

# ACE

Spotting Group Eindhoven



1992 / 5

Oktober



# SGE

Spotting Group Eindhoven

**Spottersdag "VOLKIT" op vliegbasis Volkel 25 november 1992**

Van 16 t/m 27 november vindt er op Volkel de oefening "VOLKIT" plaats waaraan door 18 Volkel F-16s en ongeveer 45 voornamelijk buitenlandse kisten zal worden deelgenomen.

Op **25 november** wordt een spottersmiddag georganiseerd waaraan SGE met maximaal 30 personen aan mag deelnemen.

De volgende regels zijn van belang:

- deelnemers moeten om 12.00 uur aanwezig zijn op de parkeerplaats bij de Philips vestiging aan de Frontstraat op het industrieterrein in Uden
- men moet een geldig legitimatiebewijs bij hebben
- vervoer naar de vliegbasis Volkel zal geschieden per bus, kosten zijn f 3,00 per persoon en moeten contant worden voldaan
- vervoer terug is mogelijk vanaf 15.30 uur.

Hoe moet je je opgeven voor deze middag?

Door onderstaande antwoordstrook voor **15 november** te sturen aan:

SG Eindhoven, Klaproos 20, 5684 JA Best.

De eerste 30 aanmelders zullen naar de spottersmiddag kunnen en zullen voor 20 november bericht ontvangen.

---

ANTWOORDSTROOK VOLKIT 25 November 1992

Naam : \_\_\_\_\_

Telefoon : \_\_\_\_\_

geeft zich op als deelnemer aan de spottersmiddag.

Opsturen naar: SG Eindhoven, Klaproos 20, 5684 JA Best.



Very-VIP Dassault Falcon 900 D-ALME is representatief voor de vele biz-jets welke Eindhoven dagelijks aandoen. (september 92)



Zondermeer de smaakmaker op civiel gebied deze keer was de oudgediende Ilyushin Il18 van Aeroflot, gevlogen voor de russische luchtmacht. (09-09-92)



Een héél eind uit de buurt was deze Cessna 560 Citation VR-BUL. Dit toestel staat ingeschreven in het bermudese (?) civiele register. (september 92)

# REDACTIONEEL

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

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

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

Los abonnement ACE : f 22,50 voor 1993

Lidmaatschap SGE : f 25,00 voor 1993

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

## Redaktieadres:

Marco Dirkx                      Klaproos 20                      5684 JA                      Best                      04998-90792

## Redaktiesamenstelling:

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

## Medewerkers:

Frans vd Broek, René Dolfsma, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Gemeentearchief Eindhoven, Mr.Grolsch, H Hemmen, Paul vd Hurk, Pieter Jansen, A Kramer, Frank Kramer, Peter Liebe, Stephan Lodewijks, en de rest die we niet opzettelijk maar uiteindelijk toch wel vergeten zijn...

Help! Er komen de laatste tijd zoveel fraaie kisten op Eindhoven dat we het bijna niet meer bij kunnen houden. De propeller-fanaten konden om te beginnen hun hartje ophalen bij een echte oude Aeroflot Ilyushin 18. De Britten kwamen roteren en brachten in totaal maar liefst 8 Tornado's mee, datzelfde weekend kwamen de Italianen na lange afwezigheid weer eens meefeesten met twee G-91T's. En alsof dat allemaal nog niet genoeg is, op hetzelfde moment dat ik dit zit te typen (1 oktober) zie ik een Poolse luchtmacht Yak 40 binnenkomen (echt waar!). Kan het misschien iets rustiger op het vliegveld? Dit zijn wij niet gewend...

inhoud	pagina
Redactioneel	1
SGE'tjes	2
In de landing	5
ACTuEel	14
Monografie : Ilyushin Il28 Beagle	17
Regio : Hechtel & Weelde	26
Er was eens... : RAF-movements & 439sqn 28-10-1944	28
Thrillseekers : Ceskoslovenska & Magyarorszá (deel 1)	31

Foto voorpagina: Héél bijzonder was deze Yak 42 van Lithuanian.

(14-09-92)

# S G E 'tjes

## SPOTTERSIDDAG EINDHOVEN 29...NEE 30 SEPTEMBER

"Verdeel en heers" luidt een oude wapenspreuk, en het leek wel alsof enkele lieden op de vliegbasis er zo over dachten met betrekking tot de spottersmiddag van afgelopen maand. Geheel buiten Bureau Voorlichting om wist de organisatie er een behoorlijke puinhoop van te maken. Om een lang verhaal kort te maken, wegens vakantie was Bureau Voorlichting niet in staat de toegezegde spottersmiddag af te handelen zodat 316 squadron de organisatie op zich kreeg. Op het eerste gezicht geen probleem want daar zitten mensen die precies weten wat spotters willen en dat ook graag hadden willen organiseren. Maar nee, enkele wijsneuzen dachten beter te weten en namen de touwtjes in handen. En toen begon de verwarring. De meest wilde geruchten, sommige waar, andere absoluut niet, begonnen de ronde doen. Bureau Voorlichting had 29 september als datum geprikt, toch kwamen via de meest vreemde kanalen berichten binnen dat de spottersmiddag verzet was naar 30 september, dat er een andere poort als ingang genomen moest worden, etc. Uiteindelijk werd pas maandag 28 september bevestigd dat de spottersmiddag inderdaad verzet was! Op dat moment was de chaos op het hoogtepunt. Veel leden zijn nog op de hoogte gesteld maar het was natuurlijk onvermijdelijk dat er dinsdags mensen voor noppes aan de (ook nog eens verkeerde) poort stonden.

En toen was het woensdagmiddag. Zo'n dertig tot veertig doorzetters gingen voor de herkansing. Eerst werd er gepolst of het gerucht dat er tien gulden toegang betaald moest worden waar was, maar dat bleek gelukkig niet zo te zijn. Blijkbaar had het squadron graag geld in het laatje gezien om enkele feesten te kunnen betalen, gelukkig werd daar een stokje voor gestoken. Met een engelse bus (de deur zat aan de verkeerde kant) werden we vanaf de kanaalpoort (bij de spottersplek) naar het 316 gedeelte gebracht, en niet naar het 334 platform zoals sommigen stiekem hoopten. Tegenover het squadrongebouw stonden (slechts) twee Tornado's en drie F-16's opgesteld, laatstgenoemden mooi in het zonnetje maar de Torren (en daar kwam eigenlijk iedereen toch voor) met tegenlicht...



