

ACE

Spotting Group Eindhoven



1991 / 6 ——— December



Alsair's Beech 90 F-GEOU komt zó vaak op Eindhoven dat hij ook als foto een plaatsje in de ACE verdient. Bij deze. (19 november 91)



Diezelfde dag stond ook Cessna 550 Citation G-OSNB van "Scottish & Newcastle" weer eens op het Eindhovense platform. (19 november 91)



USAF C-9's zijn niet meer weg te branden. Vooral de 71-0879 van Frankfurt is tegenwoordig een regelmatige bezoeker. (archief)

REDACTIONEEL

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

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

Losse nummers excl. verzending: f 3,00 per nummer

Losse nummers incl. verzending: f 5,00 per nummer

Los abonnement ACE : f 22,50 voor 1992

Lidmaatschap SGE : f 25,00 voor 1992

Storten op ABN-rekening 52.86.95.479 t.n.v SG Eindhoven, met vermelding van naam en adres. Het gironummer van de bank is 115.00.00.

Redactieadres:

Marco Dirxx Klaproos 20 5684 JA Best 04998-90792

Redaktiesamenstelling:

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

Medewerkers:

Airnieuws/Ton Jochems, Frans vd Broek, Eindhoven Airport, Flash, Archief Eindhoven, Paul vd Hurk, Peter Liebe, Donald Mafura, Mark vd Moosdijk, Marcel Rooymans, Pascal Winters, Ton vd Zeeuw.

De sinterklaascadeautjes al uitgepakt? Mooi, dan kunt u eindelijk in alle rust alweer de laatste ACE van het jaar doorlezen.

Tijdens een recente vergadering dachten enkele redactieleden in een tamelijk aangeschoten bui "Ach, waarom wachten tot volgend jaar?". Kortom, voortaan altijd foto's, en niet alleen op de kaft, maar ook her en der verspreid in het blad zelf. Op deze manier hopen we de soms toch wat saaie lettertjesbrei wat op te fleuren.

In dit nummer sluiten we bijna de Blackbird-serie af, en kunt U in de Thrillseekers lezen hoe enkele redactieleden bekeerd werden tot het Enige Echte Ware Geloof. Lees en huiver!

Rest ons nog U prettige feestdagen en een fraai 1992 te wensen.

| inhoud | pagina |
|---|--------|
| Redactioneel | 1 |
| SGE'tjes | 2 |
| In de landing | 7 |
| ACTuEel | 12 |
| Monografie : HABU deel 7 (SR-71) | 16 |
| Er Was Eens.. : Eerste-vluchten op Walschap | 25 |
| De Muurkrant | 26 |
| Keuringsdienst van Waren: Minolta Dynax 7xi | 28 |
| Spotlicht : Britannia Airways | 30 |
| Thrillseekers : Oldenburg & coast-Duitsland | 32 |

Voor kant: Alpha-Jet 40+95 samen met enkele broertjes op Oldenburg.

SGE 'tjes

Jaaroverzicht 1991

Toen medio 1990 een gedeeltelijk vernieuwd SGE-bestuur besloot de vereniging nieuw leven in te blazen werden twee prioriteiten gesteld: het opzetten van een eigen blad en het regelen van basisbezoeken. Vooral het gebrek aan het laatste was een vaak geuite klacht door de leden. Gelukkig wordt de moeite gewaardeerd. Hopelijk blijft U ons steunen en voorzien van commentaar en voorstellen, zodat wij de ingeslagen weg voort kunnen zetten. Om het geheugen wat op te frissen leek ons een overzicht van de hoogte- en dieptepunten van de afgelopen twee jaren geen on aardig idee:

- 21 april 90: Als voorproefje op de dingen die gaan komen regelt SGE voor belangstellenden een bezoek aan het Brusselse luchtvaart museum. Het kleine groepje kan niet alleen de uitstekende verzameling toestellen aanschouwen, maar ook fotografieren, iets wat normaal niet toegestaan is. Op dat moment is het nieuwe bestuur nog lang niet compleet en een blad alleen nog maar een idee in het achterhoofd van enkele mensen.
- 7 juni 90: 316's laatste rotation met NF-5's was met Jaguars van het 226 OCU. Tijdens de spottersdag waren niet alleen deze maar ook andere smakelijke hapjes te bewonderen. Hoogtepunt was een doorstart van twee Iowa ANG A-7's die op Brustem op deployment stonden. Waar een simpel telefoontje al niet goed voor is.
- 28 nov 90: Na maanden van touwtrekken, plannen, bloed, zweet en tranen verschijnt het nulnummer van de ACE. Gelukkig reageren de meeste leden enthousiast, zodat veel eerder dan verwacht kan worden overgegaan tot het afdrukken van foto's. Twee-maandelijkse verschijnen is een behoorlijk zware last op de schouders van de redactie, het neemt behoorlijk wat vrije tijd in beslag, maar het word graag gedaan.
- 1 dec 90: Niet door ons georganiseerd, maar wel het vermelden waard is de door SGE bereikte tweede plaats bij het door Volkel georganiseerde nationale spotterskampioenschap. Op 21 december 1991 organiseert Soesterberg het vervolg van dit evenement. In de volgende ACE kunt U vernemen hoe SGE het er daar vanaf heeft gebracht (allemaal komen kijken!).
- 25 jan 91: Zoals gebruikelijk wordt de spottersavond die dag gehouden in het VVTC gebouw op de vliegbasis. De aanwezigen krijgen gevarieerde diashows uit onder andere Amerika en oost-Duitsland te zien.
- 15 maart 91: Om meer dan één reden een dieptepunt is het officiële afscheid van de NF-5. Ondanks inspanningen van de vliegbasis is SGE niet welkom. Ach, het was toch pakkeweer! De volgende maandag vliegen de NF-5's overigens gewoon weer, maar het einde is definitief in zicht...

- 25 maart 91: Willem Westerhof en Frits Withershoven (onze ondernemende "reiscommissie") plukken de eerste vruchten van hun inspanningen: geheel onverwacht worden wij uitgenodigd voor de persdag op Zweibrücken naar aanleiding van het vertrek van de RF-4C Phantom uit Europa. 25 man nemen de kans waar, maar helaas valt ook hier het weer zwaar tegen. 's Middags is het in de landing van Ramstein wel gezellig!
- 21 mei 91: Weer onverwacht is de uitnodiging van Manching. Een basisbezoek was eerder al afgewezen, maar we mogen wel komen op de persdag ter gelegenheid van de allerlaatste vlucht van een Duitse Starfighter. In totaal zijn meer dan 50 bijzondere toestellen te bewonderen, waarvan 17 van de voormalige oost-Duitse luchtmacht. Unaniem werd het de lange reis (Manching ligt 800 km zuidelijker) meer dan waard bevonden. (Overigens was volgens goed ingelichte bronnen de tot nu toe anoniem gebleven Transall de 50+75).
- 11 juni 91: Enkele SGE'ers nemen op Gütersloh deel aan een persdag. Hoogtepunten zijn de Portugese Puma, twee Franse Lynxen en een Britse Puma die 2 weken later zou crashen. Voor het eerst manifesteert een groepje onlangs georganiseerde Duitse spotters zich, op een typische Duitse manier (grote mond, etc.).
- 20 juni 91: SGE krijgt een uitnodiging om aanwezig te zijn bij de jaarlijkse spottersdag op De Kooy. Goede poging om eindelijk eens die Lynxen compleet te krijgen!
- 26 juni 91: Dankzij een door de vliegbasis opgelegde beperking kunnen maar 6 personen naar de spottersdag op Leeuwarden, naar aanleiding van de oefening "Diatit". Het is die dag overigens bereslecht weer.
- 27 juni 91: Door de geringe belangstelling gaat het basisbezoek op Hopsten niet door (we raken verwend?).
- 1-4 juli 91: Wat ons betreft een hoogtepunt: SGE krijgt een uitnodiging om aanwezig te zijn bij de vierdaagse "Pressereise" door oost-Duitsland. Zowel de fotografen als de nummertjesfanaten kunnen hun hart ophalen. Het schitterende weer en de Duitse hoffelijkheid maakte het alleen nog maar mooier.
- 21 aug 91: Bij wijze van proef word de ACE voorzien van een fotokaft. Hoewel nog niet helemaal naar onze zin zijn de leden enthousiast. Experiment geslaagd.
- 28 sep 91: Een opmerkelijk klein aantal leden komt opdagen op de SGE-avond. De combinatie nieuwe locatie, zaterdagavond en vergeetachtigheid zullen hiervoor wel verantwoordelijk zijn geweest. Eén ding staat vast: het was gigantisch gezellig. Over een tijdje in de herhaling, dan op een vrijdagavond.
- 13 okt 91: Omdat men op Wildenrath zoveel aanvragen had binnen gekregen kon het eerder toegezegde basisbezoek niet doorgaan. Daarvoor in de plaats komt een uitnodiging voor de "Phantom Photocall". Klapper is de nog vliegende Lightning van BAe Warton.
- 14 okt 91: De Duitse Alpha-Jets gaan niet lang meer mee, dus een bezoek aan Oldenburg was geen slecht idee. De dag is prima georganiseerd, alleen komen de fotografen niet voldoende aan hun trekken (ondanks eerdere toezeggingen en het fantastische weer). Gelukkig past iedereen zich aan het geboden programma aan. Geïnteresseerden kunnen zelfs een korte vlucht meemaken in de simulator. Helemaal te gek!

Phantom Photocall op Wildenrath, zo.13-10-91

Dit was wat betreft de spotters het officiële afscheid van de Britse Phantoms van het 19 en 92sqn. De (laatste) reünie van 19sqn gaf de basis een goede gelegenheid om alle Nederlandse en (helaas ook) Duitse spotters in één keer in de gelegenheid te stellen de fraaie toestellen op de gevoelige plaat vast te leggen. Het werd een typische Britse happening met enkele bijzondere bezoekende toestellen. Alleen het weer hè...

Shelterarea 19sqn:

| | | | |
|---------------|-----------------|---------|------------|
| Hawk T.1A | : XX253 | RAF | Red Arrows |
| | XX352 | " | 2TWU/63sqn |
| Phantom FGR.2 | : XT894/Y | " | 56sqn |
| | XT899/B (blauw) | " | 19sqn |
| | XT909/A | " | (19sqn) |
| | XV408/Z | " | 92sqn |
| | XV419/AA | " | 19sqn |
| | XV422/C | " | (19sqn) |
| Tornado GR.1 | : ZA453/EG | " | 15sqn |
| Tornado F.3 | : ZE788/FH | " | 25sqn |
| Lightning F.6 | : XS904 | MoD(PE) | BaE Warton |

Shelters 19sqn:

| | | | | |
|---------------|-----------|-----|------------|-------|
| Phantom FGR.2 | : XV404/I | RAF | shelter H4 | 19sqn |
| | XV494/D | " | shelter H8 | 19sqn |
| | XV499/F | " | shelter H6 | 19sqn |

Platform overzijde #1 (60sqn):

| | | | |
|-------------|------------|-----|------------|
| Andover C.1 | : XS637 | RAF | 60sqn |
| Hawk T.1 | : XX224 | " | CFS |
| | XX309 | " | 4FTS |
| Hawk T.1A | : XX196 | " | 1TWU |
| | XX286 | " | 1TWU/79sqn |
| Tornado F.3 | : ZE341/HD | " | 111sqn |

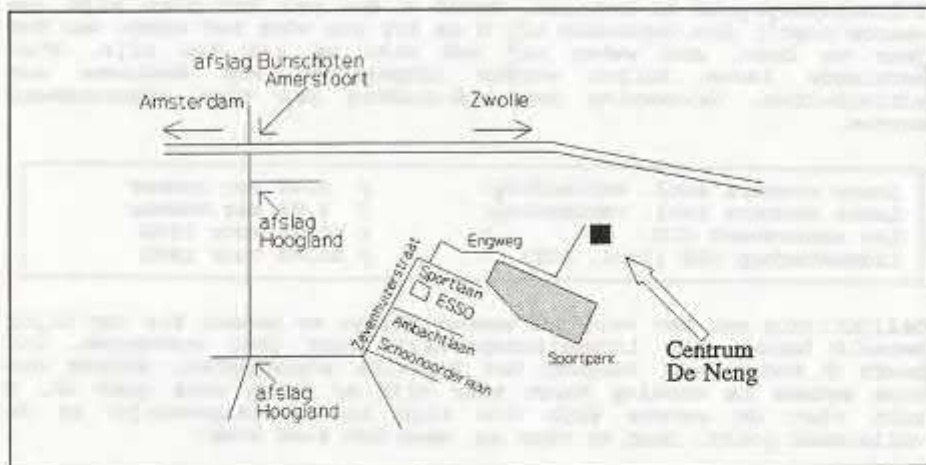
Platform overzijde #2:

| | | | |
|--------------|------------|-----|--------------|
| Tornado F.3 | : ZE889 | RAF | F3 OEU |
| | ZE907/EN | " | 23sqn |
| Tornado F.3T | : ZE166/AF | " | 2290CU/65sqn |
| | ZE202/AH | " | 2290CU/65sqn |
| | ZE862 | " | F3 OEU |



Nationale Spotterskampioenschappen 1991

Op 21 december zal in Hoogland (bij Amersfoort) weer gestreden worden om de felbegeerde titel "de beste spottinggroep 1991 van Nederland". Vorig jaar kreeg Soesterberg deze titel en werd Eindhoven een goede tweede. Dit jaar barst de strijd weer los en moet SGE wederom alle registers gaan opengooien om de rest van de meute van zich af te houden. Voor de broodnodige extra morele steun zijn SGE-supporters dus van harte welkom! Het wordt gegarandeerd net zo gezellig als vorig jaar, dus U mag dit niet missen. Behalve de quiz is er ook een luchtvaartbeurs en een diashow.



De kampioenschappen worden gehouden in Centrum De Neng (niet te verwarren met Da Nang), Engweg 7 in Hoogland. De zaal gaat open om 1 uur. Entree is f3,50, behalve voor SAS-donateurs (moeilijke term voor Soesterberg-leden) en alle vrouwelijke bezoekers.

Voor de automobilisten hebben we een kaartje gemaakt, openbaar vervoer gangers kunnen met buslijn 116 vanuit Amersfoort het evenement bereiken door in Hoogland bij halte Tolick uit te stappen.

Activiteiten 1992

Terwijl de laatste uurtjes van 1991 wegtikken is de reiscommissie al weer druk in de weer om ook het komende jaar net zo interessant te maken als het afgelopen jaar. Niet alleen hebben we van de vliegbasis Eindhoven al te horen gekregen dat we binnenkort bij het 316 squadron, en op een later tijdstip ook bij het 334 squadron, welkom zijn om het dagelijkse reilen en zeilen mee te maken, ook zijn er onderhandelingen gaande met Frankfurt/Rhein-Main, maar de ervaring heeft ons geleerd dat de Amerikanen nog op het laatste moment van mening kunnen veranderen.

Met SG Volkel is afgesproken om op dit gebied tot een betere samenwerking te komen. Zo denken we aan het gezamenlijk organiseren van basisbezoeken en reizen. Ook het inkopen van bepaalde artikelen, zoals binders, kan door het samen doen goedkoper worden.

Luchtvaartavond

Een ander steeds weer terugkerend fenomeen is de luchtvaartavond. Het gezellig samenzijn is blijkbaar weer in trek want de laatste tijd vragen velen ons wanneer de volgende avond georganiseerd gaat worden. Hoewel wij onze zinnen hebben gezet op februari is de precieze datum, tijd en plaats nog niet vastgesteld. Wel staat vast dat het deze keer (op veler verzoek) weer een vrijdagsavond wordt.

