.13&19): J-3027, J-3081, J-3085
F-5F : J-3204
Hunter F.58 : J-4100
Hawk T.66 : U-1259, U-1260, U-1262
P.3-05 : A-837
PC.7 : A-921

Bern - Belp di.05-03-91

(9)

Nu zaten we met een klein probleem. We zouden eigenlijk vanuit Sion naar Payerne gaan, niet eens zo'n grote afstand. Maar vanuit Meiringen is Payerne een aardig eindje rijden. Pluspunt was dat we langs het kleine vliegveldje van Bern kwamen waar een ex-militaire Pilatus buiten stond. Mooi meegenomen.

privately owned: A-810/HB-RBK

P.3-03

ex SPW

Payerne di.05-03-91

(10)

Eenmaal aangekomen in Payerne was het dus al donker, maar er werd toch nog gevlogen. Blijkbaar beoefenen de Zwitsers ook regelmatig het avondvliegen. Na even aan het veld gestaan te hebben werd een hotel en de plaatselijke chinees (restaurant) aangedaan. In de plaatselijke pub kwamen we een militair tegen die Heineken dronk maar grif verklaarde dat hij Grolsch veel lekkerder vond. Dat maakte hem natuurlijk uiterst populair bij Twentenaar Dick!

Hunter F.58 : J-4047, J-4087, J-4095
Hunter F.58A (FlSt.2) : J-4141
Mirage IIIS (FlSt.16&17): J-2303, J-2308, J-2319
Mirage IIIRS (FlSt.10) : R-2104, R-2105
Vampire FB.6 : J-1156

wo.06-03-91

's Ochtends in alle vroegte naar het veld gereden, dat potdicht zat vanwege de mist. "Dat wordt dus niks" dachten wij, maar al na een paar minuten kwamen de eerste F-5'en door de mist aan gederd en kozen het luchtruim. De mist bleek niet hardnekkig te zijn, na een tijdje werd zelfs een zwak zonnetje zichtbaar. Terwijl de mist optrok werd ook de flightline met een twintigtal F-5'en, Hunters en Pilatusjes zichtbaar. Achter een hangaar stonden vijf Alouette III's opgesteld welke 's middags gebruikt

zouden gaan worden voor een camouflage oefening. Maar het interessante van dit veld zijn natuurlijk de Mirages, en die lieten zich die dag goed zien en fotograferen. Ééntje was zelfs nog getooid in het oude zilverre kleurenschema. We hebben de hele dag hier gestaan, pas na het bericht van de verkeerstoren dat het vliegen beëindigd was zijn we aangereden richting Emmen.

Alouette II	: V-57
Alouette III	: V-201, V-224, V-248, V-249, V-254 V-260, V-265, V-278, V-282
F-5E	: J-3077
F-5E (FlSt.1)	: J-3038, J-3088
F-5E (FlSt.13)	: J-3028, J-3034, J-3058, J-3065
F-5E (FlSt.18)	: J-3006, J-3024
F-5E (FlSt.19)	: J-3041, J-3082
F-5E (FlSt.1&13)	: J-3067
F-5F (FlSt.1)	: J-3210
Hunter F.58	: J-4047, J-4087, J-4095
Hunter F.58A (FlSt.2)	: J-4142
Hunter T.68 (ECM FlSt)	: J-4205
Mirage IIIS (FlSt.16&17)	: J-2303, J-2305, J-2314, J-2318, J-2319, J-2324, J-2325, J-2329, J-2330
Mirage IIIRS (FlSt.10)	: J-2104
Mirage IIIDS (FlSt.16&17)	: J-2011
P.3-05	: A-828, A-834, A-837
PC.6B	: V-631
PC.7	: A-903, A-917, A-920, A-924, A-927, A-931
Vampire FB.6	: J-1156

Emmen do.07-03-91

(11)

Naar ons idee werd hier slecht gevlogen, alhoewel we toch nog een respectabel aantal kisten bij elkaar hebben weten te schrapen. Dit veld huisvest ook "GRD Flugversuche", oftewel de Zwitserse testeenheid. Toen wij er waren werd er druk gevlogen met een onbemand toestelletje, later geïdentificeerd als een "Ranger".

Alouette III	: V-210
F-5E (FlSt.11)	: J-3015
F-5E (FlSt.19)	: J-3035
F-5F	: J-3202, J-3209
Hawk T.66	: U-1251, U-1252, U-1253, U-1255, U-1259, U-1262, U-1264
Hunter F.58	: J-4067, J-4096
Hunter F.58 (GRD)	: J-4013
Hunter F.58 (Pd.Suisse)	: J-4021
Hunter F.58A	: J-4126
Hunter F.58A (FlSt.20)	: J-4112
P.3-05	: A-839, A-872
PC.6B (GFE/GRD)	: HB-FCF
PC.7	: A-904, A-910, A-916, A-921, A-939
Ranger Drone (GRD)	: D-104
Vampire FB.6	: J-1127, J-1144

Een korte "Thrillseekers" deze keer, de andere redacteuren hadden zoveel te vertellen dat deze ACE al bijna vol zat. Maar wees gerust: het vervolg van deze trip zal over 2 maanden verschijnen. Kwestie van geduld hebben...

HAF 3005 IS CLEARED
 FOR TAKE OFF, RUNWAY 22
 WIND 270, QNH 1016
 GVA 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1

AAAT AOT !