Gelukkig mocht iedereen na enig aandringen de Tornadoos ook van de andere kant fotograferen, zodat de dag niet helemaal verloren was. Ondertussen stonden de andere vier Wervelstormen vrolijk op het fraaie 334 platform, later op de middag zelfs met desert-kleurige brandstoftanks. Het platform was echter "off-limits", en iedereen die wel eens een horde spotters over een platform heeft zien "hobbyen" kan daar begrip voor opbrengen.

Tot zover dit onvergetelijke gebeuren, met dank aan de verantwoordelijke personen (we zullen het fatsoenlijk houden en geen namen noemen). Rest ons alleen nog de nummertjes van die dag. Zie elders voor meer informatie over de Tornado's.

F-16A/B 314sqn : J-137, J-145  
F-16A/B 316sqn : J-136, J-208, J-366, J-369, J-657, J-882  
F-27-100/-300M : C-1, C-2, C-3, C-5, C-7, C-8, C-9, C-12  
Tornado GR.1/GR.1T: ZA548/548, ZA551/551, ZA563/TC,  
ZA595/TV, ZA608/TK, ZG750/Y.

## **BASISBEZOEK RAMSTEIN**

Ondanks de opgedane ervaringen met organiseren van het basisbezoek naar Frankfurt hebben we weer geprobeerd (op een legale manier) op een Amerikaans vliegveld te komen. Deze keer hadden we in overleg met SGV gekozen voor Ramstein. Het antwoord op de eerste brief was zeer positief maar tijdens het eerste telefoongesprek begonnen de problemen zich op te stapelen. Volgens het hoofd van de voorlichtingsdienst zou fotograferen geen probleem zijn, maar zijn ondergeschikte dacht daar anders over. Daarop zeiden wij: "Maar uw baas heeft hiervoor schriftelijk toestemming verleend!", waarop zij antwoorde: "Die man weet niet waarover hij het heeft...". Moet je met zulke mensen een oorlog winnen? Tijdens een volgend telefoongesprek bleek dat men op Ramstein precies weet wat wij willen maar men is absoluut niet bereid daarop in te gaan. Voor de eerstkomende tijd zijn basisbezoeken op Ramstein uitgesloten. Volgend jaar proberen we gewoon weer opnieuw, net zo lang totdat we er wél opkomen...

Hieruit mag duidelijk zijn dat het verkrijgen van basisbezoeken lang niet zo simpel is als veel mensen schijnen te denken. Vaak worden er vele pogingen gedaan zonder enig resultaat. Maar we blijven volhouden, uiteraard zijn we voor het volgende jaar ook met andere basisbezoeken bezig, verscheidene interessante velden zijn al weer aangeschreven, en ook SGV heeft te kennen gegeven interessante plannen te hebben. Als hier iets positiefs uitkomt laten we dat uiteraard zo snel mogelijk weten.

## **SPOTTERS AVONDEN**

Het begint weer hoog tijd te worden voor een gezellige SGE-spottersavond, we zijn daar al weer druk mee bezig. Het lag in de bedoeling om dit eind november te organiseren, maar door allerlei omstandigheden (enkele bestuursleden gaan naar Japan, feestdagen in december, etc.) zijn we genooddakt dit uit te stellen tot begin volgend jaar. Het zal dan zeker een geslaagde start van het nieuwe spottersjaar worden.

Langs deze weg willen we ook even melding maken van de spottersavond die SGV op vrijdagavond 27 november in Uden organiseert. SGV heeft doorgaans vier keer per jaar een informele spottersavond welke de moeite waard zijn. Flash is ook altijd aanwezig. Deze keer heeft men volgens eigen zegge iets speciaals in petto.

## VOLKIT

Van 16 t/m 27 november 1992 vind op de vliegbasis Volkel de oefening "Volkit" plaats waaraan door 18 Volkel F-16's en ongeveer 45 voornamelijk buitenlandse kisten zal worden deelgenomen. Er gaan geruchten dat onder andere oost-Europese MiGs en US Navy F-14 Tomcats van de partij zullen zijn, let wel dit zijn geruchten.

SGV organiseert tijdens deze oefening een spottersdag, en wel op woensdag **25 november**, fotograferen is (uiteraard) toegestaan. SGE is met maximaal dertig leden welkom, geïnteresseerden kunnen meer hierover lezen in de bijgevoegde nieuwsbrief.

## LIDMAATSCHAP 1993

Nog even en de tweede ACE-jaargang zit er al weer op. Het word dus ook weer tijd om Uw lidmaatschap te verlengen. Waren we vorig jaar genoodzaakt het lidmaatschaps- en abonnementsgeld te verhogen, dit jaren kunnen we met enige blijdschap mededelen dat de prijzen voor 1993 hetzelfde blijven:

Losse nummers exclusief verzending:	f 3,00 per nummer
Losse nummers inclusief verzending:	f 5,00 per nummer
Los abonnement ACE :	f 22,50 voor 1993
Lidmaatschap SGE + abonnement ACE :	f 25,00 voor 1993

Wij verzoeken alle leden dit bedrag zo snel mogelijk aan ons over te maken, U kunt veel beter iets te vroeg dan te laat zijn met betalen, want wij kunnen niet garanderen dat er voor "te laat betalende" nog genoeg exemplaren van ACE 1993/1 zullen zijn. Uiteraard zullen leden die niet betalen ook uitgesloten worden van deelname aan activiteiten. Mensen die op een acceptgiro van ons zitten te wachten zullen bedrogen uitkomen, want daar beginnen we niet aan. U zult zelf even geld over moeten maken (of afgeven bij bijvoorbeeld Flash), voor dit klein beetje moeite bent U weer een heel jaar lid. Kleine moeite groot plezier.