Lidmaatschap 1992

Het geld stroomt binnen, maar nog steeds heeft niet iedereen zijn lidmaatschapsgeld al betaald. Mocht U dit wel van plan zijn (en waarom niet?) dan verzoeken wij U om dit nog vóór het einde van het jaar te doen, dan weten wij ook waar we aan toe zijn. Niet betalende leden zullen worden uitgesloten van deelname aan activiteiten. Nalevering van ACE-nummers kan niet gegarandeerd worden.

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

Gelijktijdig met het volgende nummer zullen de mensen die (op tijd) betaald hebben het lidmaatschapsbewijs voor 1992 ontvangen. Dit heeft U nodig voor toegang tot bepaalde evenementen. Scheur dus niet meteen de envelop kapot maar kijk er eerst eens goed in. U zult niet de eerste zijn die zijn lidmaatschapsbewijs in de vuilnisbak gooit. Lach er maar om, maar het komt voor!

Kerstgroeten

Tekenwonder Donald Mafura heeft een iets andere visie op de aloude kerstman. Hoewel niet gecharmeerd van de getemde F-16's (die horen in het wild te leven) gaat de lading ACE's achterin de slee er bij ons wel in.



IN DE LANDING



In dit laatste nummer van 1991 willen we iedereen bedanken voor het doorgeven van zijn waarnemingen. Zonder jullie bijdrage is een goed overzicht van de vliegbewegingen niet mogelijk. We hopen dan ook dat we in 1992 op jullie medewerking kunnen rekenen.

Militair September 1991 aanvullingen

| | | | | |
|----|-------------------|--------|---------|------------|
| 04 | LX-N904.. | E-3A | NAEFW | o 17.00u |
| 05 | LX-N904.. | E-3A | NAEFW | o 19.50u |
| 12 | N50CJ | CL-13B | CJInc. | * "AK71" |
| 23 | <u>040/12-040</u> | C-160D | 221Filo | o "TAF040" |
| 26 | <u>308</u> | P-3C | Marpat | * |

De NATO-Awacsen in het begin van de maand kwamen laag over het noorden van Eindhoven.

Militair Oktober 1991

| | | | | |
|----|------------|--------------|-----------|--------------------------------|
| 01 | AT32 | Alpha-Jet | 9W | * 15.00u |
| | FA96 | F-16A | 23sqn/10W | * 11.32u |
| | B-70 | Bö-105CB | 299sqn | 10.30u |
| | 1x | UH-1H | USAR | o 11.28u en 15.55u |
| 02 | N30CJ | CL-13B | CJInc. | * 14.07u "AK71" |
| | A-275 | Alouette III | GPLV | * 14.00u |
| | L-06 | Pilatus PC-7 | EMVO | * 10.20u |
| | L-07 | Pilatus PC-7 | EMVO | * 13.00u |
| | A-... | Alouette III | 300sqn | 09.15u |
| | A-... | Alouette III | 300sqn | 09.15u |
| | A-... | Alouette III | GPLV | 14.25u |
| | 2x | Tornado | | * 14.05u |
| 03 | 12423 | CH-124 | HT-406 | * |
| | 124.. | CH-124 | HT-406 | * |
| | 124.. | CH-124 | HT-406 | * |
| | A.. | Alouette II | Bla | |
| | A.. | Alouette II | Bla | |
| | 2x | F-111 | USAF | * 14.10u |
| 07 | 029/- | C-160D | 221Filo | a "TAF029" |
| | 71-0879 | C-9A | 55AAS | * |
| 08 | 029/- | C-160D | 221Filo | d "TAF029" naar Gilze-Rijen |
| | J-231 | F-16A | 323sqn | * demo c/s "M1768" |
| 09 | FB07 | F-16B | no badge | * 16.14u en 16.23u |
| 10 | 71-0878 | C-9A | 55AAS | * 13.00u t/m 15.00u |
| | B-41 | Bö-105CB | 299sqn | |
| | L-06 | Pilatus PC-7 | EMVO | * 15.54u |
| 14 | 41+73 | Alpha-Jet | JBG41 | d |
| | J-236 | F-16A | 323sqn | * |
| 16 | J-650 | F-16B | 323sqn | * 14.13u |
| | J-871 | F-16A | 312sqn | * 15.20u |
| 22 | C-.. | F-27 | 334sqn | * 13.15u |
| 30 | J.. | P-3C | Marpat | * 15.54u |
| 31 | CR/79-0027 | F-15C | 32FG | * 15.30u |

In het begin van de maand was het nog redelijk weer, maar de laatste dagen werd het echt herfst. En dat is ook terug te vinden in de vliegbewegingen. Het absolute hoogtepunt is natuurlijk de CH-124 van de Canadezen, helaas bleven de twee anderen onbekend. Verder valt de Sabre van Corporate Jet ook weer op. Na een doorstart in september kwam deze doelsleper ook deze maand weer voorbij. Het doorstarten werd ook weer regelmatig beoefend door de C-9's van het 55AAS, de lol gaat er ondertussen wel vanaf. Een ander exemplaar van USAFE was er in de vorm van een F-15 van de 32nd Fighter Group. Sinds kort is het Tactical hiervan verdwenen, niet dat ze ineens niet meer tactisch zijn, want deze naamsverandering treft de meeste eenheden van de Amerikaanse luchtmacht. Dit alles als gevolg van de Golf-oorlog.

Militair November 1991

| | | | | | |
|----|--------|--------------|----------|----------|-----------|
| 01 | 150495 | UP-3A | Keflavik | d 14.40u | "VV50495" |
| 06 | A-... | Alouette III | GPLV | | wit c/s |
| 08 | H-67 | Alouette III | SAR | | |
| 13 | J-137 | F-16A | 314sqn | a | |
| | J-210 | F-16B | 314sqn | a | |
| | J-884 | F-16B | 314sqn | a | |
| | C-.. | F-27 | 334sqn | * | 13.53u |
| 27 | 307 | P-3C | Marpat | * | |
| | J-066 | F-16B | 315sqn | | |
| | L-04 | Pilatus PC-7 | EMVO | | |
| | L-08 | Pilatus PC-7 | EMVO | | |

Ja, toen kwam november en sloeg de herfst ouderwets toe met een flink aantal mistige en regenachtige dagen. Hierdoor werd het aantal vliegdagen flink beperkt. Tussen deze dagen door toch nog wat vliegbewegingen, met als hoogtepunt een heuse US Navy Orion van Keflavik. Vanwege een feestdag in Duitsland moest hij uitwijken naar Eindhoven, van mij mag dit vaker gebeuren. Op de 13^e kwamen een drietal F-16s van 314sqn naar Eindhoven. 314sqn was op rotatie of oefening naar Lossiemouth, de overgebleven toestellen verhuisden voor een dag of tien naar Eindhoven.

Civiel september 1991

| | | | | | |
|----|--------|--------|----------------------|----------------|----------------|
| 04 | G-ICED | Ce501 | Iceland Frozen Foods | EGTH/EGTH | 05 |
| | D-ICAJ | Ce310 | | / | |
| | F-GJJJ | Be100 | Challeng'Air | / | |
| | G-IPRA | Be200 | THZ | / | |
| 06 | G-BSCN | TB20 | | EGTF/EGTF | |
| 09 | D-IIHA | Be90 | | EDBB/EDFE | 10 |
| | G-BMZD | Be90 | CEGA | EGHR/EGHR | |
| | G-CEGA | Pa34 | CEGA | EGHR/EGHR | |
| 10 | G-BRXD | Pa28 | | EGMC/EGMC | 11 |
| 11 | G-BAFW | Pa28 | | EBOS/EDLG | |
| | G-COMM | Pa27 | | EGMC/EGSS | |
| | G-KINK | Ce340 | | EGBB/EGBB | |
| | OO-IBI | Ce500 | Ibis | EBAW/LFST/EBAW | |
| | SE-DLK | WW1125 | | SND024 | EBBR/ESSA |
| 12 | OE-GAA | Ce560 | Tyrolean | LOWI/LOWI | |
| 13 | D-IAQA | Pa31T | Quick Air | EDDK/LFQQ | |
| | G-BAFW | Pa28 | | EDLG/EBOS | |
| | OE-FKP | Be58 | | LOWW/LOWW | 16 |
| 16 | OH-LYW | DC9 | Finnair | FIN5295 | EFHK/LTBA |
| 17 | F-GHDX | Da10 | West Reefer | | LFRQ/EDBT/LFOT |
| | D-IPOR | Be200 | NFD | NFD2558 | EDDN/EDMS |
| | F-GHER | Da10 | Regourd | | / |
| | I-FLYK | Da20 | Eurofly | | / |

| | | | | | | |
|----|--------|-------|----------------|-----------|--------------|----|
| 18 | D-GGOD | Pa44 | | | EDDK/EDDK | |
| | G-BMZD | Be90 | CEGA | | EGHR/LFPB | |
| | OY-MPA | Hs125 | | DMA8181/2 | EKCH/EKCH | |
| | G-THUR | Be200 | THZ | | / | |
| | G-BHTT | Ce500 | | | / | |
| | G-BHSU | Hs125 | Shell | | / | |
| 19 | G-BMZD | Be90 | CEGA | | LFPB/ | |
| | OO-VCI | B206 | VC Helicopters | | / | |
| 20 | N76108 | Ce172 | | | / | |
| | OO-COP | B206 | Publi Air | | EBGB/EHBK | |
| | OO-RCH | Sa365 | | | EBZZ/EHBK | |
| | OO-RJR | R22 | | | EBZH/EBZH | |
| | OO-VCI | B206 | VC Helicopters | | EHBK/EHBK | |
| 23 | D-EIKN | Mo20 | | | EHGG/EDDH | 26 |
| | OE-FED | Ce425 | Taxiflug | | LSZR/LSZR | 24 |
| 24 | D-GMAB | Pa34 | | | EDQM/EDMA | |
| 25 | D-IBHH | Ce421 | | | EDDS/EDDS | 26 |
| | D-IDDD | Ce421 | City Air | | EDDS/EDDS | |
| | F-GFME | Be90 | | EXU2681/3 | EHAM/LFPN | |
| 26 | D-IFLC | Ce421 | | | EDML/EDDM | |
| | G-BMZD | Be90 | CEGA | | EGHR/EGHR | 27 |
| | OY-JEY | Ce500 | Danish AS | | EKRK/ESGP/ns | |
| 27 | OY-JEY | Ce500 | Danish AS | | ns/LFST/LFPO | |
| 30 | D-GMAB | Pa34 | | | EDQM/EDMA | |
| | G-BMZD | Be90 | CEGA | | EGHR/EGHL | |
| | F-GDFF | Be200 | | | / | |

Nederlands bezoek:

| | | | | | |
|--------|-------|--------|--------|--------|-------|
| PH-CTD | 5 | PH-LPO | 4 | PH-SBU | 11,23 |
| PH-CTG | 24 | PH-MCX | 2,12 | PH-SBX | 11 |
| PH-CFG | 16 | PH-MDX | 4,5,26 | PH-SBY | 2 |
| PH-DKI | 19,20 | PH-OII | 6 | PH-SBZ | 9,16 |
| PH-HAF | 13 | PH-PCT | 4 | PH-SNJ | 11 |
| PH-HNK | 11,20 | PH-PIE | 19 | PH-SST | 4 |
| PH-HVG | 24 | PH-PTD | 25 | PH-SVG | 27 |
| PH-HVM | 10 | PH-SBD | 11,16 | PH-TEB | 2 |
| PH-HVN | 3 | PH-SBE | 23 | PH-TSI | 19 |
| PH-HVT | 17 | PH-SBN | 9 | | |

Linverkeer & regelmatige bezoekers:

| | | | |
|---------------------|--------------|--------|------------|
| Air Atlantis | (AIA352/3) | | |
| CS-TIF | B737 6,13 | CS-TIG | B737 20,27 |
| Alsair | (LSR100/1) | | |
| F-GEOU | Be90 3,10,24 | F-GFLY | Be90 3,17 |

Transavia zette deze maand vier verschillende 737's in naar Kreta. Eveneens haalden zij, met de van Plana ingehuurd 737-200 PH-TSI, PSV op de 19^e op in Turkije. Hetzelfde PSV werd trouwens door Finnair naar Turkije gevlogen. In het kader van "Take Off" (of kijkt U nooit tv?) vloog Fokker 100 PH-CFG als "V00 1" (Yeronica Omroep Organisatie!) van Amsterdam naar Eindhoven en weer terug. Hoogtepunt was wel de Zweedse Astra op de 11^e. Het Philips-jubileum op de 18^e viel ook qua vliegtuigen zwaar tegen. Twee dagen later werd het met een kleine helikopter-invasie weer goed gemaakt.

Civiel oktober 1991

| | | | | | |
|----|--------|-------|-----------|-----------|-----------|
| 01 | F-GLIM | Ce560 | Limagrain | EHTW/LFLC | 02 |
| 02 | F-GJXX | Ce560 | Decaux | EGTH/LFLS | 03 |
| | F-GLIM | Ce560 | Limagrain | LFLC/LFLC | 03 |
| 03 | D-CDWN | Lj35 | | ADN1000 | EDDM/EDDM |

| | | | | | | |
|----|--------|--------|--------------------|-------------|----------------|----|
| | F-GLIM | Ce560 | Limagrain | | LFLC/LFLC | 04 |
| | G-BMZD | Be90 | Colt | | EGHR/EGHR | |
| | OO-RJR | R22 | VC Helicopters | | EBZH/EBZH | |
| 04 | F-GJXX | Ce560 | Decaux | | LFPN/LFPN | |
| | F-GLIM | Ce560 | Limagrain | | LFLC/LFLC | |
| | N23659 | Be58 | | | / | |
| 07 | F-BXAP | Be90 | | ASO721P/22P | LFRM/LFRM | |
| | OO-CFA | Pa34 | | | EBZW/EHGG/EBZW | |
| 08 | OY-ARV | Mu2B | Jetair | | EKRK/LFST | 09 |
| | G-EGJA | TB20 | | | / | |
| 09 | D-IEEA | Pa31T | | AMB94 | EDVV/EDVV | |
| | F-BVFN | Da20 | Michelin | | EKCH/LFPB | |
| | G-BDUN | Pa34 | | MCD072 | EGGW/EHAM | |
| | OE-GBR | Lj35 | | JOK092/3 | LOWW/LOWW | |
| | OY-ARV | Mu2B | Jetair | | LFST/LPOP | 10 |
| 10 | G-FOOD | Be200 | Specbridge | | EGNE/EGNE | |
| | OO-TLS | Be100 | Travail | | EBAW/ESGP/EBAW | |
| | OY-ARV | Mu2B | Jetair | | LFOT/LFST | 11 |
| | OY-ARV | Mu2B | Jetair | | LFST/EKRK | |
| 14 | F-GHIV | Be90 | Air Vendee | | EBAW/EBAW | |
| | HB-VJV | Da20 | | FPG675 | LFGJ/LSGG | |
| | N30682 | Be58 | | | / | |
| 15 | G-BMZD | Be90 | Colt | | EGHR/EGHR | |
| | OY-BZN | Ce421 | North | | / | |
| | LN-AAC | Da20 | Air Express | | / | |
| 16 | F-GELS | Da10 | Lyonair | | LFMB/LFPB | |
| | G-BMZD | Be90 | Colt | | EGHR/EGHR | |
| | OO-IBJ | HP137 | Ibis | | EBAW/LIPE | |
| | OY-BEO | Tc690 | Flexleasing | | ESSB/LFPB | |
| 17 | N121C | Ce550 | | PGT32/33 | EGPK/LSGG | |
| | D-EHOD | Be35 | | | / | |
| 21 | D-IKOB | Be200 | Kobusch | | EDVK/EDVK | |
| | HB-IQN | Mu2B | | AMG511 | LSGG/LIRA | |
| | D-EANG | TB20 | | | / | |
| | N2451N | GCIB | | | / | |
| | SE-IOR | Pa46 | | | / | |
| 22 | F-GJCD | Be200 | DGAC | | LFPN/LFPN/LFPN | |
| | OE-FAY | Be200 | Airlink | | LOWG/EDDK | 23 |
| | HB-LKM | Pa34 | | | / | |
| | HB-LPK | Ce340 | Airlinia | | / | |
| | N6093T | Ce182 | Global Air Service | | / | |
| 23 | D-IAFM | Ce414 | Alphaflug | | EDDS/EDDL | |
| | OO-RJQ | R22 | VC Helicopters | | EBZH/EBBK | |
| 24 | G-BMZD | Be90 | Colt | | EGHR/EGHR | |
| | I-SALV | Ce550 | Mistral | | LIPH/LIPX | |
| 25 | I-SALG | Ce560 | Mistral | | LIPX/LIPX | |
| 26 | D-ISAL | Ce421B | | | EDLS/EDLS | 27 |
| 28 | D-IAQA | Pa42 | Aqua-air | | EDDK/ENGM/EDDW | |
| | G-OJBA | Be200 | | FTN572 | EGGW/EDDK | 29 |
| | N310AF | Ce501 | Airfleet Credit | | EDDM/EDDM | |
| | N6093T | Ce182 | | | / | |
| 29 | F-GHDX | Da10 | West Reefer | | LFRQ/LFRQ | |
| | G-BMZD | Be90 | Colt | | EGHR/EGHR | 30 |
| | G-BRAZ | E120 | | EXX129A/P | EGGW/EHAM | |
| | OY-CPW | Ce501 | Jensen | | EHDL/EKAM | |
| 30 | VR-BLP | HS125 | Air BP | | EGTH/EGHI | |
| | D-GAIR | Pa34 | | | / | |
| | D-IMIC | Ce340 | Flugdienst Kühl | | / | |
| 31 | F-GJLL | Da10 | | LEA6341 | LFPB/LFPB | |
| | OO-RCH | Sa350 | VC Helicopters | | EBZZ/EBBK | |
| | SE-DLI | Ce560 | Bjaere | | EKSP/EKSP | |

Nederlands bezoek:

| | | |
|--------------|--------------|--------------|
| PH-ABD 25 | PH-MCX 6,31 | PH-SBN 28,29 |
| PH-BNS 15,19 | PH-MDX 10,13 | PH-SBS 4 |
| PH-BNT 19 | PH-OAL 3 | PH-SBY 28 |
| PH-BOA 10 | PH-OSK 9 | PH-SDA 2 |
| PH-HVP 22 | PH-SAV 17,18 | PH-SHM 21,22 |
| PH-HRH 19 | PH-SBD 8 | PH-TEX 15 |
| PH-HBP 18 | PH-SBJ 8 | PH-VMC 10 |
| PH-LEM 29 | PH-SBP 21,28 | N8197P 2 |

Lijnverkeer & regelmatige bezoekers:

Air Atlantis (AIA352/3)

CS-TIF B737 11 CS-TIG B737 4,18

Alsair (LSR100/1)

F-GERH Be90 15

Geen schokkende maand met waar weinig opmerkelijks. Ce560 F-GLIM bezorgde ons alleen maar migraine. Op de 2^e arriveerde Ce172 N76108 die sinds die tijd alhier gebaseerd is. Verder verspillen we geen papier aan oktober, maar gaan we over naar een vooruitblik op november.

Civiel november 1991

| | | | | |
|-----------|--------|------------------------|-------|---------|
| 04 N23AL | G1159C | | EGLL/ | |
| 05 F-GJPE | Pa31T | Pan Europeenne | / | |
| | F-GFJS | F27 | / | |
| | N62WH | BAC111 | / | |
| 07 SE-DVP | Da10 | Southern Aircraft Svcs | / | |
| 11 N424G | G1159C | | / | |
| 12 F-GEPE | Pa31T | Pan Europeenne | / | |
| | G-BRAL | G159 | / | |
| | N37WH | G1159 | / | |
| | | Waco Services | / | EGLL 14 |
| 14 HB-VJK | Lj35 | Aeroleasing | / | |
| 15 HZ-KA7 | BAC111 | Kamal Adham | / | |
| 18 G-BKPW | 767 | Britannia | / | |
| 19 G-OSNB | Ce550 | Scottish & Newcastle | / | |
| 25 G-BM2D | Be90 | Colt | / | |

Lijnverkeer & regelmatige bezoekers:

Alsair (LSR100/1)

F-GERH Be90 25 F-GPLY Be90 12

F-GEOU Be90 19

Zoals gezegd, vast een vooruitblik op de afgelopen maand. November stond in het teken van de Gulfstream. Twee Gulf IV's, een Gulf II en een Gulf I is een hele mooie score voor Eindhoven. Net zo mooi is wel de executive BAC 1-11 van Southern Aircraft Services. De N62WH, bouwjaar 1966, is een Series 401AK en deed tot oktober '89 dienst als HZ-TA1 bij prins Talud bin Abdul Aziz.

Een andere Arabische hoogwaardigheidsbekleder, Sjeikh Kamal Adham was op de 15^e aanwezig met zijn vermoedelijk fonkel-tweedehandse BAC.1-11. Blijkbaar reizen Arabische sjeikhs allang niet meer per kameel. Kamal bijvoorbeeld houdt er een opmerkelijke luchtvloot op na, bestaande uit een Boeing 707, een Dassault Falcon 20 en een BAE 125. Wat moet je nou doen om dat te kunnen veroorloven zou je zo denken? Welnu, Kamal is hoofd van de Saoedische veiligheidsdienst. Blijft alleen nog de vraag wat onze vriend in hemelsnaam op Eindhoven deed...

ACTUEEL

Spitfire vervangen door plastic replica

Op 26 november is de Spitfire H-15 die jarenlang voor de officiersmess van de vliegbasis heeft gestaan vervangen door een plastic replica. Met het verdwijnen van het originele exemplaar is een monument voorgoed weg uit Eindhoven, wat een betreuwenswaardige zaak is. Op de foto is het toestel nog te zien in betere tijden, vlak na de laatste onderhoudsbeurt.



De echte Spit begon zijn aktieve loopbaan bij de RAF als MK959. Na de tweede wereldoorlog ging het toestel over naar de KLu. Eerst met de registratie 3W-15 en later als H-15. Nadat het toestel in maart 1949 was betrokken bij een crash is het uiteindelijk in 1964 in gebruik genomen als poortwachter in Eindhoven.

Na deze jarenlange gepaalde dienst is het toestel nu geschonken aan de Dutch Spitfire Flight die onze Spit weer vliegend willen maken. Men denkt na een algehele opknappbeurt over een jaar of vijf zover te zijn. In totaal heeft de luchtmacht drie Spitfire's en één Hurricane gekregen voor deze ruil, alle vier gemaakt van onverwoestbaar plastic. Ook Twenthe zal een Spitfire krijgen, de andere Spitfire en de Hurricane gaan naar het luchtmacht museum.

Laten we hopen dat dit geen vervolg krijgt want anders verdwijnen er nog veel meer poortwachters en monumenten, alhoewel wat dacht je van de Dutch Thunderstreak Flight, de Dutch Thunderjet Flight, de Dutch Starfighter Flight en niet te vergeten de Dutch NF-5 Flight?

Het thuisfront is volop in beweging. Zelfs het avondvliegen is al weer in het programma opgenomen. Ook hebben er al wisselingen in het F-16 bestand plaatsgevonden. Halverwege november had men de volgende F-16s ter beschikking:

| serial | A/B | aankomst | opmerking |
|--------|-----|----------|---------------------------------------|
| J-136 | A | 26-09 | 314 embleem |
| 139 | A | 27-09 | 314 embleem, terug naar 314sqn |
| 143 | A | 27-09 | 314 embleem, onderhoud op Leeuwarden |
| 208 | B | 27-09 | 314 embleem |
| 209 | B | ? | 314 embleem, terug naar 314sqn |
| 211 | B | 20-09 | 314 embleem, geen 316 embleem meer |
| 363 | A | 21-10 | 313 embleem |
| 366 | A | 27-09 | 313 embleem |
| 369 | B | 26-09 | 314 embleem |
| 657 | B | 26-09 | 314 embleem, onderhoud op Gilze-Rijen |
| 882 | B | 27-09 | 312 embleem |

Op korte termijn moeten er nog twee F-16Bs van Leeuwarden bijkomen. Verder valt op dat de enige kist met een 316 embleem dit ook al weer kwijt is. Er zijn de nodige discussie's over wel of geen kleurrijk embleem en zodoende is er voorlopig nog geen enkele F-16 voorzien van de kiekendief.

Toekomst vliegbasis

De afgelopen weken is de defensiebegroting en -nota regelmatig in het nieuws geweest. De omliggende gemeenten van de vliegbasis zijn door de luchtmacht in- en voorgelicht over een aantal toekomstige ontwikkelingen. Voor de vliegbasis geldt dat door de komst van het 316sqn, het 334sqn in 1992 en in een later stadium de transporthelikopters er een einde is gekomen aan een lange periode van onzekerheid. Weliswaar zal het 316sqn in 1994 verhuizen naar de vliegbasis Twenthe maar als militair vliegveld is de toekomst veilig gesteld.

Op dit moment wordt er hard gewerkt aan de inrichting van de basis voor de komst van het 334sqn. Volgend jaar april zullen reeds de eerste twee F-27's aankomen, in mei zal de verhuizing moeten zijn voltooid. Als de tweede kamer volgend jaar akkoord gaat met de plannen in de defensienota zullen de F-27s worden vervangen door twee DC-10s en vijf of zes middelzware transportvliegtuigen. Op dat zelfde moment zal dan een beslissing vallen over de aanschaf van een transporthelikopter. Deze zullen dan waarschijnlijk in 1995 of 1996 op Eindhoven arriveren. Ze zullen dan deel uitmaken van de luchtmobiele brigade. Tegen die tijd is het 316sqn natuurlijk al lang weg. Dit betekent niet dat er vanaf dat moment geen jachtvliegtuigen meer op Eindhoven te zien zullen zijn. Men verwacht dat tijdens diverse oefeningen en bij het onderhoud van hun thuisbasis toch jachtvliegtuigen op Eindhoven zullen worden gestationeerd.



Vervoerscijfers 3^e kwartaal Eindhoven Airport

Onlangs maakte Eindhoven Airport in een persbericht de cijfers van het 3^e kwartaal 1991 bekend. Hieruit concluderen zij dat het passagiersaantal steeds meer aantrekt en dat het vrachtvervoer blijft stijgen. We sommeren het even:

| categorie | 1991 | 1990 | % |
|------------------------------------|---------|---------|--------|
| Totaal aantal passagiers | 43.790 | 46.711 | - 6,3 |
| Passagiers geregelde lijndiensten | 32.652 | ±34.750 | - 6,0 |
| Passagiers chartervluchten | 4.604 | 4.191 | + 9,9 |
| Passagiers vakantievvluchten | 6.534 | 7.781 | - 16,0 |
| Totaal aantal passagiers t/m sept. | 122.717 | 144.067 | - 14,8 |
| Luchtvracht tonnage | 2.985 | 2.812 | + 6,0 |
| Luchtvracht tonnage t/m sept. | 8.766 | 8.565 | + 2,3 |

Alle cijfers hebben betrekking op het 3^e kwartaal, behalve waar staat "t/m sept.", die cijfers hebben betrekking op de eerste 3 kwartalen van dit jaar. De negatieve cijfers zijn vooral het gevolg van de Golfoorlog en de onlusten in Joegoslavië. Het vrachtvervoer (hoewel betiteld als luchtvracht gaat deze over de weg) is vooral gestegen omdat nu ook vracht van Singapore Airlines, Japan Airlines en Air Hongkong wordt afgehandeld.

Vervoerscijfers Air Engiadina

Ook Air Engiadina heeft in een recent persbericht de vervoerscijfers van september en oktober bekend gemaakt. Normaal gesproken zouden wij daar geen ruchtbaarheid aan geven, maar deze cijfers geven een opvallend beeld van de enorme groei van het aantal passagiers op de lijn Zürich-Eindhoven. Deze stijging is onder andere het gevolg van de veranderde dienstregeling.

| september 90 | oktober 90 | september 91 | oktober 91 |
|--------------|------------|--------------|------------|
| 308 | 466 | 538 | 599 |

Winterdienstregeling

Met ingang van 27 oktober is de nieuwe winterdienstregeling ingegegaan. Ten opzichte van de zomerdienstregeling lijkt het volgende te zijn veranderd:

Air Engiadina

Vervroegde haar tijden:

| | | |
|-------|---------------|---------------|
| RQ310 | dep ZRH 07.05 | arr EHV 08.30 |
| RQ311 | dep EHV 09.00 | arr ZRH 10.30 |
| RQ312 | dep ZRH 17.30 | arr EHV 19.00 |
| RQ313 | dep EHV 19.30 | arr ZRH 21.00 |

BASE

Begon op 25 november een middagdienst op werkdagen naar Frankfurt:

| | | |
|-------|---------------|---------------|
| WZ702 | dep EHV 11.00 | arr FRA 12.00 |
| WZ703 | dep FRA 14.45 | arr EHV 15.45 |

Lijndienst naar Manchester

De lijn Rotterdam-Eindhoven-Manchester die KLM Cityhopper met ingang van 6 januari 1992 zou gaan vliegen gaat niet door. In plaats daarvan heeft BASE aangekondigd volgens het volgende schema naar Manchester te willen vliegen:

| | | | | |
|-------|---------|-------|---------|-------|
| WZ600 | dep EHV | 06.55 | arr MAN | 07.35 |
| WZ601 | dep MAN | 08.15 | arr EHV | 10.50 |
| WZ602 | dep EHV | 17.40 | arr MAN | 18.20 |
| WZ603 | dep MAN | 19.00 | arr EHV | 21.35 |

Charters

De volgende charters zijn voor 1992 al aangekondigd:

| | |
|-------------|----------------------------------|
| - Faro | 04 mei t/m 26 oktober (maandag) |
| - Heraklion | 05 mei t/m 20 oktober (dinsdag) |
| - Zadar | 05 mei t/m 06 oktober (dinsdag) |
| - Palma | 06 mei t/m 21 oktober (woensdag) |

V.C. Helicopters Nederland

Enige tijd geleden kondigde het Belgische bedrijf V.C. Helicopters de oprichting van een Nederlandse dochteronderneming aan. In deze onderneming neemt behalve het Belgische moederbedrijf en Teuge Helicopters het Eindhovense Dynamic een belangrijke plaats in. Het lijkt erop dat V.C. Helicopters Eindhoven als thuisbasis heeft gekozen, maar men is tevens van plan om een helistrip bij Den Bosch te openen. Op 7 november werd Jet Ranger OO-VCC in de Dynamic hangaar waargenomen. De 19^e stond ie er nog maar nu als PH-VCK.

BASE

BASE heeft van de overheid toestemming gekregen om op de pas geopende Frankfurt-lijn met grotere toestellen (in de klasse tot 38 zitplaatsen) te gaan opereren.

Verbouwing bij Rainbow Aviation

Momenteel is men bij Rainbow aan het verbouwen. De huidige hangaar wordt uitgebreid ten behoeve van stalling door derden. Bovendien bouwt men een kantoor dat als vervanging van de huidige noodvoorziening moet gaan dienen. De opening van de nieuwbouw is voor januari 1992 gepland. Behalve voor reclame- en rondvluchten kan men bij Rainbow ook terecht voor vliegtuigverhuur, luchtfotografie (Flying Camera), vliegopleidingen, zaken- en pakjes-vervoer.