## SPOTTERSKAMPIOENSCHAPPEN

Eén van de laatste toppers dit jaar wordt de strijd om de "gouden verrekijker", oftewel de nationale spotterskampioenschappen 1992, georganiseerd door de Stichting Valkenburgse Vliegtuig Spotters. Hoewel we van SVVS zelf nog geen aanvullende informatie hebben ontvangen kunnen we er toch al het een en ander over mededelen. Het spektakel vind plaats op 12 december in motel "Het Haagsche Schouw" te Leiden. Men heeft een uitgebreid programma in elkaar gedraaid, waaronder een kleine beurs waar niet alleen bedrijven zoals Flash zich zullen presenteren maar ook alle nederlandse spottersverenigingen. Bovendien zijn er 's avonds film en/of diavertoningen en een lezing.

Het belangrijkste evenement zal echter 's middags plaatsvinden: de herkenningskampioenschappen. Net als de afgelopen twee jaar zullen teams gaan strijden om de felbegeerde titel, en als vanouds zal SGE hoog eindigen, zo niet winnen. Maar daar hebben we wel uw steun bij nodig. Met half SGE als supporters in de zaal is de overwinning bij wijze van spreken bij voorbaat al binnen! Als toeschouwer kunt U natuurlijk op een informele manier meespelen met de quiz. Al met al een oerzellige dag die geen enkele spotter en luchtvaartenthousiast mag missen.

# IN DE LANDING



De aanwezigheid van het transportsquadron van de Koninklijke Luchtmacht in combinatie met Eindhoven Airport begint nu zelfs steeds vaker bezoekers op te leveren op zowel de zaterdag als de zondag. Eigenlijk moet je, naast de normale vliegdagen, voortaan ook af en toe bij het veld gaan kijken in het weekend. Gelukkig doen een aantal mensen dit en zodoende deze keer weer een hele hoop militaire en civiele nummertjes. Hiervoor onze dank en jullie waarnemingen voor het volgende nummer zien wij graag op de bekende adressen komen voor 12 december aanstaande.

## MILITAIR JUNI 1992 AANVULLINGEN

02	3..	P-3C	Marpat	* 10.47u
	3.+..	F-4	Lw	* 12.51u
25	CR/...-.....	F-15	32FS	* 15.21u
	CR/...-.....	F-15	32FS	* 15.21u
29	ZD707/BK	Tornado GR.1	14sqn	* 12.18u

## MILITAIR JULI 1992 AANVULLINGEN

02	B-67	Bö-105CB	299sqn	* "Esther67"
16	307	P-3C	Marpat	*
28	67-22584	C-9A	55AAS	* "Tune55"

Dit waren eerst nog wat aanvullingen voor de maanden juni en juli, gelukkig zijn wat onbekende bezoekers bekend geworden maar aan de andere kant hebben we er ook weer een aantal onbekenden voor terug gekregen. Hopelijk weet iemand de ontbrekende nummerkes aan te vullen.

Verder valt over juni nog te melden dat de Orions welke vanwege de open dag op MVK Valkenburg tijdelijk op het platform van 334sqn stonden pas op de 9<sup>e</sup> zijn vertrokken.

## MILITAIR AUGUSTUS 1992

03	AT11	Alpha-Jet	9W	*
	A-324	Alouette III	Grasshoppers	
	A-350	Alouette III	Grasshoppers	
	A-398	Alouette III	Grasshoppers	
	A-453	Alouette III	Grasshoppers	
	A-465	Alouette III	Grasshoppers	
05	76-22550	C-12C	1st Avn.Det.	
06	A-374	Alouette III	GPLV	
07	A-471	Alouette III	GPLV	
	J-619	F-16A	311sqn	*
	J-...	F-16	Klu	* 10.20u
	J-...	F-16	Klu	* 10.20u
08	4336/CNA-NP	DO-28D	FARM	o 18.30u
	T198-10/35-28	CN235	Ala-35	"AME352"



10	A-324	Alouette III	Grasshoppers	
	A-350	Alouette III	Grasshoppers	
	A-398	Alouette III	Grasshoppers	
	A-453	Alouette III	Grasshoppers	
	A-465	Alouette III	Grasshoppers	
12	J-...	F-16B	Klu	* 12.35u
13	... ..	C-9A	55AAS	* 13.40u-14.10u "Tune55"
	J-...	F-16	Klu	* 12.35u
16	746	C-130H	356Mira	
18	CS01	Hs.748	21sqn/15W	"AFB678"
	CR/77-0106	F-15A	32FS	* "AK21"
21	A-522	Alouette III	GPLV	*
24	L-08	Pilatus PC.7	EMVO	*
	J-...	F-16A	Klu	* 11.00u
	J-...	F-16B	Klu	* 10.30u
25	3..	P-3C	Marpat	11.55u
26	AT..	Alpha-Jet	9W	* 15.20u
28	A-226	Alouette III	GPLV	14.10u Best
	PH-SBK	Be.200	MLD	
	3..	P-3C	Marpat	* 12.30u
30	744	C-130H	356Mira	a 18.57u "HAF744"
31	744	C-130H	356Mira	d 13.13u "HAF744"
	J-138	F-16A	314sqn	* 11.30u
	J-139	F-16A	314sqn	* 11.30u
	J-635	F-16A	306sqn	* 11.38u
	CCCP-72926	An-72	"Aeroflot" a	

In deze maand was het dus regelmatig prijs in het weekend. Het begon al op de 8<sup>e</sup> met de komst van een CN235 van de Spaanse luchtmacht, de Casa kwam rond half tien binnen en vertrok weer om elf uur naar Brussel. Later op de dag kwam op weg van Texel naar Kleine-Brogel de Do-28 van de Marokkaanse luchtmacht over ons veld gevlogen. Het weekend daarop was het de beurt aan de Elliniki Aeroporja om weer eens langs te komen, ditmaal om een aantal muzikanten voor de Taptoe in Breda te brengen. Wat gebracht wordt moet ook weer gehaald worden en twee weken later kwam er dan ook weer in het weekend een Griekse Hercules.