Afleveringen via Eindhoven

Via Airnieuws kregen wij een overzicht van recente afleveringen via Eindhoven:

| | | |
|-----------------------------|---------|---|
| 26-6-91: N1297X | Mo20E | Reykjavik-Eindhoven |
| N1899Q | Ce177RG | Reykjavik-Eindhoven |
| 08-8-91: N4280Y (ex G-BKML) | Sc.7 | Glasgow-Eindhoven- Reykjavik |
| 14-8-91: N4202K (ex EC-EDK) | Mu2B | Madrid/Barajas-Jersey- Eindhoven-Glasgow-Reykjavik |

H A B U



DEEL 7: DE SR-71 OPERATIONEEL

In dit deel sluiten we bijna het Blackbird-verhaal af. Alle varianten zijn uitvoerig beschreven, rest alleen nog een kijk op het operationele vliegen, ongevallen, recordvluchten en een volledig serial overzicht.

Air Force Logistics Command

Behalve het Strategic Air Command (daarover gadelijk meer) heeft ook het Air Force Logistics Command (AFLC) gevlogen met de SR-71. Toen Lockheed nog bezig was met het bouwen van SR-71's werd op Palmdale het Advanced Systems Project Office (ASPO) opgezet om het testvliegen en afleveren te coördineren. Na uitvoerige testvluchten werd het toestel door een bemanning van het 9th SRW afgeleverd naar Beale AFB. Aanvankelijk stond de ASPO onder Lockheed beheer, maar nadat de laatste SR-71 was afgeleverd nam het AFLC de eenheid over, en werd de eenheid omgedoopt tot Detachment 51 van het Sacramento Air Logistics Center (Norton AFB, Californië). Vooral groot onderhoud en het inbouwen van nieuwe systemen behoorden tot de belangrijkste taken van dit detachement.

Uiteraard gaat ook het leven van een testvlieger niet altijd over rozen. Op 15 oktober 1973, tijdens de start van een testvlucht kwam het toestel van vlieger majoor Thomas S Pugh en "backseater" majoor Ronald L Selberg in problemen nadat de linkermotor snel vermogen verloor. Omdat de Blackbird al te snel ging om de start af te breken besloot Pugh toch op te stijgen. Vlak nadat het toestel los was ging het brandalarm af, direct gevolgd door een explosie in de linkermotor (als gevolg van de desintegratie van de turbine). Gelukkig vloog de SR-71 op dat moment al snel genoeg om de linker motor uit te zetten en de brand te blussen. Ondanks de zware brandschade slaagde Pugh erin brandstof te dumpen en weer te landen op Palmdale. Dankzij Pugh's snelle en correcte handelingen kon de Blackbird gerepareerd worden.

Na een grote reorganisatie werd Det.51 omgedoopt tot 2762th Logistics Squadron Detachment 6. Eén SR-71 was constant aan deze eenheid toegewezen, doorgaans de zesde gebouwde, serienummer 64-17955. Niet alleen werd dit toestel gebruikt voor het testen van nieuwe apparatuur, maar werd het ook ingezet voor experimenten met betrekking tot het Space-Shuttle programma. Det.6 is actief geweest tot aan het uitfaseren van de SR-71.

Blackbirds op Beale

De luchtmachtbasis Beale in Californië is één van de vele velden in de VS die tijdens de tweede wereldoorlog uit de grond zijn gestampt. Tot 1958 werd het veld vooral gebruikt voor schiet- en

bombardements-oefeningen, daarna werd het overgedragen aan het Strategic Air Command (SAC). In 1964 was het 456th Bombardment Wing op Beale gebaseerd, bestaande uit de volgende squadrons: 744th Bombardment Squadron (B-52), 903rd Air Refuelling Squadron (KC-135) en het 851st Strategic Missile Squadron (Titan I raket). Op 25 juli van dat jaar maakte President Johnson het bestaan van de SR-71 bekend, niet om militaire redenen maar om politieke. Kort na deze aankondiging maakte de luchtmacht bekend dat het 851st SMS met hun slecht functionerende Titan I's in een periode van 10 maanden uitgefaseerd zou worden. In oktober werd uiteindelijk bekend gemaakt dat Beale als SR-71 basis gekozen was.

Uiteraard bracht dit nogal wat kosten met zich mee. Zo moesten er 337 nieuwe huizen voor het personeel en familie worden gebouwd. In totaal werd er 8,4 miljoen dollar gependend. De politiek vond dit alles niet erg: het vertrekken van 21 burger- en 576 militairpersoneel door het uitschakelen van de Titan I werd ruimschoots goedgekeurd door de komst van 2300 militairen en enkele honderden man burgerpersoneel! Op 14 december werd bekend gemaakt dat de nieuwe eenheid, het 4200th Strategic Reconnaissance Wing, op 1 januari 1965 opgericht zou worden.

Senior Crown

Hoewel lang niet zo geheimzinnig als CIA's A-12 probeerde het SAC het hele SR-71 gebeuren zo geheim mogelijk te houden. Zo kreeg het programma de codenaam "Senior Crown" en werd zelfs de eerste acht jaar al het personeel (inclusief vliegers) betrokken van andere SAC-eenheden. Later kwamen ook vliegers van andere eenheden (oa TAC, USAFE en PacAF) in aanmerking voor omscholing op de SR-71.

De eerste toestellen van de nieuwe eenheid waren geen Blackbirds maar acht Northrop T-38 trainers (oudere broertje van de F-5), de eerste twee arriveerden op 5 juli 1965. Deze kleine maar felle toestellen werden gebruikt om toekomstige vliegers te laten wennen aan de omgeving, en om extra vliegers te maken. De eerste Blackbird (SR-71B 64-17956) arriveerde iets na tweeën op 7 januari 1967. Aan het einde van het jaar waren alle Blackbirds afgeleverd.

Ondertussen had de eenheid een belangrijke verandering ondergaan: na het opheffen van het 9th Strategic Aerospace Wing, uitgerust met B-47's op Mountain Home AFB, werd het 4200th SRW omgedoopt tot het 9th SRW, met als squadrons het 1st en 99th SRS. Hierdoor kreeg de eenheid een permanent karakter (doorgaans worden nummers boven de 1000 gebruikt voor tijdelijke of niet-operationele eenheden). Op 1 april 1971 werd het 99th SRS opgeheven als SR-71 squadron en weer heropgericht als U-2 squadron, omdat gebleken was dat het 1st SRS prima in staat was het hele SR-71 gebeuren te coördineren.

Selectie en opleiding

SR-71 vlieger werd je niet zomaar. In de begintijden was de selectie zelfs net zo streng als die van astronauten. De aspirant moest onder andere minstens 2000 vliegers hebben, waarvan minstens 1500 als commandant of instructeur. Door de jaren heen zijn deze eisen wat versoepeld, zoals sectie B, paragraaf 33 uit de bijbehorende "Air Force Regulations" (1982) bewijst:

- A SR-71 pilot must:
- possess at least 1500hr of jet time, of which 750 hours must be as aircraft commander.
 - be a regular Air Force officer or reserve officer with less than 16 years total active federal military service.
 - be medically qualified to fly the SR-71.
 - be eligible for Top Secret clearance.

De RSO (Reconnaissance Systems Officer, oftewel de "backseater") moest ook nog eens een radar-bombardier/navigation brevet bezitten.

Na geselecteerd te zijn begint de vlieger aan vele uren in de T-38 en de SR-71 simulator. Pas daarna mag hij in een Blackbird stappen. De eerste vluchten worden uiteraard gevlogen in een SR-71B (of C) onder toezicht van een instructeur. Na vijf vluchten heeft de vlieger alle aspecten van het SR-71 vliegen meegemaakt en gaat hij samen met zijn toegewezen SRO nog eens zes vluchten in een SR-71A maken. Hierna worden beide uitvoerig getest en, indien geslaagd, beperkt operationeel verklaard. Volledig operationeel werd men pas na vele vliegreuren. Elke "crew" krijgt een twee-cijferig getal toegewezen, voorafgegaan door een letter die hun status aangeeft:

- N-- : Not Ready for Operations (crew nog in training).
 R-- : Ready for Operations (beperkt operationeel).
 E-- : Senior (vlieger heeft meer dan 100 vliegreuren op de SR-71 en heeft operationeel tijdens een deployment gevlogen).
 S-- : Select (crew is zeer ervaren op de SR-71).

Eén probleem bij deze trainingsvluchten waar de luchtmacht geen rekening mee had gehouden waren de vele klachten over geluidshinder. Vooral tijdens het klimmen en dalen werd geregeld de geluidsmuur doorbroken, met alle gevolgen van dien. Het volgende overzicht geeft als voorbeeld de situatie in 1967:

| plaats | bevolking (stand 1960) | klachten | financiële claims |
|----------------------|---------------------------|----------|----------------------|
| Chicago | 3.520.000 | 1580 | 128 |
| Los Angeles | 2.695.000 | 836 | 220 |
| Dallas/Forth Worth | 1.150.000 | 208 | 27 |
| Minneapolis/St. Paul | 773.000 | 58 | 7 |
| New Orleans | 655.000 | 9 | 0 |
| Atlanta | 535.000 | 4 | 1 |
| Indianapolis | 530.000 | 103 | 13 |
| Denver | 115.000 | 115 | 23 |
| TOTAAL | 10.388.000 | 2913 | 419 |

Opvallend is het relatief grote aantal klachten uit de "kleinere" plaatsen Indianapolis en Denver, dit was te wijten aan de route die de SR-71's doorgaans aflegden tijdens een standaard trainingsvlucht. Nadat dit probleem ook tot de politiek doorgedrongen was kreeg de luchtmacht te horen dat SR-71 vluchten boven dichtbevolkte gebieden verboden waren. Sindsdien werd een groot deel van het trainingsprogramma boven zee gevlogen. Bepaalde routes waren standaard genoeg om eigen namen te krijgen, zo was "Denise" één van de langere routes, in de vorm van een "8", met twee keer bijtanken en twee snelle stukken. "Nite Hound" was een vergelijkbare route voor 's nachts, terwijl "Tenderfoot" en "Moby Dick" kortere routes langs de kust waren.

Operationele ongevallen

Behalve voor operationele vluchten en het trainen van vliegers en RSO's was het 9th SRW ook verantwoordelijk voor het verder uittesten van de SR-71. Uitvoerige tests met een nieuw type toestel leidt bijna automatisch tot ongevallen. De eerste viel te betreuren op 13 april 1967, 's avonds iets voor half negen. Na het bijtanken begon crew E-12 (Boone en Sheffield) in SR-71A 64-17966 aan de klim naar operationele hoogte. Tot twee keer toe werd daarbij de neus te ver opgetrokken waardoor het toestel onbestuurbaar werd. Beide bemanningsleden wisten zich met de schietstoel te redden, de SR-71 sloeg bij Las Vegas te pletter.

Een half jaar later ging de tweede. Ironisch genoeg werd op de avond van 25 oktober 1967 een diner gegeven in Beale's Officer's Club, met als speciale gast "Mr Skunk Works" himself, Kelly Johnson. Hoog daarboven was crew E-18 (St.Martin en Carnochan) in SR-71A 64-17965 bezig aan de daling. Wat zij niet wisten was dat het gyroplatform van het traagheids-navigatie-systeem (INS, zie deel 2) defect was geraakt. Met de meeste instrumenten en de autopiloot vertrouwend op dit systeem kwam het toestel al snel in de problemen. Omdat de bemanning geen horizon kon onderscheiden (het was pikdonker en er was geen maan) bemerkten zij niet dat het toestel in een steile duik geraakte. Pas door de enorme snelheidstoename kregen zij iets in de gaten. Onder deze omstandigheden was er maar één oplossing: de RSO maakte bij Mach 1,4 gebruik van zijn schietstoel, de vlieger deed kort daarna hetzelfde. Het ongelukkige toestel sloeg om half negen te pletter bij Lovelock, Nevada.

Drie maanden later was de derde aan de beurt, deze keer één van de twee onmisbare trainers, SR-71B 64-17957. Op 11 januari 1968 was één van de meest ervaren instructeurs (de commandant van het 99th SRS, luitenant kolonel Robert G Sowers) onderweg met een leerling (kapitein David E Fruehauf) op zijn derde vlucht. Boven de staat Washington op weg naar Beale vielen beide generatoren uit. Alleen nog de beschikking hebbend over 30 minuten spanning uit een noodbatterij werden alle overbodige instrumenten uitgeschakeld. Omdat het uitwijkveld (Portland in Oregon) wegens slecht weer gesloten was werd besloten door te vliegen naar Beale. Door gebrek aan elektrische spanning werkte ook de brandstofpompen niet meer, zodat de brandstof enkel dankzij de zwaartekracht in de motoren liep, niet erg praktisch maar de motoren bleven draaien. Tijdens de landing liep het echter mis. Doordat de neus 10° omhoog kwam (noodzakelijk voor de landing) kwam er herhaaldelijk lucht uit de al lege tanks in de brandstofleidingen, waardoor op bijna 1 kilometer hoogte de motoren begonnen te haperen en uiteindelijk uitvielen. Ondanks verscheidene pogingen om ze weer aan de praat te krijgen was het toestel ten dode opgeschreven. Beide vliegers gebruikten hun schietstoel, de SR-71 sloeg 12 kilometer ten noorden van het veld ondersteboven te pletter. Om dit onmisbare toestel te vervangen werd later de enige SR-71C gebouwd (zie vorige delen).

Op 29 juli van dat jaar wist een ervaren bemanning ondanks een heftige explosie in de rechter motor bij Mach 2,88, en een daaruit volgende onblusbare brand het toestel veilig aan de grond te zetten. Een pas opgeleide crew had met SR-71A 64-17977 op 10 oktober van dat jaar minder geluk. Tijdens de start begaf een wiel het waardoor metalen delen een brandstoftank raakten. Hierdoor ontstond een felle brand die niet alleen het overige landingsgestel beschadigde maar ook de haastig getrokken remchute in vlammen deed

opgaan. Aan het einde van de baan had het toestel nog zoveel snelheid dat het dwars door de remkabel heenschoot en na het einde van de baan nog bijna 'n kilometer (ondertussen minus landingsgestel) doorgleed. Inmiddels hield de RSO (majoor James A Kogler) het voor bekeken en was op de bekende manier "uitgestapt". De vlieger (majoor Gabriel A Kardong) kon deze spectaculaire schuiver beter waarderen, hij bleef aan boord. Ondertussen was de RSO hangend aan zijn parachute bijna in een (door de SR-71 aangestoken) grasbrand terechtgekomen. Onnodig te zeggen dat deze heren 's avonds in de bar veel te vertellen hadden!

Nummer vijf (SR-71A 64-17970) verongelukte op 17 juni 1970. 's Morgens om kwart over negen was crew E-08 (luitenant kolonel "Buddy" Brown en majoor Mortimer Javis) net klaar met het bijtanken uit een KC-135. Doordat de zon recht van voren stond verloor Brown even de KC-135 uit het zicht, waardoor hij in botsing kwam met het horizontale staartvlak. De neus van de SR-71 brak geheel af, de Blackbird werd onbestuurbaar en tuimelde naar beneden. Beide bemanningsleden gebruikten met succes hun schietstoel, de Blackbird sloeg bij El Paso te pletter. Ondertussen bleek de KC-135 nog steeds vliegwaardig te zijn, de bemanning wist het toestel veilig op Beale aan de grond te zetten. Daar bleek bij inspectie dat het staartvlak bijna helemaal van de romp was losgescheurd.

Ironisch genoeg gebeurde het eerste en enige dodelijke ongeval niet met een SR-71 maar met één van de T-38's van het 9th SRW. Op 23 maart 1971 moest T-38A O-59-1606 wegens onbestuurbaarheid de start afbreken. Helaas kwam daarbij de "backseater", majoor James W Hudson, om het leven doordat hij op te lage hoogte gebruik maakte van zijn schietstoel. De vlieger, luitenant kolonel Jack R Thornton, bleef aan boord en kwam eraf met enkele kleine rugklachten. Hoewel geen SR-71 ongeval is dit het vermelden waard omdat dit het enige vliegongeval is geweest waarbij een op dat moment operationele SR-71 vlieger om het leven is gekomen...