Na de verdere ondertekening van de CSE-akkoorden is ook het controleren van het een en ander weer op gang gekomen, dit resulteerde in een aantal vluchten van het 334sqn naar diverse bestemmingen in het "oost-blok" maar belangrijker voor ons was de komst van een An-72 op de 31<sup>e</sup>. Het is wel te hopen dat er in de toekomst ook is echte militaire vervoerders uit het oosten komen.

De Alouette III A-226 op de 28<sup>e</sup> maakte om ongeveer half drie een landing op een braakliggend terrein aan de Kanaaldijk hoek Nijverheidsweg in Best. De piloot en crewchief gingen naar IBC terwijl een LB-er met een hoog IQ (hij studeerde aan de KMA) de heli mocht bewaken, rond half vier vertrok de heli weer. De rest van de maand behoeft niet veel commentaar, de C-12 op de 5<sup>e</sup> is nog wel interessant daar we dit type niet al te vaak bij ons zien en verder kwam regelmatig ons nationaal demo-team voorbij.

#### MILITAIR SEPTEMBER 1992

02	J-199	F-16A	311sqn	a
	J-624	F-16A	311sqn	a
	B-..	Bö-105CB	299sqn	11.00u
03	J-199	F-16A	311sqn	d
	J-624	F-16A	311sqn	d

	J-...	F-16	Klu	* 10.30u
04	349	C-130H	356Mira	10.00u/13.05u
07	80+50	B0-105M	Heer	
	A-227	Alouette III	GPLV	
08	J-...	F-16	Klu	* 12.15u
10	3+...	F-4	Lw	* 11.00u
11	A-495	Alouette III	GPLV	
	J-144	F-16A	314sqn	* 10.15u
	L-..	Pilatus PC.7	EMVO	* 14.15u
14	A-482	Alouette III	GPLV	Best
16	B-80	B0-105CB	299sqn	
18	87-0083	CH-47D	5-159Avn	
	87-0087	CH-47D	5-159Avn	
21	CS01	Hs.748	21sqn/15W	
	71-0881	C-9A	55AAS	* 11.50u-13.00u "Tune55"
	3+...	F-4F	Lw	* 16.40u
	1x	CH-47		o 14.40u
22	CS01	Hs.748	21sqn/15W	
	ZA548/548	Tornado GR.1	15sqn	a dep 01-10
	ZA551/551	Tornado GR.1	15sqn	a dep 01-10
	ZA563/TC	Tornado GR.1	15sqn	a dep 01-10
	ZA595/TV	Tornado GR.1	15sqn	a dep 01-10
	ZA607/TJ	Tornado GR.1	15sqn	a dep 25-09
	ZG750/Y	Tornado GR.1	15sqn	a dep 01-10
23	A-521	Alouette III	GPLV	
25	mm6323/60-23	G-91T	60BA	a 14.00u
	mm6439/60-89	G-91T	60BA	a 14.00u
	ZA608/TK	Tornado GR.1	15sqn	a dep 01-10
	ZA607/TJ	Tornado GR.1	15sqn	d
28	mm6323/60-23	G-91T	60BA	d 16.30u
	mm6439/60-89	G-91T	60BA	d 16.30u
	J-137	F-16A	314sqn	a temp. based
	J-145	F-16A	314sqn	a temp. based
29	ZA614/F	Tornado GR.1	15sqn	a
30	ZA614/F	Tornado GR.1	15sqn	d
	A-399	Alouette III	GPLV	

Deze maand toch weer een aantal leuke bezoekers op ons veld. Op de 22<sup>e</sup> begon de squadron-exchange van het 316 squadron met het 15 squadron van de RAF. Gedurende de hele periode zien we de Tornado's op het platform van het 334 squadron gestaan, dit ondanks diverse pogingen, gedurende de afgelopen maanden, om ze in shelters te zetten. Later meer over de squadron-exchange.

Van de andere bezoekers vallen uiteraard de vliegende Fiatjes van de Aeronautica Militare Italiana op. Op vrijdag de 25<sup>e</sup> kwamen ze via Treviso en Cameri in Eindhoven aan voor een weekend-bezoek. Waarschijnlijk hebben ze ook het goede weer meegenomen naar hier want we hebben vervolgens op het onvolprezen NOS-journaal kunnen zien dat andere Fiatjes ook als vaarttuig kunnen dienen. Dat dit niet langer kon moet ongetwijfeld de reden zijn geweest dat op maandag de 28<sup>e</sup> tegen elke prijs de terugtocht naar Italië moest worden ingezet, pas om half vijf vertrokken ze weer naar Cameri. De Griekse Hercules op de 4<sup>e</sup> kwam vanaf Geilenkirchen om nog wat NF-5 spullen op te pikken en vertrok vervolgens richting Elefsis.

Op de 18<sup>e</sup> herdenken we dat we in 1944 zijn verlost van onze oosterburen, vroeger kwamen er dan wel eens C-130s van de USAF met een aantal oudstrijders op bezoek, maar ondertussen is het aantal oudstrijders ook aan het afnemen en kunnen ze het

met wat minder grote transportmiddelen af getuige het feit dat dit jaar twee Chinooks voldoende waren. Ze zijn zelfs helemaal naar Sint-Oedenrode geweest en voor de nodige fuel-stop werd Eindhoven aangedaan.

Als vervolg op het bezoek van een Alouette III aan de IBC in Best in augustus volgde in september de A-482 op de 14<sup>e</sup> met Prins Bernhard als passagier om het nieuwe IBC-gebouw te openen. Als het zo doorgaat moet Eindhoven Airport nog uitkijken voor een nieuwe concurrent, Heliport Best. De rest van de maand geeft het vertrouwde beeld met als uitzondering de Duitse BO-105 op de zevende. De J-137 en de J-145 welke op de 28<sup>e</sup> arriveerde, werden hier tijdelijk gestationeerd omdat hun thuisbasis, Gilze-Rijen, voor een aantal dagen dicht ging vanwege baan-onderhoud.