Eagle Bait & de eerste recordvlucht

In het volgende (en laatste) deel zal het operationele vliegen aan bod komen, van het detachement op Mildenhall tot aan operationele vluchten tijdens de Vietnam-oorlog en het Amerikaanse bombardement op Libië. Minder operationeel maar serieus bedoeld was het "Eagle Bait" testprogramma, in de eerste helft van de jaren zeventig. Op dat moment was de F-15 Eagle nog nieuw, en men wou bekijken hoe goed dit toestel in staat was om snel en hoogvliegende toestellen te onderscheppen. Door een ballistisch traject te vliegen wisten de Eagles vaak op dezelfde hoogte als het doelvliegtuig, een SR-71, te komen. Maar de SR-71 onderscheppen was een andere zaak, omdat op die hoogte de Eagles niet bestuurbaar meer waren. De bevolking van Californië had nogal wat last van deze proeven, omdat de F-15's bij elke vlucht meerdere malen door de geluidsmuur gingen. Daarom werden de proeven boven zee voortgezet. Uiteindelijk kon men concluderen dat de SR-71 weinig te vrezen zou hebben van bijvoorbeeld onderscheppingen door Sovjet MiG-25 Foxbat jagers.

Begin jaren zeventig was de SR-71 al zó bekend geworden bij het publiek dat de luchtmacht geen bezwaren meer had om met de SR-71 recordvluchten te gaan uitvoeren. De eerste vlucht begon op 26 april 1971, toen een SR-71A met vlieger luitenant kolonel Thomas B Estes en RSO luitenant kolonel Dewain C Vick een vlucht van 27770 kilometer (gelijk aan non-stop van San Fransisco naar Parijs en

weer terug, meer dan half de wereld rond) maakten in slechts 10½ uur. Voor deze prestatie kreeg de bemanning de "1971 Mackay Trophy" voor "The most meritorious flight of the year" en de "1972 Harmon International Trophy" voor "The most outstanding international achievement in the art/science of aeronautics", maar de vlucht werd niet officieel erkend als een record.

Exercise Glowing Speed

Om het Amerikaanse prestige wat op te poetsen (de VS was op dat moment druk bezig zich uit Vietnam terug te trekken) werd een SR-71 in 1974 afgevaardigd naar de grote vliegshow op het Britse Farnborough. Bovendien moesten zowel de heen- als terugvlucht een recordvlucht worden. Dit project kreeg de codenaam "Glowing Speed", met op de heenvlucht als vliegers majoor James Sullivan en RSO majoor Noel Widdifield. Inzet van deze vlucht was de afstand New York-Londen. Na twee keer bijgetankt te hebben werd voor SR-71A 64-17972 op 1 september de tijdmeting boven New York gestart. Precies 1 uur, 54 minuten en 56,4 seconden later stopte boven Londen de tijdmeting. De afstand van 5570,81 kilometer was met een gemiddelde snelheid van 2908,026 kilometer per uur afgelegd. Na Londen gepasseerd te zijn werd nog eens bijgetankt (boven de Azoren!) waarna op Farnborough de landing werd ingezet.

Na op Farnborough de show gestolen te hebben werd ook de terugvlucht gebruikt voor een recordvlucht. Na het einde van de show werd de SR-71 overgevlogen naar Mildenhall, vanwaar op 12 september vlieger kapitein Harold B Adams en RSO majoor William C Machorek startten voor het traject Londen-Los Angeles. Vlak na het passeren van Londen gaf echter één van de motoren te kennen problemen te hebben met de oliedruk. De vlucht werd direct afgebroken. Één dag later had de bemanning meer geluk, de afstand van 10454 kilometer werd, inclusief twee keer bijtanken, afgelegd in 3 uur, 47 minuten en 35,8 seconden. Door het bijtanken lag de gemiddelde snelheid lager dan tijdens de heenvlucht, "slechts" 2310,353 kilometer per uur, maar deze prestatie was toch ruim voldoende voor een plaatsje in de recordboeken.

| Categorie C-1, groep III (jet) | | september 1974 |
|---|-------------------|----------------|
| Gemiddelde snelheid over een vastgesteld traject: | | |
| New York - Londen : | 1 september 1974 | 2908,026 km/u |
| Londen - Los Angeles: | 13 september 1974 | 2310,353 km/u |

Andere recordvluchten

Ten gelegenheid van het 200-jarig bestaan van de VS werden op 27 en 28 juli 1976 tijdens drie vluchten in totaal zeven records gebroken. Op 27 juli vlogen vlieger majoor Adolphus H Bledsoe Jr en RSO majoor John T Fuller voor de klasse "snelheid over een gesloten circuit (1000 km), met en zonder vracht". Met 3367,221 kilometer per uur braken zij niet alleen die twee records (voorheen gehouden door de Russische experimentele Ye-266) maar kwamen zij ook in aanmerking voor het absolute wereldrecord. Diezelfde dag werd de door vlieger kapitein Robert C Heit en RSO majoor Larry A Elliot gevlogen "vlieghoogte in horizontale vlucht" niet erkend omdat door

bewolking de poging niet geverifieerd kon worden. De dag erna lukte het wel en werd 25929,031 meter het nieuwe record. Ook dit was tevens het absolute wereldrecord. Ook de derde vlucht lukte de 27^e niet wegens "gebrek aan bewijs" en werd de dag erna met succes overgevlogen. Vlieger kapitein Eldon W Joersz en RSO majoor George T Morgan Jr brachten zowel het absolute wereldrecord "snelheid over een rechte lijn (15/25 km)" als in de klasse "Categorie C-1, groep III (jet), zonder vracht" op 3529,56 kilometer per uur.

| Absolute wereldrecords (officieel) | | juli 1976 |
|---|--------------|---------------|
| Gemiddelde snelheid over een traject van 1000 km: | 27 juli 1976 | 3367,221 km/u |
| Vlieghoogte in horizontale vlucht : | 28 juli 1976 | 25929,031 m |
| Gemiddelde snelheid over een rechte lijn : | 28 juli 1976 | 3529,56 km/u |

| Categorie C-1, groep III (jet), zonder vracht | | juli 1976 |
|---|--------------|---------------|
| Gemiddelde snelheid over een traject van 1000 km: | 27 juli 1976 | 3367,221 km/u |
| Vlieghoogte in horizontale vlucht : | 28 juli 1976 | 25929,031 m |
| Gemiddelde snelheid over een rechte lijn : | 28 juli 1976 | 3529,56 km/u |

| Categorie C-1, groep III (jet), met 1000 kg vracht | | juli 1976 |
|--|--------------|---------------|
| Gemiddelde snelheid over een traject van 1000 km: | 27 juli 1976 | 3367,221 km/u |

De tot nu toe laatste recordvlucht werd gevlogen op 6 maart 1990. Tijdens de aflevering van SR-71A 64-17972 aan het National Air and Space Museum te Duluth, Washington DC, braken vlieger luitenant kolonel Ed Yeilding en RSO luitenant kolonel Joe Vida vier Amerikaanse records. Het traject Los Angeles-Londen stond sinds 1983, gevlogen door een Learjet, op 4 uur en 12 minuten, bijna vier keer zo lang als gevlogen door de SR-71! Het is niet onwaarschijnlijk dat ook de NASA SR-71's zich te zijner tijd zullen wagen aan recordvluchten.

| Amerikaanse records (officieel) | | 6 maart 1990 |
|---|-----------------|--------------|
| Gemiddelde snelheid over een vastgesteld traject: | | |
| Oostkust-westkust (3846 km): | 68 min 17 sec / | 3379 km/u |
| Los Angeles-Washington (3680 km): | 64 min 5 sec / | 3445 km/u |
| Kansas City-Washington (1507 km): | 25 min 55 sec / | 3490 km/u |
| St.Louis-Cincinnati (498 km): | 8 min 20 sec / | 3587 km/u |

Serial overzicht

Omdat we nu over meer complete gegevens beschikken volgt nogmaals een serial overzicht, deze keer van alle 50 gebouwde Blackbirds:

| <u>serial</u> | <u>c/n</u> | <u>type</u> | <u>huidige status</u> |
|---------------|------------|-------------|--|
| 60-6924 | 121 | A-12 | Opslag op Palmdale, California. Voor toekomstige tentoonstelling aldaar. |
| 60-6925 | 122 | A-12 | D/p USS Intrepid museum, New York. |
| 60-6926 | 123 | A-12 | W/o 24-5-63 in Nevada. CIA vlieger Ken Collins ok. |
| 60-6927 | 124 | A-12(T) | Opslag op Palmdale voor Los Angeles Museum of Science and Industry. |
| 60-6928 | 125 | A-12 | W/o 5-1-67 bij Groom Lake. CIA vlieger Walter Ray gedood. |
| 60-6929 | 126 | A-12 | W/o 28-12-67 bij Groom Lake. CIA vlieger Mel Vojvodich ok. |
| 60-6930 | 127 | A-12 | D/p Space and Rocket Center Museum, Huntsville, Alabama. |
| 60-6931 | 128 | A-12 | Opslag op Palmdale voor d/p bij de Minnesota ANG, Minneapolis. |
| 60-6932 | 129 | A-12 | W/o 5-6-68 op operationele vlucht. CIA vlieger Jack Weeks gedood. |
| 60-6933 | 130 | A-12 | D/p Aerospace Museum, San Diego. |
| 60-6934 | 1001 | YF-12A | Toestel minus neussectie gebruikt voor bouw van SR-71C 64-17981. |
| 60-6935 | 1002 | YF-12A | D/p Wright-Patterson Air Force Museum, Ohio. |
| 60-6936 | 1003 | YF-12A | W/o 24-6-71 bij Edwards AFB. Luchtmacht vliegers Layton en Curtis ok. |
| 60-6937 | 131 | A-12 | Opslag op Palmdale ? (meer hierover in deel 4). |
| 60-6938 | 132 | A-12 | Opslag op Palmdale. |
| 60-6939 | 133 | A-12 | W/o 9-7-64 bij Groom Lake. Lockheed vlieger Bill Park ok. |
| 60-6940 | 134 | M-12 | D/p Museum of Flight, Boeing Field, Seattle, Washington. |
| 60-6941 | 135 | M-12 | W/o 30-7-66, botsing met D-21. Lockheed vlieger Torick gedood. |
| 60-6942 t/m | 948 | A-12 | Serials toegewezen aan zeven extra A-12's, nooit gebouwd. |
| 64-17950 | 2001 | SR-71A | W/o 10-1-67 op Edwards AFB. Lockheed vlieger Art Peterson ok. |
| 64-17951 | 2002 | SR-71A | D/p Pima County Museum, Arizona. Voorheen NASA "YP-12C 60-6937". |
| 64-17952 | 2003 | SR-71A | W/o 25-1-66 in New Mexico. Lockheed vlieger Jim Zwayer gedood. |
| 64-17953 | 2004 | SR-71A | W/o 18-12-69 in zuid California. Vliegers Rogers en Heidelbaugh ok. |
| 64-17954 | 2005 | SR-71A | W/o 11-4-69 op Edwards AFB. Vliegers Bill Skliar en Noel Warner ok. |
| 64-17955 | 2006 | SR-71A | D/p Edwards AFB, California. |
| 64-17956 | 2007 | SR-71B | Toegewezen aan NASA, wordt momenteel gebruikt voor opleiden vliegers. |
| 64-17957 | 2008 | SR-71B | W/o 11-1-68 bij Beale AFB. Luchtmacht vliegers Sowers en Fruehauf ok. |
| 64-17958 | 2009 | SR-71A | D/p Robins AFB, Georgia. |
| 64-17959 | 2010 | SR-71A | D/p Armament Museum, Eglin AFB, Florida. |
| 64-17960 | 2011 | SR-71A | D/p Castle AFB, California. |
| 64-17961 | 2012 | SR-71A | Opslag op Beale AFB voor tentoonstelling op Oshkosh, Wisconsin. |
| 64-17962 | 2013 | SR-71A | Opslag op Palmdale (AF Plant 42). |
| 64-17963 | 2014 | SR-71A | D/p Beale AFB, California. |
| 64-17964 | 2015 | SR-71A | D/p Offutt AFB, Nebraska. |
| 64-17965 | 2016 | SR-71A | W/o 25-10-67 in Nevada. Vliegers |

| | | | |
|-----------------|------|--------|--|
| 64-17966 | 2017 | SR-71A | St.Martin en Carnochan ok. W/o 13-4-67 in New Mexico. Vliegers Boone en Sheffield ok. |
| 64-17967 | 2018 | SR-71A | Opslag op Palmdale (AF Plant 42). |
| 64-17968 | 2019 | SR-71A | Opslag op Palmdale (AF Plant 42). |
| 64-17969 | 2020 | SR-71A | W/o 10-5-70 bij Korat, Thailand. Vliegers Lawson en Martinez ok. |
| 64-17970 | 2021 | SR-71A | W/o 17-6-70, botsing met KC-135 boven Texas. Vliegers Brown en Jarvis ok. |
| 64-17971 | 2022 | SR-71A | Opslag op Edwards AFB, California voor NASA. |
| 64-17972 | 2023 | SR-71A | D/p National Air & Space Museum, Washington DC. |
| 64-17973 | 2024 | SR-71A | D/p Palmdale, California. |
| 64-17974 | 2025 | SR-71A | W/o 21-4-89 bij Okinawa. Vliegers House en Bozek ok. |
| 64-17975 | 2026 | SR-71A | D/p March AFB, California. |
| 64-17976 | 2027 | SR-71A | D/p Wright-Patterson Air Force Museum, Ohio. |
| 64-17977 | 2028 | SR-71A | W/o 10-10-68 op Beale AFB, Vliegers Kardong en Kogler ok. |
| 64-17978 | 2029 | SR-71A | W/o 20-7-72 op Kadena AB, Okinawa. Vliegers Bush en Fagg ok. |
| 64-17979 | 2030 | SR-71A | D/p Lackland AFB, Texas. |
| 64-17980 | 2031 | SR-71A | Opslag op Edwards AFB, California voor NASA. |
| 64-17981 | 2000 | SR-71C | D/p Hill AFB, Utah. Neussectie van YF-12A 60-6934. C/n 2032 ? |
| 64-17982 t/m 85 | | SR-71A | Serials toegevoegd aan vier extra SR-71's, nooit gebouwd. |

"c/n" = constructie-nummer. "w/o" = written off (afgeschreven).
"d/p" = displayed (tentoongesteld).

Van de SR-71's die nu nog op Palmdale ("Air Force Plant 42") in opslag staan word aangenomen dat deze een reserve-status bezitten. In tijd van oorlog kunnen deze toestellen (met veel tijd en moeite) weer vliegklaar gemaakt worden. Of dit ooit zal gebeuren is zeer onwaarschijnlijk. Tijdens de recente Golfoorlog, waarbij de VS "alle registers opentrok" heeft men geen poging gedaan om deze SR-71's weer in dienst te krijgen, ondanks het gemis ervan...

Wat betreft de onbemande D-21 toestellen bestaan nog steeds onduidelijkheden. Officiële US Air Force bronnen beweren dat er 38 gebouwd zijn. Echter, van de constructienummers die bekend zijn valt af te leiden dat deze minstens tussen de 503 en 539 lagen. Aangenomen dat de eerste D-21 het constructienummer 501 had (lijkt logisch) komt men na een kleine rekensom tot minstens 39 toestellen. Wie het precies weet mag het zeggen. Vast staat wel dat zo'n 30 D-21A's zijn omgebouwd tot D-21B's. Minstens zeventien daarvan zijn na het stopzetten van het D-21 programma gebruikt als GTD-21B, waaronder de eerder genoemde 503 en 539. Deze zeventien zijn onlangs nog waargenomen, opgeslagen op Davis-Monthan AFB.

In het 8^e deel zullen we deze reeks Blackbird-artikelen afsluiten met een beschrijving van een doorsnee vlucht, en inzet van de toestellen boven onder andere Vietnam en Libië.

ER WAS EENS...

Eerste-vluchten op Welschap

Het vooroorlogse Welschap was vier maal het toneel voor de eerste vlucht van een nieuw type vliegtuig. Enerzijds omdat het veld zich in een betere staat bevond dan bijvoorbeeld Schiphol, anderzijds omdat het publiekelijk niet in zo'n grote belangstelling stond.

Fokker D.XXI

Begin februari 1936 werd het prototype van Fokkers nieuwste jager, de D.XXI, naar Welschap getransporteerd. Na assemblage en de nodige controles startte fabrieksvlieger Emil Meinecke op 27 februari voor de eerste vlucht in de (Indonesisch geregistreerde) "FD-322". Tot 16 maart verbleef het toestel op Welschap voor testvluchten.



Fokker G.1

De tweestaartige G.1 was een uiterst revolutionair ontwerp, de reacties tijdens de Parijse luchtvaart-tentoonstelling waar de mock-up (model op schaal 1:1) tentoongesteld stond waren dan ook zeer enthousiast. Ook dit toestel zou zijn eerste vlucht vanaf Eindhoven maken. Op 3 maart 1937 arriveerde het per boot en werd het over de weg naar Welschap versleept. De "X-2" werd daarna geassembleerd en gecontroleerd. De eerste vlucht op 16 maart verliep niet geheel vlekkeloos. Om 15 uur 40 startte de speciaal voor deze gelegenheid ingehuurd Tjechische testvlieger Mares de motoren, maar 10 minuten later zakte het toestel aan de rand van het veld weg in de modder. Uiteindelijk koos het toestel om 16 uur 35 voor het eerst het luchtruim. In aanwezigheid van een groot aantal vooraanstaande militairen en burgers maakte Mares de dag erna de tweede vlucht. De weken daarna werd het toestel scherp aan de tand gevoeld, en op 4 en 11 april kon het toestel door het publiek van dichtbij bezichtigd worden. Uiteindelijk verliet de G.1 op 13 april Welschap.

Fokker was uiterst tevreden over de proefvluchten op Welschap en had ook graag de T.V bommenwerper hier willen testen. Het ontbreken van een geschikt onderkomen voor dit toestel deed Fokker hier echter van af zien.

Koolhoven FK.55 en FK.56

Ook Koolhoven week uit naar Eindhoven voor het invliegen van twee nieuwe types. Begin juni 1938 werden de FK.55, een opmerkelijk toestel met twee tegen elkaar in draaiende propellers, en de FK.56, een vliegtuig ontworpen voor de opleiding van jachtvliegers, naar Welschap vervoerd. Op 30 juni stonden beide toestellen gereed voor hun eerste vlucht. Om half 4 startte invlieger Thomas Coppens met de FK.55 "P" (PH-APB). Na te zijn geklommen tot zo'n 50 meter maakte hij een scherpe bocht waarna het toestel weer aan de grond werd gezet. Direct daarna vond er overleg plaats tussen Coppens en Frits Koolhoven, de strekking daarvan is nooit openbaar gemaakt maar men neemt aan dat er problemen waren met de brandstoftoevoer. Zeker is dat niet want de FK.55 heeft nooit meer gevlogen. De FK.56 "PH-ASB" werd wél met succes ingevlogen door Coppens.

de MUURKRANT

- Unieke kans voor luchtvaart-enthousiasten die graag een centje bij willen verdienen: Flash Aviation zoekt op korte termijn een

INPAKKER voor 1 dag in de week
(bijvoorbeeld op zaterdag).

Het werk bestaat vooral uit het inpakken en verzendklaar maken van boeken, etc, ten behoeve van de postverkoop. Op een later tijdstip kan in overleg ook meegeholpen worden met de standverkoop op onder andere beurzen en vliegshows. De werksfeer is prima, er is genoeg te doen, en het betaald niet slecht!

Ervaring is niet vereist, enthousiasme, betrouwbaarheid, een brok luchtvaartkennis, zelfstandigheid en inzetbaarheid wel. Geïnteresseerden (en welke slimmerik is dat nou niet) kunnen schriftelijk of telefonisch reageren:

Flash Aviation
Postbus 855
5600 AW Eindhoven
040-525661



Drie extra foto's deze keer (het kan niet op). Tijdens de "Phantom Photocall" waren enkele F-4's schitterend te platen. (14 oktober 91)



Ook Gütersloh was dit jaar open voor een kleine groep. Chinook ZD981 kwam duidelijk net terug uit de golf. (11 juni 91)



Leukste kist was deze Portugese Puma, de 9512. Twee Franse Lynxen waren al weer gevlogen voordat ze geplaat konden worden. (11 juni 91)

KEURINGSDIENST VAN WAREN



De Minolta Dynax 7xi Europese camera van het jaar '91-'92

De 7xi is de eerste telg uit een nieuwe generatie Autofocus reflexcamera's. Dankzij de geavanceerde electronica weet dit apparaat zich als een geoevend fotograaf te gedragen. En uiteraard is de optiek van de hoogste kwaliteit. Zondermeer een prachtig apparaat, maar hoe gedraagt dit brok techniek zich in het dagelijks gebruik? Wij probeerden hem voor U uit.

Een revolutie op camera-gebied

De 7xi is bijzonder volledig uitgerust met allerlei bruikbare "extra's". Je moet ze even onder de knie krijgen maar dan kun je er ook volop van profiteren. We zullen ze eens voor één bekijken:

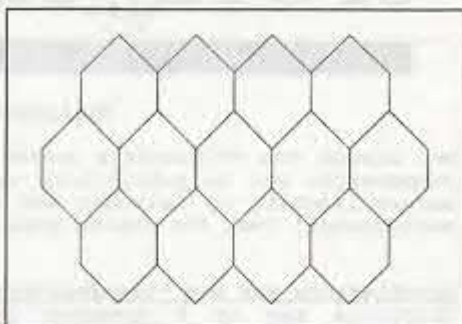
Automatische zoom: Het eerste wat opvalt is de automatische zoom. De camera stelt met een klein motortje niet alleen vanzelf scherp, hij kan ook uit zijn eigen in- en uitzoomen. Hierdoor heeft de camera enkele mogelijkheden erbij gekregen: Automatische Standby Zoom (de camera kiest zelf een mooie compositie), Image-size Lock (het onderwerp blijft even groot in de zoeker, ondanks dat het in werkelijkheid groter of kleiner wordt) en Wide-View (men ziet 150% van het werkelijke te fotograferen beeld in de zoeker). Uiteraard moet de fotograaf hier eventjes aan wennen. Gelukkig kan de camera zo geprogrammeerd worden dat de standby-zoom uitgeschakeld wordt, want dat is voor luchtvaart-fotografen een nachtmerrie. Voor de 7xi zijn aparte lenzen verkrijgbaar, nodig voor het automatisch zoomen. Ook oudere lenzen van andere Dynax camera's passen op de 7xi, maar dan vervalt natuurlijk wel het automatisch zoomen.

Expert-intelligentie en "fuzzy-logic": Om de werking hiervan uit te leggen zijn twee pagina's niet genoeg, maar het komt er op neer dat de camera beter dan andere vergelijkbare camera's weet hoe de situatie rond het te fotograferen object er precies uit ziet. De voordelen van dit systeem worden duidelijk bij de vraag "wanneer bevindt een onderwerp zich in een tegenlicht-situatie?". Bij de traditionele electronica is het vereist om de term "tegenlicht" nauwkeurig te omschrijven, bijvoorbeeld een verschil tussen onderwerp en achtergrond van 2Lw. Maar wat gebeurd er als het verschil 1,9Lw is? Andere camera's nemen dan aan dat er geen sprake van tegenlicht is, waardoor de opname bijna twee stappen wordt onderbelicht. De 7xi zal in zo'n situatie vaststellen dat het onderwerp zich "iets in het tegenlicht" bevindt of "minder dan de vorige keer" en past daaraan de belichting aan.

Expert-autofocus: Door het meetgebied te vergroten heeft Minolta wat betreft het scherpstellen een nog grotere graad van nauwkeurigheid weten te bereiken. Bovendien wordt het scherpstelgebied automatisch aangepast als de camera verticaal wordt gehouden. Dankzij de electronica weet de camera niet alleen altijd

wat het hoofdonderwerp is, maar het kan ook bewegende onderwerpen anticiperen. De camera weet dus waar het onderwerp zich een moment later zal bevinden en past zich daar alvast op aan.

Expert-belichting: Het lichtmeetgebied is verdeeld over maar liefst 13 honingraatsegmenten. De electronica bepaald welke segmenten het licht van het onderwerp meten en welke het (tegen) licht van de achtergrond. Hierdoor kan een verkeerde belichting bijna niet meer voorkomen. Ook past de camera automatisch de scherptediepte aan: een bewegend onderwerp krijgt een kortere sluitertijd dan bijvoorbeeld een stilleven.



Andere "snuffjes": Het vermelden waard is de "start op oog-commando": dankzij een sensor onder het oculair heeft de camera nog vóórdat de ontspanknop wordt ingedrukt al de juiste instellingen ingenomen. Hierdoor is de 7xi in staat iets te doen wat geen enkele andere camera in zijn klasse kan: klaar zijn als de fotograaf dat is! Ook de ingebouwde flitser is handig. Niet alleen is deze behoorlijk sterk en kan hij automatisch in- en uitgeschakeld worden, maar hij beschikt ook nog eens over de mogelijkheid om te "pré-flitsen": doordat enkele korte flitsjes vóór het werkelijk flitsen worden gegeven zijn de "rode-oogjes" verleden tijd.

Vanuit een spotters-standpunt bekeken

Het voorgaande klinkt allemaal bijna tē fantastisch om waar te zijn. Uiteraard zouden wij dit niet zo maar publiceren als we hierover onze bedenkingen zouden hebben, maar na zelf de 7xi enkele maanden uitgetprobeerd te hebben moeten wij concluderen dat de gemaakte beloftes nagekomen worden. Vooral het automatisch scherpstellen en belichten werkt fantastisch, de fotograaf kan daar onder bijna alle omstandigheden blindelings op vertrouwen. Ook de snelheid waarmee de camera zichzelf instelt is een groot pluspunt. En gelukkig kunnen de meeste overbodige snuffjes gemakkelijk uitgeschakeld worden. Ook belangrijk is de vormgeving: hij ligt lekker stabiel in de hand en is gemakkelijk te bedienen. Dit alles maakt deze camera uitermate geschikt voor luchtvaartfotografie.

Natuurlijk heeft de 7xi ook nadelen, maar deze wegen niet op tegen de vele voordelen. Enkele belangrijke minpunten zijn:

- de kosten: voor een body, standaard- en zoomlens kom je al snel boven de 2000 gulden uit. Kwaliteit kost geld.
- hoog batterijverbruik: automatisch scherpstellen, zoomen en flitsen vreet batterijen.
- de camera heeft in sommige situaties even tijd nodig om scherp te stellen. Dit is het grootste minpunt, maar er valt mee te leven.

Conclusie

Hoewel niet voor elke portemonnaie weggelegd, en geen aanrader voor de beginnende fotograaf, is de Minolta Dynax 7xi een camera waar de andere fabrikanten jaloers op mogen zijn. Voor wie in deze prijsklasse op zoek is naar een camera is dit een absolute aanrader.

SPOTLIGHT

Britannia Airways

Het bezoek van Britannia's Boeing 767 G-BKPW aan Eindhoven is niet onopgemerkt aan de publiciteit voorbijgegaan. Dit was het grootste burgervliegtuig op Welschap tot nu toe. De geschiedenis van deze maatschappij leek ons daarom geen slechte zaak.

Geschiedenis van een "trendsetter"

Britannia zag op 1 december 1961 het levenslicht als Euravia (Aviation) Ltd. Verantwoordelijk voor de oprichting was een engels trio waaronder Captain Langton, eigenaar van één van de grootste Britse reisbureaus: Universal Sky Tours. Bij El Al werden drie Constellations gekocht die na een grondige onderhoudsbeurt in april '62 werden afgeleverd aan Euravia's thuisbasis Luton. De zaken gingen "als een dolle" want nog geen half jaar later werd concurrent Skyways met een vloot van drie Constellations en vier Avro Yorks (overblijfsels uit de tweede wereldoorlog) overgenomen.

Het reiswereldje is vaak roerig, in 1964 viel Euravia zelf ten prooi aan een overname. De Thomson Organisation, de grootste reisorganisatie in het verenigd koninkrijk nam Universal Sky Tours, en daarmee automatisch Euravia over. Thomson investeerde direct in nieuw materieel waardoor aan het einde van 1964 de eerste Bristol Britannia afgeleverd werd. Dit was tevens de aanleiding om de maatschappij om te dopen als Britannia Airways.

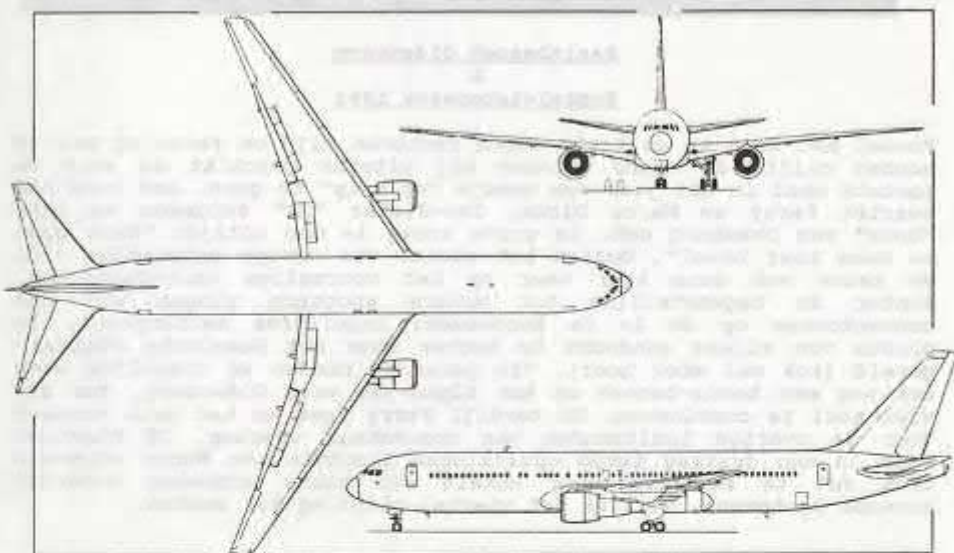
Als eerste Britse maatschappij introduceerde Britannia de Boeing 737, vijftien jaar later hadden ze dezelfde primeur met de 767. Thomson versterkte in 1989 haar marktpositie door ook Horizon Travel en het daar aan gelieerde Orion Airways over te nemen. Terwijl een enorme recessie de Britse chartermaatschappijen het leven zuur maakt (denk maar aan de faillissementen van onder andere Air Europe en Paramount) laveert Britannia onder het beschermende oog van "Lady Britannia" (het logo) met op dit moment een vloot van maar liefst éénendertig Boeing 737's, drie 757's (gehuurd) en negen 767's door de storm. Zeker geen slechte prestatie.

Britannia op Eindhoven

Britannia's kleinste toestel, de Cessna 421 G-BRIT (in volledige Britannia-kleuren) was aan het begin van de jaren tachtig vrijwel dagelijks op Welschap te zien, vliegend voor Executive Express. De eerste echte charter werd genoteerd op 23 oktober 1984 toen Boeing 737 G-AZNX de voetbalclub Manchester United naar Eindhoven bracht voor een wedstrijdje "skeene skuppe" tegen PSV. Nog geen half jaar later, op zondagavond 16 maart 1985 landde 737 G-BHWF met aan boord 113 medewerkers van Management Investment én een bijzonder aardige steward die het lokale spottersvolkje trakteerde op een beker "airline"-koffie. Dat ging er wel in!