#### CIVIEL JUNI 1992

01	D-ICHT	Be300	Augusta Air		ETLS/EDLE
	G-BGLW	Pa34	Stapleford F.C.		EGSG/EGSG
	G-FOOD	Be200	Food Brakers		EGNE/EPWA
	G-OAVX	Be200	AVX	AVT601	EGLK/EGBE
	OO-VCF	R22B	Air Charter		
02	D-ICHT	Be300	Augusta Air		LTLS/EDDF
	G-FOOD	Be200	Food Brakers		EPWA/EGNE
	G-NEWR	Pa31	Air Executive	EAX211	EGNJ/EGNJ
	HB-IRQ	G159	Leopair	LEO022	LSGG/LEZL
	OO-WAT	TC690	Western Air Taxi		EBKT/LFSB
	OY-CCJ	Lj35A	Alkair	LKA006	LFSB/EKKA
03	D-ICOA	Be200	Adolf Würth		EDOP/EDOP
	D-IEFB	Be200	Flugbereitschaft		EDTK/EDTK
	F-GFJS	F27	Air Jet	AIJ1543/1025	LFPO/EHAM
	N121C	Ce550	Digital	DGT033/034	LSGG/EGPK
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/EKOD/EBAW
	OO-RST	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW
	OO-WAT	TC690	Western Air Taxi		LFSB/EBKT
	OY-CCJ	Lj35A	Alkair	LKA006	EKKA/ESSB
	OY-GEF	Be90	Thrane & Thrane		EKRK/EKRK
04	N1224S	Ce425	Inductotherm		EGCC/EGCC
05	D-EGTR	T820			
	G-BMZD	Be90	Cega		EGHR/EGHR
	HB-IRQ	G159	Leopair	LEO022	LEZL/LSGG
	OY-ARJ	Ce414			EKHO/EKHO
	SE-GDS	Pa32			
09	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW/EBAW
	OO-IBJ	HP137	Ibis		EBAW/LFST
10	D-EIOU	Pa28			
	F-GGMS	Be200	Air Development		LFQB/LFQB/LFQB
	F-GHIV	Be90	Air Vendee		LFBI/EDVE
	OO-RJR	Pa28			
	SE-IVD	Pa34			
11	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/ETLS
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW
	OO-IBJ	HP137	Ibis		LFST/EBAW
	OO-RJR	R22	QS Helicopters		
	SE-DEG	Ce500	Air Executive	EUV500	LFly/ESSB
13	F-GEPE	Pa31T	Pan Europeenne		LSGG/EHBK
	G-GAYL	Lj35	Northern Executive	NEX111/112	LFMN/EHBK
15	F-GEVC	Be90	Sovac Entreprise		LFRB/LFRB
	F-GHME	ATR42	Brit air	BZH2213/2214	LFPO/EHAM

	OO-WAT	TC690	Western Air Taxi		EBKT/LFSB/EBKT
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		
16	D-GDMF	Pa34			
	F-GGMS	Be200	Air Development		LFQB/LFQB/LFQB
	F-GLNI	BAe146	Air Jet	A1J3424/3425	LFPO/LFPO
	F-GFJR	Ce425	Sté Vitreene		
	G-BMZD	Be90	Cega		EGHR/EGKK
	N1889Q	Ce177			
	OY-BEB	Be90	Bruel & Kjaer		EKAH/EKAH
	SE-KKU	Pa34			
17	D-1CHT	Be300	Augusta Air		EDBB/EDDF
	F-GHME	ATR42	Brit air	BZH1213/1214	LFPO/EHAM
	G-BMZD	Be90	Cega		EGKK/EGHR
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/ESGP/EBAW
18	HB-IRQ	G159	Leopair	LE0049/057	LFSB/ESGP
	OY-PEH	Be200	Alpha Air		EKSV/ESGP
19	G-TOMY	Mu300	Lynton Jet		LSGG/EGWJ
	HB-IRQ	G159	Leopair		ESMT/EHAM
	HB-LRM	Pa42	Capax Air		LSZH/LSZH
	OY-PEH	Be200	Alpha Air		ESGP/LFAT
21	HB-LRM	Pa42	Capax Air		LSZH/LSZH
	OY-JEH	Ce500	Falchs		EKAH/EGTK
22	D-EGWB	MS893			
	D-ELSV	Ce172			
	N502T	Ce560	Temeco		EHAM/EDVV
	OE-FPA	Ce551	Airlink	JAR11	LOWS/LOWS
	SE-IVA	Mu2	I.B.A.	1B22622/2623	EDOK/ESSB
23	D-CHDE	Ce560	HDE Air		EDLP/EDLP
	G-BMZD	Be90	Cega		EGHR/EGHR
	G-OGEM	Pa28	GEM Newinds		
	OE-FPA	Ce551	Airlink	JAR11	LOWS/EBLG
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		
24	D-1CHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF
	D-IDEL	Ce421			
	D-IHSO	Pa42	Ewald Ernst AG	AMB60	EDVV/EDVV
	D-IJET	Pa31T	Feyach		
	G-AZTO	Pa34	Bulldog Aviation		
	G-BSCN	TB20	T&G Engineering		
	G-OAVX	Be200	Air Executive	AVT624	EGLF/EGLF
	N81U	Da50	Jetflight		LSZA/LSZA
25	D-IASA	Be55			
	OO-RST	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW
	OO-WDB	R22			
26	D-EDZV	Ce172			
	F-GFVO	Pa31T	AS Vosges		LFSI/LFQA
	HB-VKJ	BAe125			EGHI/EGHI
	N1163A	Mo20			
28	N159M	Ce650	Motorola		EDDM/EDDS
29	D-HOLY	B206	Airluft		
	D-IAWK	Be90	Deutsche Leasing		EDOP/EDOP
	F-GEXZ	F27	Stellair	BZH2213/4591	LFPO/LFPO
	F-GGMS	Be200	Air Development		LFQB/LFQB/LFQB
	G-BKMA	Mo20	P. Breton		
	N67JG	Pa31T	Guido UG		EDYR/EDYR
	SE-KKU	Pa34			
30	F-GHHV	Be100	BNP Bail		LFOP/LFOP
	SE-KKU	Pa34			