De grootste civiele kist die we tot nu toe op Eindhoven zagen was

dus de 767 van onlangs. De G-BKPW, met als naam "The Earl of Mountbatten of Burma", constructienummer 22980, werd in 1983 afgeleverd en was Britannia's eerste 767. Op 18 november arriveerde het toestel met twee uur vertraging uit Manchester met aan boord 244 wees- en lichtgehandicapte kinderen, plus begeleiders, voor 'n dagje CenterParcs. Isn't that nice?



Serialoverzicht

Onderstaande lijst geeft een overzicht van de Britannia-vloot. Drie 757's waren gehuurd van Air Holland, één ervan (G-OAHI) is ondertussen weer aan het failliete Air Holland teruggegeven. Ook Britannia verhuurt vliegtuigen aan andere maatschappijen, zo had Air Holland in ruil voor de 757's twee Britannia 767's in gebruik. Op dit moment zijn vijf bestelde 767's nog niet afgeleverd, maar men heeft eigenlijk liever de iets kleinere 757. Van deze zouden er ondertussen al zes besteld zijn. Ook is men aan het bekijken hoe de hele 737 vloot moet worden vervangen, de 757 of een mix van 757 en Airbus 320 lijken de meest waarschijnlijke oplossingen.

| | | |
|-------------------|---|--|
| Boeing 737-204 | : | AVRN, AWSY, AXNC |
| 737-204 Advanced: | : | BADP, BADR, BAEH, BECG, BECH, BFVA, BFVB, BGYJ, BGYK, BGYL, BHWE, BHOW, BJCT, BJCU, BJCV, BKHE, BTZF |
| 737-219 Advanced: | : | BGNW, BJXJ |
| 737-2D6 Advanced: | : | BMMZ |
| 737-2K2 Advanced: | : | BPLA |
| 737-3Q8 | : | BOWR |
| 737-3T0 | : | BOLM |
| 737-3T5 | : | BLKB, BLKC, BLKD, BLKE, BNRT |
| Boeing 757-208 | : | BTEJ |
| 757-27B | : | OAHF, OAHK |
| Boeing 767-204 | : | BKPW, BKVZ, BNCW |
| 767-204 (ER) | : | BNYS, BOPB, BPFV, BRIF, BRIG, BYAB |

THRILLSEEKERS



Basisbezoek Oldenburg

&

Wentelwiekenweek 1991

Hoewel het weer en de korte dagen factoren zijn om rekening mee te houden blijft de maand oktober bij uitstek geschikt om voor de laatste maal in het jaar een weekje "op trip" te gaan. Dat vond het kwartet Perry en Marco Dirkx, Jan-Pieter "JP" Bergmans en Hans "Does" van Doesburg ook. De grote vraag is dan altijd: "Waar gaan we deze keer heen?". Gezien het succes van vorige uitstapjes viel de keuze ook deze keer weer op het voormalige oost-Duitsland. Echter in tegenstelling tot andere spotters gingen wij ons concentreren op de in de Bundeswehr ingelijfde helikopters, in plaats van alleen aandacht te hebben voor het Russische fighter-geweld (ook wel mooi hoor). "En passant" hadden we diezelfde week ook nog een basis-bezoek op het Alpha-jet veld Oldenburg, dus dat viel mooi te combineren. En terwijl Perry reed en het hele verkeer voor de overige inzittenden van commentaar voorzag, JP hierover weer in een gestaag tempo opmerkingen plaatste, en Marco achterin druk zat te studeren voor enkele met rasse schreden naderbij komende tentamens, vertrok het viertal richting het oosten.

Oldenburg ma.14-10-91

Omdat wij nog een hele week voor de boeg hadden en ons niet teveel wilden vermoeien vertrokken we al op zondagavond. Aangezien we die middag nog op Wildenrath stonden (voor de Phantom Photocall) mag het duidelijk zijn dat het één en ander nogal hectisch verliep die dag. Iets later dan gehoopt waren we op weg, en vóór tien uur hadden we ons ingeboekt in een echt truckershotel bij Cloppenburg. Van hier af was Oldenburg nog maar 'n uurtje rijden.

Bij de poort werden we opgewacht door een (ik geloof) luitenant. Hij was wel een beetje teleurgesteld in de wat geringe opkomst, maar dat waren wijzelf ook! De tour werd begonnen met een kort inleidend praatje over de geschiedenis en toekomst (behoorlijk somber) van het veld. Direct daarna werden we in de gelegenheid gesteld de twee "gepaalde" kisten te fotograferen. Ondanks de negatieve voorspellingen had het weer zich op dat moment al behoorlijk positief ontwikkeld, het zou nog beter (zeg maar gerust perfect) worden.

Al snel werd het duidelijk dat men voor ons een echte rondleiding had georganiseerd, geen "Spotter Blitz-besuch" (veld op, hangaar in, hangaar uit, veld af...). Kortom, terwijl de eerste Alpha-jets in het zonnetje begonnen met opstarten brachten wij een bezoek aan de vluchtsimulator. Dat deed wel even pijn, maar toen geïnteresseerden in de gelegenheid werden gesteld om een vlucht in de cockpit mee te maken was alles weer goed. Dat moet je meegemaakt hebben om te begrijpen hoe levensecht zo'n simulator is! (Ik sta er nog van te trillen...).

Na de simulator was de verkeerstoren aan de beurt. Van hier af was het veld goed te overzien en konden de eerste toestellen gelezen worden, wat wel enkele vreemde blikken bij de Duitsers opleverde, maar het werd niet verboden. Officieel zag men niets, voor sommigen aanleiding om de camera's te voorschijn te halen. Twee landende Alpha-jets brachten nog wat leven in de brouwerij. Ook de brandweer werd vereerd met ons bezoek. Tijdens de busrit naar de overkant van het veld werd echter snel duidelijk dat het met de fotografeer toestemming slecht gesteld was: platforms en shelters waren "off-limits". Na wat gezeur mochten toch nog twee startende Alpha-jets (nota bene vlak bij de radar!) en de decoys geplaat worden. Tijdens deze laatste sessie kwam de verkeersleiding nog eens extra vertellen dat er op het veld absoluut niet gefotografeerd mocht worden, dus dat was dat!

Dan maar eten. In recordtijd werd de warme maaltijd (Rotkohl mit Kartoffeln) naar binnen gewerkt. Uit beleefdheid werd het boertje na de maaltijd achterwege gelaten. Volgende programmapunt: de radar. Hier konden de lachspieren in werking treden, want het was echt een oude troep. Dat vond men zelf blijkbaar ook want er zat niemand achter (schafftijd?). Heel interessant (sommigen vielen er zelfs bij in slaap...) was het bezoek aan het squadrongebouw van Staffiel 431 (de pseudo-tijgers). Een vrij jonge vlieger stond open voor al onze vragen. Vooral over zijn deelname aan de tiger-meet op Fairford was hij zeer te spreken, alsof dat iets unieks was! Zijn staffel word nog dit jaar opgeheven, het andere volgend jaar, daarna zou het veld gesloten en grotendeels opgebroken worden. Hij zou het liefst hierna MiG-29 gaan vliegen (optimist), de Alpha-jet hebben ze zelf nooit zien zitten!

Als laatste een rondleiding in een onderhoudshangaar, hier mocht wel gefotografeerd worden... Een korte uitleg over het toestel en een groepsfoto later was het bezoek ten einde. De luitenant kreeg van ons een mooie foto aangeboden, en we dankten hem voor een onderhoudende dag. Terugkijkend was het best een leuke dag, alleen doodzonde dat de fotografen onder ons niet voldoende aan hun trekken kwamen. Aan de positieve kant kan gezegd worden dat we toch nog een behoorlijk aantal Alpha-jets hebben gezien, zeker niet slecht als je bedenkt dat deze toestellen in korte tijd verkocht zullen worden (onder andere aan Portugal).

JBG.43:

| | |
|-----------|--|
| Alpha-jet | : 40+13, 40+20, 40+24, 40+31, 40+32, 40+36, 40+38, 40+43, 40+50, 40+54, 40+58, 40+95, 41+00, 41+01, 41+12, 41+16, 41+17, 41+27, 41+28, 41+42, 41+43, 41+44, 41+51, 41+58, 41+70 |
| Do.28D-2 | : 58+82, 58+84 |

"Gepaald" bij het hoofdgebouw:

| | | |
|------------|-----------------|--------------|
| G.91R-3 | : 31+01 | LKG.43 |
| Sabre Mk.6 | : JB-371/(1611) | JG.72/JBG.43 |

Decoys:

| | | |
|------------|--------------------------------------|--------------|
| G.91R-3 | : (30+87)/"32+59" (staart van 30+52) | LKG.43 |
| | 31+00 (tijger kleuren) | LKG.43 |
| | 32+15 | LKG.43 |
| Sabre Mk.6 | : JB-110/(1734) | JG.72/JBG.43 |

Hangaar:

| | |
|---------|--------------|
| F-104G | : 23+92 (+1) |
| G.91R-3 | : 31+62 |

Na afloop van het basisbezoek werd afscheid genomen van de anderen en reden we richting oosten. Het verkeer viel reuze mee, 's avonds waren we vlak bij Laage. De jeugdherberg waar wij onze zinnen op hadden gezet bleek niet meer te bestaan, maar na even zoeken voldeed een oud hotel in de bossen ook prima. Er kon echter niet gegeten worden (?), dus een haastig tot snackbar omgebouwde caravan in het nabijgelegen stadje was méér dan welkom. Dit soort eetgelegenheden zijn de laatste tijd als paddestoelen uit de grond geschoten, alleen de bediening is vaak nog niet op z'n best (niet meer dan één order tegelijkertijd anders raakt ie in de war!). Het was overigens best wel te eten.

Ribnitz-Damgarten di.15-10-91

Het Sovjet-veld Damgarten stond als eerste op het programma, maar je moet daar natuurlijk niet 's morgens om negen uur aan komen zetten, want dan word er gewoon nog niet gevlogen! Helaas maar het was gewoon niet anders. Er was geen Frogfoot te bekennen, alleen enkele heli's. Voor de lol hebben we er maar één gelezen. Sinds kort is de (hopelijk) juiste aanduiding voor de Mi.17 bekend geworden: Mi.8M. Mogelijk word er onderscheid gemaakt tussen Mi.8MT (onbewapend), Mi.8MTB (bewapend met rakethouders) en Mi.8MTBK (rakethouders en neuskanon).

Mi.8MTB : 54

(rode code)

Stralsund-Parow di.15-10-91

Het eerste echte doel van de dag was dit Duits marineveld, waar nog steeds (maar niet lang meer) Mi.8'en en Mi.14's staan en vliegen. Na een gigantische omleiding (met de nadruk op om) was de poort snel gevonden (het helpt als je er al eens eerder bent geweest...), waarna Perry en Does om een basisbezoek gingen bedelen. Tot onze verbazing kregen we dit, of we maar even met de auto de technaut op de fiets wilden volgen! Het veld stond vol met heli's, het zonnetje scheen (niet constant) en we mochten overal bij en in. Perfect dus. Uiteraard stond het personeel erop ons alles uit te leggen en zo nu en dan een kritische noot te plaatsen bij het (west)duitse beleid wat betreft het management van het ex-oostduitse leger. Als je deze mensen hoort vertellen krijg je de indruk dat ze zeker wel weten waar ze het over hebben, maar in Bonn gewoon niet gehoord worden. Een triest aspect van de "wiedervereinigung".

Verscheidene Luftwaffe Mi.8'en waren op bezoek (of gedetacheerd, dat werd niet helemaal duidelijk). De Sea King was gestoken in een opvallend witgrijs jasje, een overblijfsel van de Duitse deelname aan het golfavontuur. Mi.8S 93+38 was overgenomen van de Luftwaffe en was dus nog gestoken in de bruin/groene camouflage, maar wel met marine-titels op de neus. Van enkele Mi.8T's was nog te zien dat ze vroeger als Mi.8TBK door het leven gingen. Aangezien in het oktober-nummer van de Scramble een volledige lijst met oude- en nieuwe serienummers van de ex-DDR toestellen heeft gestaan zullen we vanaf nu als het om deze toestellen gaat alleen het nieuwe serial geven. Kortom: zoek het zelf maar op!

MHG.18:

Mi.8S : 93+38, 94+01
Mi.8T : 94+04, 94+05, 94+08, 94+09, 94+11, 94+12, 94+14
Mi.8T (ex TBK) : 94+06, 94+10
Mi.14PL : 95+03, 95+04, 95+05, 95+07, 95+09, 95+10
Mi.14BT : 95+12, 95+14, 95+15

Visitors:

| | | | |
|------------------|------------------------------|-----------|--------|
| Mi.8S | : 93+19 | Luftwaffe | LTG.65 |
| Mi.8T | : 93+41, 94+21, 94+23, 94+24 | Luftwaffe | LTG.65 |
| Sea King HAS.41: | 89+64 | Marine | MFG.5 |

Tutow-Deemlin di.15-10-91

Waar kun je nou beter bijkomen van een onverwacht basisbezoek dan bij een Sovjet-veld? Ik heb zelf wel enkele suggesties maar die hou ik voor me. Voor dit veld stond echter de wind niet goed. Niet alleen was bij de kant van waar af gevlogen zou worden de weg opgebroken (daar trokken we ons dus mooi niets van aan) maar de kisten zitten daar ook nog eens zo hoog dat fotograferen met minder dan 400mm weinig nut heeft. Aan de andere kant van het veld stond de flightline helemaal vol met Albatrossen en Frogfoots. Het was nog iets te vroeg voor het vliegen (in de wintertijd houden de Sovjets doorgaans het volgende schema aan: om \pm 2 uur weersverkenning (ongeacht het weer), om \pm 3 uur vliegen, vaak tot \pm 10 uur), dus na het bijna (rot toch op met die vrachtwagens voor de kisten!) leeglezen van de lijn, daarbij gadesgeslagen door een groepje futloze Russen, gingen we op weg naar Basepohl. Misschien was daar ook een bezoekje te regelen?

| | | |
|---------|---|--------------|
| L-39C | : 72, 82, 84 | (rode codes) |
| Su.25K | : 01, 04, 06, 07, 10, 12, 14, 16, 25, 26, 29, 30, 33, 36, 37 | (rode codes) |
| Su.25UB | : 50, 70, 71 | (rode codes) |

Basepohl di.15-10-91

Dat bleek geen probleem te zijn. Hoewel een kapitein wel wat bedenkingen had bood een luitenant aan ons even rond te leiden, we konden echter helaas niet meevliegen! Na deze zware morele klap verwerkt te hebben bood het aanblik van de in opslag staande en gedeeltelijk gedemonteerde Hinds een trieste maar voor spotters fraaie aanblik. Later hoorden we dat sommige van deze Hinds op het moment van de "wiedervereinigung" nog geen 5 maanden in dienst waren! Een vliegende Hind die binnenkwam na een zeldzame testvlucht mocht na de landing door ons geïnspecteerd worden. Bij de Mi.8'en en Mi.9's (tegenwoordig aangeduid met Mi.8A) mochten we wat vrijer rondlopen, onnodig te zeggen dat we daar dankbaar gebruik van hebben gemaakt. Na nog geen uur waren we weer van het veld af, score 100%.