Air Atlantis	Transavia	Sultan Air
B737: CS-TEU 01	B737: PH-TVP 17,24	B737: TC-JUP 18,26
CS-TIG 08	PH-TVR 03	TC-JUR 19,25
CS-TIS 15,22,29	PH-TVS 10	

#### Nederlands bezoek

PH-ANH 09	PH-MCX 22	PH-PHZ 09	PH-SBN 11	PH-SBZ 11,24
CTG 29	MDX 26	RPI 09	SBS 10	SDD 12
DDA 10	KAC 16	SBG 12	SBY 10,29	SNE 29

Een flinke lijst deze keer met als topper de BAe 146 van Air Jet op de 16<sup>e</sup>. Leopair liet haar Gulf 1 deze maand vier keer zien, Brit Air was er tweemaal met de ATR, Airjet op de 3<sup>e</sup> met een F27 en Stellair op de 29<sup>e</sup> met de fraai beschilderde Fairchild F27 F-GEXZ.

Sultan Air begon haar vakantievluchten op de 18<sup>e</sup> waardoor er dus voortaan elke dag een 737 naar een vakantiebestemming vertrekt. Opmerkelijke biz-jets de Ce560 N502T, de Falcon 50 N81U, de BAe125-800 HB-VKJ en de Ce650 N159M.

#### CIVIEL JULI 1992

01	C-FWHV	Pa46			BIKF/EHGG
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/EDDL
02	D-GNAT	Pa34			EDTD/EDTD
	F-GERL	Be90	Camorgue Air Tp	CMG105	LFPB/EHAM
	G-BJYC	Ce425	Carters		EGNX/LKPR
	OY-SUR	P68	SunAir		EKHV/EKHV
	VR-CTL	Ce560	Remo Invest		EGKB/EGKB
03	D-ICHT	Be300	Augusta Air		ETLS/EDDF
06	G-BMZD	Be90	Cega		EGHR/EGHR
	OO-RJA	R22B	QS Helicopters		EHBD/EHSE
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBD
08	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF
	F-GJBS	Be90	Proteus		LFRM/LFRM
	G-FOOD	Be200	Spec bridge		EGNX/EGNX
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EHHV/EBZH
09	C-FWHV	Pa46			EHGG/EGPK
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EBZH
	OY-PAM	Be200	Huginn Aviation		EKBI/LFRM
10	G-BJLK	SH330	Celtic	CIC517/518	
13	D-IMLR	Ce310			EDRY/EDRY
	G-BMZD	Be90	Cega		EGHR/EGHR
	OO-RJA	R22	QS Helicopters		EBZH/EHKO
14	OO-WAT	TC690	Western Air Taxi		EBKT/ETBS/EDBT/EBKT
	F-GEPE	Pa31T	Pan Europeenne		LFLY/LFLY
15	D-CCMB	Da20	Daimler-Benz		
	D-ICHT	Be300	Augusta Air		ETLS/LEGE
	D-GAWO	Pa34			EQOD/EBKT
	F-GCCB	Ce310			
	G-BKMA	Mo20	Breton		EGNH/EGMC
	G-BMZY	Be200			
	G-BMZD	Be90	Cega		
16	D-CREW	Lj55	Aero-Dienst		LEGE/EDDF
	D-ICHT	Be300	Augusta Air		LFPN/LFBI
	F-BXLC	Pa31T	Pan Europeenne		EGHR/EGHR
	G-BMZD	Be90	Cega		

	G-OLAF	Be90	Cega		LFST/EGSS
17	G-BSCN	TB20	T&G Engineering		EGTF/EGTF
	LX-ETB	Ce441	Luxair		..../ELLX
	OY-BYJ	Pa31	Air Alpha		EBAW/EHDL/EBAW
20	G-TJHI	Ce500	Trustair		EGNH/EGNH
	SE-IAY	Pa120			ESMS/ESMS
21	F-BXSX	Pa31T	Barclays		LFPN/LFPN
22	F-GIAL	Be200	Ste Bail		
	G-BJYC	Ce425	Carters		EHBK/EGNX
	G-BNUN	Be58	BMA		EGNX/EGNX
23	D-EADC	Pa46			EDDH/EDDH
	OO-RJP	R22	QS Helicopters		EBZH/EBZH
24	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF
	HB-LQB	Mu2	Speedwings	SPW135/138	LSGG/LSGG
	PH-FGE	F27	F27 Association	FFA001	EHAM/EHBK
27	G-TWIZ	RC114	Cox		EGKB/EGKB
	N1163A	Mo20			EDLM/EDDZ
	OO-RJA	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBD/ns
28	G-BM2D	Be90	Cega		EGHR/EGHR
	G-FISH	Ce310	Bostonair		EGNX/EGNX
	SE-KFZ	Pa28			EDRY/....
	OO-RJA	R22	QS Helicopters		/EHMZ
29	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF
30	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EHSE
31	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EHSE/EBZH
	OY-BYJ	Pa31	Air Alpha		EBAW/EBAW
	N69SX	Ce210			ZZDW/EDFE

#### Sultan Air

B737: TC-JUP 02,09,23,31 TC-JUR 03,10,16,30 TC-VAA 17  
Tu154: CCCP-85579 24

#### Air Atlantis

B737: CS-TIS 06,13,20,27

#### Transavia

B737: PH-HVF 28 PH-HVM 07 PH-TRV 01,29  
PH-HVG 14,21 PH-TVP 08,22 PH-TVS 15

#### Nederlands bezoek

PH-AVT 08	PH-MCX 02	PH-SBS 01,09
ALW 28	MDX 23	SBU 10
BMP 20	NLR 16	SBX 15
BNS 20	SBE 10	SBZ 07,15
BVT 16	SBN 07,10,16	SDA 27
DAK 15	SBO 27,28	TWP 03-05
HVP 31	SBP 23,31	VSS 01,03

Weer een hele rits nummers achter elkaar waar we niet teveel woorden aan vil zullen maken. Zoals gewoonlijk zijn de vakantie maanden erg stil op Welschap. De vakantiecharters maakten wel wat goed, met name het inzetten van een Tu154 door Sultan Air was zeer de moeite waard.

In juli vielen op de Remo Citation V VR-CTL, de Celtic Airways Shorts 330 G-BJLK en de nieuwe Aero-Dienst Learjet 35 D-CREW. De canadese Pa46 C-FWHV op de eerste was op een afleveringsvlucht. De rest van de maand was niet zo schokkend te noemen.

CIVIEL AUGUSTUS 1992

03	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBO
04	D-IAWK	Be90	DAL Leasing		EDOP/LIPB/EDOP
07	N2451B	Gc18			EBNM/EHRD
	OY-BYJ	Pa31	Air Alpha		EBAW/EBAW
10	EC-EQP	Da20	Alfa Jet	AJE802/803	LEGE/LEMD
	G-BMZD	Be90	Cega		EHD/EGHR
	OO-SYZ	P80s			EHTE/EHTE
	OO-RJR	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBO/ns
	OY-CPW	Ce500	Jensen Aviation		EHD/KAHA
11	OO-RJR	R22	QS Helicopters		ns /EHMZ
	OY-PEM	Pa44			EKBI/EKBI
12	D-CCMB	Da20	Daimler-Benz		EDDS/EDDS
13	G-KINK	Ce340	Hulbert of Dudley Ltd		EGBB/EGBB
	N953A	Pa34			EHRD/EPPO
	OE-GSC	Da10	Tyrolean Jet		DTMB/LOWI
14	D-IFUN	Be90	Air Connect		EDDH/EHDL
	G-AYWE	Pa28	Robertson		EGCL/EBOS
16	D-IAWK	Be90	DAL Leasing		EDOP/LOWW
17	OO-RJA	R22	QS Helicopters		EBZH/EHMO
18	HB-LNM	Ce340			LSGG/LSGG
	OO-WAT	TC690	Western Air Taxi		EBKT/ETBS/EBKT
	OO-WIO	Ce150			EBAW/EBAW
19	G-BNXX	TB20	EAC Components		EGKB/EGKB
20	HB-IKW	CL601	Aeroleasing	FPG319	LTBA/LTBA
21	D-IASA	Be55			EDCN/....
	OO-JGB	Mo20			EBZW/EGPH
23	N953A	Pa34			EHBO/EHTE
24	D-HHRR	S355	Rhein-Ruhr		
	OO-RJA	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBO/ns
	LN-AKB	F27	Busy Bee	BEE8511/3511	ENGM/EDDW
25	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF
	D-ILTO	Be200	LT Osnabrück		EDWO/EDLG
	F-GJXX	Ce560	Decoax		EHAM/LFPN
	G-EKMA	Mo20	Breton		EGSC/EGMC
	OO-RJO	R22	QS Helicopters		ns /EHMZ
	SE-DLL	WW1125	Air Sweden	SDN025	ESSB/ESSB
	SE-DVG	Da50	Volvo		
26	F-GHIV	Be90	Air Vendee		LFBI/LFBI
	G-SKKA	Pa31	Skylane Air	SKK818/819	EGMC/EGMC
	LN-AKB	F27	Busy Bee	BEE3514/9514	EDBB/EHRD
	N127GP	Pa31T	Race Management		EGSS/EGGO
	SE-KIU	Pa28			EHGG/....
27	G-BJIR	Ce500	Avn Beauport	AVB871/872	EGJJ/LFGJ
	G-OBEL	Ce500	Avn Beauport	AVB771/772	EGJJ/LFGJ
	G-BMZD	Be90	Cega		EGHR/EGHR
	OY-BEO	TC690	Flight Com		ESSB/EHAM
28	D-CAWU	Ce560	Würth		EHRD/EDOP
	G-BMZD	Be90	Cega		EGHR/EGHR
31	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EHMO

Sultan Air

B737: TC-JUP 06,14,20,28 TC-JUR 07,13  
Tu154: CCCP-85238 21,27

Air Atlantis

B737: CS-TIS 03,10,17,24,31

**Transavia**

B737: PH-HVF 04 PH-HVG 11,18,25 PH-TVP 05 PH-TVR 19,26  
 PH-TVS 12

**Nederlands bezoek**

PH-BEC 20,21	PH-PTD 05,06	PH-SNA 10,21
BOA 13	RWM 25	SVI 13
CTF 31	SBG 13	TLN 04
FXA 18	SBN 06	TWP 26
HLM 19	SBO 06	ZSS 04
HRH 25	SDA 20,24	127 21-23
IRO 18	SDB 26	

Augustus bracht ons de Spaanse Falcon 20 EC-EQP, de Challenger HB-IKW en een Air Sweden Westwind. Busy Bee vloog een chartertje op de 24<sup>e</sup> en dat waren dan wel de hoogtepunten van deze maand.

**CIVIEL SEPTEMBER 1992**

08	D-CCDB	Da20	Daimler-Benz	
	G-SKKC	Ce406	Skylane	
	LN-KCG	Be90	Westwing	
	I-DAWC	MD8	Alitalia	AZ8534
09	G-UMMY	Pa31		
	F-GHME	ATR42	Britair	
	CCCP-75676	Il18	Aeroflot	
14	LY-AAS	Yak42	Lithuanian	
15	G-JETA	Ce550	IDS	
	N121C	Ce550	Digital	
16	I-SNAB	Da50	SNAM	
22	G-BMZO	Be90	Cega	
24	G-SKKA			
	HB-AEA			
	OY-CYT			
	PH-DDA	DC3	DDA	
	SE-KFZ		Svetruck	
29	F-GIAC	SWM	Dirac	
	G-OCPJ	Ce500	Whyles	
30	D-ALME	Da900		

Na twee hele saaië vakantie maanden begon een spetterend september. Het italiaans voetbal elftal kwam met een Alitalia MD8 naar Eindhoven voor een wedstrijd tegen ons nationaal team, een CSVE-team uit het GOS werd opgehaald met een heuse Il-18 en een aantal Litouwers kwamen in Eindhoven voetballen en toonden ons trots een Lithuanian Airlines Yak-42. Trouwe lezers weten ondertussen dat dit niet het volledige overzicht van de maand september is, daarvoor moet U helaas nog twee maandjes wachten.