HFS.80:

| | |
|--------------|---|
| Mi.8S | : 93+80 |
| Mi.8T | : 93+83, 93+85, 93+86, 93+87, 93+89, 93+90 |
| Mi.9 (Mi.8A) | : 93+91, 93+92, 93+93, 93+94 |
| Mi.24D | : 96+20, 96+21, 96+24, 96+25, 96+26, 96+27, 96+29, 96+31, 96+32, 96+33, 96+34, 96+35, 96+36, 96+38 |
| Mi.24P | : 96+41, 96+42, 96+43, 96+45, 96+46, 96+48, 96+49, 96+50 |

De volgende bestemming, Cottbus, ligt nu niet bepaald in de buurt van Basepohl, maar je bent een ondernemende spotter of je bent het niet, dus van een paar uurtjes rijden trokken wij ons niets aan. Iets na achten was het doel bereikt. Dachten we het qua slaap-

gelegenheid makkelijk te hebben door de vertrouwde jeugdherberg te nemen, bleek dat enkele "WOW" Gilze-spotters net voor ons de laatste kamer hadden ingepikt. Na bemiddeling door de eigenaresse van de herberg werd uitgeweken naar een onopvallend gasthaus in de stad. Ondertussen was het al tien uur, en er moest nog gegeten worden. In een soort eetcafe was dit na de aanblik van vier hongerige kapitalisten geen probleem, en na enkele liters gerstenat en de vreemdste biefstuk die ik ooit gezien heb zat de avond erop. Terug in het hotelletje bleek de rust aardig te worden verstoord door een paar opstandige Duitse jongeren in het kamertje langs ons. Gelukkig waren de kamertjes niet al te groot, anders waren ze nog gaan marcheren ook! Door er absoluut geen aandacht aan te besteden keerde de rust snel weder.

Cottbus wo.16-10-91



Wat twee keer gelukt is moet de derde keer ook lukken. Dat dacht de Duitser aan de poort ook want er werden twee vliegers gecharterd om ons rond te leiden. Afgezien van het aanhoren van wéér dezelfde verhalen was het perfect, aangezien het weer zich ondertussen uitstekend had ontwikkeld (letterlijk en figuurlijk geen wolkje aan de lucht). Ook hier bood de opslag een trieste aanblik, sommige Hinds waren al een tweede leven begonnen als mostuin! Volgens één van de twee vliegers was er best wel veel interesse in deze toestellen van onder andere Polen, alleen willen ze de heli's krijgen, niet kopen! Daar trapt de doorsnee Duitser dus niet in. Onnodig te zeggen dat wij er ook geen mee naar huis kregen, had wel leuk gestaan in onze achtertuin.

Van buiten het veld af is een klein museum in opbouw te zien. Volgens het basispersoneel moet dit museum volgend jaar opengaan. Blijkbaar blijven ze ondanks de onzekerheid over de toekomst van het veld (en het personeel) optimistisch. Behalve een MiG.21 en een tot nu toe anonieme Mi.4 was van buiten af niets te zien. Eerder is hier ook een Yak.11 gesignaleerd, maar deze zou nu gerestaureerd worden. Al met al waren we ook hier snel klaar.

HFS.70:

| | | |
|--------------|---|---|
| Mi.8S | : | 93+60 |
| Mi.8T | : | 93+61, 93+62, 93+63, 93+64, 93+65, 93+66, 93+68, 93+69, 93+70, 93+71, 93+72, 93+73, 93+74, 93+75, 93+81, 93+82, 93+88 |
| Mi.9 (Mi.8A) | : | 93+95, 93+96, 93+97, 93+98 |
| Mi.24D | : | 96+01, 96+02, 96+03, 96+04, 96+05, 96+06, 96+07, 96+08, 96+09, 96+10, 96+11, 96+12, 96+13, 96+14, 96+15, 96+16, 96+17, 96+18, 96+19 |

Museum:

Mi.4 : ?
MiG.21SPS-K : 981

LSK/LV
LSK/LV

Welzow wo.16-10-91

Dit is zo'n veld waar menig spotter urenlang heeft staan balen omdat er niet gevlogen werd, terwijl ze hier wel met twee van de fraaiste toestellen uit het Sovjet-arsenaal vliegen: de Su.24 Fencer en de MiG.25 Foxbat. Deze dag kon het niet meer stuk: blauwe lucht en de juiste wind. Ten teken dat de Sovjets het beste voor hadden begonnen bij wijze van opwarming enkele over het veld verspreid staande radars opeens heel heftig te draaien. Na een tijdje was de lol eraf en begonnen ze weer normaal te doen, maar het teken was gegeven: we gaan vliegen. Een uurtje later begon men met het verslepen van MiG.25's, van de shelterarea naar de flightline aan de overkant van de baan. Het was een leuke mix toestellen: vier "gewone", beide tweezitters en als klap op de vuurpijl het enige in groen/bruine kleuren gespoten exemplaar.

Ondertussen waren de spottersgelederen aangevuld met een Gilze-delegatie (dezelfde knakkers die onze kamer hadden ingepikt!) en jawel, de eerste oostduitse spotter! Vrolijk kwam hij in z'n Wartburgje aangetuft waarna een gigantische videocamera tevoorschijn werd getoverd ("Mit lärm sind die Maschinen viel schöner!"). Hij kwam (in zo'n auto met gevaar voor eigen leven) helemaal uit Neuruppin (voorheen een Sovjet Su.17 Fitter veld) om vliegtuigjes te kijken. Niet alleen wist hij precies wat er her en der vloog, hij hield ook nummers bij. Hij ging wel de mist in door bij hoog en laag te beweren dat de Su.24 met code "21" altijd de weersverkenning doet. Nog geen half uur na deze uitspraak startte de "20" voor de weersverkenning...



Ook leuk was de Duitse militair die ons weg wilde jagen door spannende verhalen over gevaarlijke straling te vertellen. Het kwam erop neer dat hij ons niet weg kon jagen, maar dat wij "in verband met de volksgezondheid" maar beter zelf onze biezen konden pakken. Deze toestellen hadden geavanceerde (kuch) verkenning-apparatuur aan boord die allerlei straling verspreidde. Na een keer vrolijk "ja" geknikt te hebben bleven we dus gewoon staan. Later kwam hij

nog eens terug, verbaasd dat wij er nog waren. Toen een MiG.25 binnenkwam ging hij demonstratief een heel eind weg staan. Na een kort gesprek gaf hij uiteindelijk toe dat het stralingsverhaal onzin was, het kwam erop neer dat de Sovjets het in hun broek doen van angst dat er "toeschouwers" gewond raken of omkomen als een toestel in de landing verongelukt. Dat zou niet alleen slechte publiciteit betekenen maar ook nog eens het betalen van veel geld aan de slachtoffers of nabestaanden.

| | | |
|---------|--------------------------|---------------|
| MiG.25R | : 38, 53, 57, 58, 60 | (rode codes) |
| MiG.25U | : 01, 02 | (rode codes) |
| Su.24MK | : 01, 04, 06, 20, 24, 26 | (witte codes) |

Deze avond zou een groot probleem gaan vormen om een slaappleaats te vinden. Rijdend richting Brandenburg werd elk hotel, gasthaus, etc. geprobeerd, maar alles was vol. Ook in Brandenburg zelf was geen plaats meer, we hebben zelfs het voormalige Interhotel geprobeerd. Uiteindelijk wist iemand nog een mogelijke slaappleaats: een "Evangelisches Treffcentrum" buiten de stad. Na even geslikt te hebben ("Waar komen we nu weer terecht?") besloten we deze kans te nemen. Ondertussen waren alle eettentjes ook al gesloten, dus er was weinig keus. Het grote gebouw aan een meer bleek tot aan onze aankomst al 0,0 gasten te herbergen (een dikke Duitser niet meegerekend), maar speciaal voor ons werd de hele handel weer opgestart, we konden zelfs nog eten. Onnodig te zeggen dat wij na deze ervaring helemaal bekeerd zijn tot het Ware Geloof. Vooral de posters met fraaie ondertitels als "Hoop", "Liefde" en "Dank" deden ons voorgoed overtuigen.

Brandenburg-Briest do.17-10-91

Helaas, het geluk moest eens ophouden, niet alleen was het weer drastisch omgeslagen maar hier werd ook ons verzoek om een basisbezoek door de commandant persoonlijk afgewezen. Gelukkig kunnen van buiten af bijna alle heli's gelezen worden. Terwijl wij daar druk mee bezig waren kwam een militair aan de binnenkant van het hek vragen waar wij mee bezig waren. Ons antwoord stelde hem blijkbaar tevreden want hij ging weer weg. Even later kwam hij echter terug, nu met een lijst van alle gebaseerde toestellen! Uiteindelijk hebben we meer dan een uur met hem staan praten. Hij bleek voorheen als beroepsofficier bij het oostduitse leger te hebben gezeten, en was nu onderofficier bij het nieuwe leger. Net als vele anderen zag hij zijn toekomst als militair somber in en had hij ook geen hoge pet op van de gemiddelde westduitser. Prima vent. Ondertussen was de zon weer gaan schijnen en begonnen de Mi.2's te vliegen, dus we hebben het gesprek maar afgebroken en zijn verder gegaan met lezen. Volgens de officiële lijst worden drie Mi.8S'en aangeduid als Mi.8ST, omdat in deze toestellen de garderobe, wc, etc. zijn vervangen door een vrachtruim. Het voorste gedeelte is nog steeds bedoeld voor VIP-vervoer.

LTG.65:

| | |
|--------|---|
| Mi.2S | : 94+50, 94+51, 94+53, 94+55, 94+57, 94+58, 94+59, 94+60, 94+61, 94+65, 94+81, 94+83 |
| Mi.8S | : 93+19, 93+20, 93+36, 93+37, 93+39, 93+40, 93+42, 93+43, 93+45 |
| Mi.8ST | : 94+15, 94+16 |
| Mi.8T | : 93+02, 93+03, 93+05, 93+06, 93+08, 93+10, 93+12, 93+14, 93+15, 93+16, 93+17, 93+18, 93+30, 93+32, 93+34, 93+35, 94+18, 94+19, 94+21, 94+23, 94+24 |

Jüterbog do.17-10-91

Hier zouden die middag de MiG-23's moeten gaan vliegen, maar toen we er om ongeveer twee uur aankwamen viel er weinig activiteit te bespeuren. Op twee Floggers na, die er niet echt vliegwaardig uitzagen, was de hele flightline leeg, de heli's waren helemaal niet meer te bekennen. Onnodig te zeggen dat men hier niet ging vliegen. Helaas pindakaas, volgende veld.

Sperenberg do.17-10-91

Als je hier nog nooit geweest bent zoek je je te platter, want het veld ligt geheel in de bossen. Wie niet bang is voor hobbelige bospaadjes kan behoorlijk dicht bij de platforms komen, terminaal-gestoorden kunnen zelfs op het platform komen, maar dat is niet aan te raden, gezien de vaak "geniepige" natuur van de gebaseerde toestellen (electronische oorlogsvoering, etc.). Dat dit mogelijk is word niet door iedereen geloofd: JP maakte zichzelf eventjes onsterfelijk door meerdere malen de gezien de omstandigheden ijzersterke uitspraak "Ik geleuf er niks van" te uiten. In tegenstelling tot onze informatie vlogen die dag de helicopters in plaats van de transport toestellen, maar dat mocht de pret niet drukken. De Il.20 is een voor electronisch gerommel aangepaste versie van de Il.18, ongeveer vergelijkbaar met de Orion. De bezoekende Mi.6 (machtig gezicht tijdens het opstijgen) kwam waarschijnlijk van Oraniënburg, daar is het constructienummer (tijdens een andere trip) gelezen.

| | | |
|-----------|----------|---------------|
| An.12BP | : 81, 86 | (rode codes) |
| Il.20 | : 26 | (blauwe code) |
| Mi.8T | : 32, 58 | (gele codes) |
| Mi.8TB | : 33 | (gele code) |
| Mi.8MTB | : 56 | (rode code) |
| Tu.134A-3 | : 25 | (rode code) |

Visitor:

| | | | |
|------|--------------|------|-------------|
| Mi.6 | : 726303B/76 | V-VS | (rode code) |
|------|--------------|------|-------------|

Wéér leek het vinden van een slaappleats problematisch te worden, maar een afgelegen rasthof had nog genoeg plaats. Ook het eten aldaar was uitstekend. Gezien de tactische ligging (onder Berlijn langs de snelweg) zal deze tent bij toekomstige oost-Duitsland trips als uitvalsbasis gebruikt gaan worden. Marco ontpopte zich als een begaafd electricien, hij wist een kapotte lamschakelaar zonder doorslaande stoppen (en uitslaande brand) te repareren. Helaas kregen wij voor deze koelbloedige daad geen korting.

Rangsdorf vr.18-10-91

Het was voorgoed voorbij met het goede weer. Terwijl door de harde wind de Trabanten door de straat en over onze hoofden vlogen probeerden wij op deze russische dump het een en ander te lezen. Opvallend was dat men hier actief bezig is met het slopen van toestellen. In vergelijk met een vorig bezoek een paar maanden eerder waren verscheidene toen opvallende toestellen nu verdwenen, en men was bezig met het slopen van een Yak.28 (hoe durven ze!). Bovendien waren er nu veel meer MiG.15 en/of MiG.17's te zien (het verschil tussen deze twee is moeilijk te zien, zeker als je met al half gesloopte kisten te maken hebt). De harde wind, verkleumde vingers, langszrazende treinen en een groepje levensecht oefende militairen trotserend wisten wij het volgende te onderscheiden:

| | | |
|-------------------|----------|----------------|
| Il.28 | : 19 | (rode code) |
| | 32 | (blauwe code) |
| Mi.8T | : 03 | (blauwe code) |
| | 45, 55 | (gele code) |
| Mi.8TB | : 32, 65 | (rode codes) |
| | 51 | (witte code) |
| | 65 | (gele code) |
| MiG.15/17 | : 59, 88 | (rode codes) |
| | 92 | (gele code) |
| MiG.17PF | : 71 | (rode code) |
| MiG.23 | : 10, 74 | (blauwe codes) |
| | 11, 67 | (rode codes) |
| MiG.25 | : 74 | (rode code) |
| | 304 | (blauwe code) |
| Yak.28 | : .9 | (rode code) |
| <u>Preserved:</u> | | |
| Yak.28 | : 88 | (rode code) |

Berlin-Schönefeld vr.18-10-91

Niets bijzonders hier, behalve dan dat je hier voortaan moet betalen om bij het luchthavengebouw te kunnen parkeren. De aan de overkant in opslag staande Mi.2's zijn een paar meter verplaatst zodat ze niet meer vanaf het luchthavengebouw te zien zijn.

LTG.65:

Il.62M : 11+21, 11+22

Polizei:

Ka.26 : D-HZPS, D-HZPT

Mi.2S : D-HZPA, D-HZPC, D-HZPE, D-HZPK, D-HZPL

Opslag:

Mi.2S : 401, 504, 557
304, 420, 501, 555

LSK/LV
Polizei



Na Schönefeld zijn we ook nog even naar Tegel gegaan, maar aangezien daar helemaal niets te zien was (spotterstechnisch gezien dan, het was niet mistig of zo) is dat veld het vermelden niet waard. Hiermee was deze trip voorbij, de terugreis verliep zonder verdere noemenswaardigheden. Gezien de succesvolle basisbezoeken was deze trip voor ons één van de betere dit jaar.



Op 31 mei 90 vertrok deze NF-5A (K-3054) naar Turkije, nog geen jaar later vloog een Turkse vlieger hem aan diggelen. (31 mei 90)



V.C.Helicopters is een nieuw op Eindhoven gebaseerd bedrijf. OO-VCI is één van V.C.'s Bell 206 Jet-Rangers. (september 91)



Bijzondere Soesterbergers: beide Sabres zijn al op Eindhoven gespot, deze foto werd echter gemaakt op Leeuwarden. (12 sept 90)



Resultaten van het basisbezoek aan Oldenburg: Sabre Mk.6 JB-371 en G.91R 31+01 bewaken het hoofdgebouw... (14 oktober 91)



...en G.91R 31+00 staat na jaren nog steeds in zijn tijgervelletje te pronken. Helaas allemaal rijp voor de sloop! (14 oktober 91)



Wegens overschot eveneens slooprijp zijn de Duitse Hinds. Mi.24D 96401 in een zielig aandoende toestand op Cottbus. (16 oktober 91)