# ACTUEEL

## 316SQN

Als de F-16s van 316 squadron terugkomen van het fase onderhoud dan blijken ze ook meteen voorzien te zijn van het 316sqn embleem en zodoende zijn nu bijna alle toestellen naast de bekende Were-di staartband ook voorzien van een (helaas) toned-down badge op de staart.

Voor de rest valt nog te melden dat in de zomer-periode een groot gedeelte van het personeel van het 316 squadron naar Goose Bay is geweest en rest nu nog alleen nog het bekende overzicht.

Eigen toestellen			
J-136	A	314 embleem	terug van onderhoud op 27-08
142	A	314 embleem	
143	A	316 embleem	
201	A	316 embleem	
363	A	316 embleem	
366	A	316 embleem	
208	B	316 embleem	
211	B	316 embleem	
369	B	316 embleem	
657	B	316 embleem	
882	B	314 embleem	terug van onderhoud op 10-09
Geleende toestellen			
J-146	A	314sqn	van 03-08 tot en met 07-08
209	B	314sqn	van 24-07 tot en met 31-07
365	A	314sqn	van 13-08 tot en met 21-08
368	B	314sqn	van 03-08 tot en met 02-09

## 334SQN

Nog steeds is het squadron is erg actief met het verzorgen van diverse vluchten ten behoeve van de Verenigde Naties, het detachement in Cambodja verricht zijn UN-werk naar wens en de vluchten naar het voormalige Joegoslavië gaan met de nodige moeite ook nog steeds door.

Daarnaast is het 334 squadron ook begonnen met vluchten naar het voormalige Oost-blok, dit in het kader van de CSE-akkoorden en het deelnemen aan de diverse open dagen in deze landen.

Voor wat betreft het werkpaard van 334, de onvermoeibare F-27, valt te melden dat ze weer wat langer mee zullen moeten nu de beslissing over de aanschaf van een opvolger weer een jaar is uitgesteld. Wel zullen ze het met minder toestellen moeten gaan doen want zodra de KDC-10s aankomen bij het 334 squadron zullen drie Friendships uit de dienst worden genomen.

C-1		
C-2		
C-3		
C-4	wit c/s	in Cambodja
C-5		
C-6	wit c/s	in Cambodja
C-7		met UN-stickers
C-8	wit c/s	zonder UN-titels
C-9		met UN-stickers
C-10	wit c/s	met grote UN-titels
C-11	wit c/s	in Cambodja
C-12		

### SQUADRON-ROTATIE 316 SQUADRON MET 15 SQUADRON

Nadat het eerste gedeelte reeds in mei van dit jaar op RAF Honington had plaats gevonden begon op 22 september het tweede gedeelte van de squadron-rotatie tussen het 316 squadron en het 15sqn, voorheen TWCU, van de Royal Air Force met de aankomst van 6 Tornado GR.1/GR.1Ts op Eindhoven. Ondanks eerdere geslaagde pogingen om de Tornado's in shelters te plaatsen hebben ze gedurende het gehele bezoek op het 334 squadron platform gestaan. Je had ze dus makkelijk allemaal kunnen zien staan wat voor Nederland toch wel een ongekende luxe is.

Op vrijdag 25 september is er een Tornado gewisseld en op dinsdag 29 september is een extra Tornado binnengekomen, dit voor het feest op die avond. Op donderdag 1 oktober kwam er weer een einde aan de pret en vertrok het 15 squadron weer naar Engeland. Hierna volgt een overzicht van de Tornado's welke zijn geweest met daarbij enkele opmerkingen.

serial	code	van	tot	opmerkingen
ZA548	548	22-09	01-10	oude TWCU-markings
ZA551	551	22-09	01-10	oude TWCU-markings
ZA563	TC	22-09	01-10	XV-markings
ZA595	TV	22-09	01-10	XV-markings
ZA607	TJ	22-09	25-09	XV-markings
ZA608	TK	25-09	01-10	XV-markings
ZA614	F	29-09	30-09	XV-markings
ZG750	Y	22-09	01-10	13sqn

### BASE

De Fokker (of DASA?) 50 PH-DMO schijnt door BASE van Fokker gehuurd te zijn. Het schijnt de bedoeling te zijn dat BASE een lijn Twenthe-Parijs, en terug, gaat onderhouden met deze F-50. Op 14 augustus werd het toestel op Eindhoven afgeleverd. Hierna een korte historie van de PH-DMO.

De PH-DMO begon op 9 januari 1986 met c/n 10693 zijn bestaan en op 23 januari 1987 volgde de roll-out welke op 13 februari van dat jaar werd gevolgd door zijn eerste vlucht. Op 20 mei 1987 werd het c/n veranderd in 20103 en werd in juni deelgenomen aan de Salon van Le Bourget. Op 25 maart 1988 werd de PH-DMO verhuurd aan DLT en in september van hetzelfde jaar volgde een verhuur aan Philippines Air Lines welke duurde tot juni 1989 toen het toestel weer terugkwam voor verhuur aan wederom DLT. Dit duurde tot 23 augustus 1991 toen het toestel werd overgevlogen naar Woensdrecht voor opslag.

## **HELMONDSE POLITIE-ULTRALIGHT OP EINDHOVEN**

De enige in Nederland door de politie gebruikte ultralight (zo'n vliegende zakdoek) staat sinds 17 augustus gebaseerd op Eindhoven. Het toestel, een Skywalker 1+1 met registratie PH-127 is eigendom van de gemeentepolitie Helmond en is ondergebracht in de Dynamic-hangaar. Met dit apparaat worden vooral vluchten t.b.v. controle op naleving van de milieuvorschriften uitgevoerd. Controle op snelheidsovertredingen zitten er de eerste tijd nog niet in, het verkeer rijdt namelijk sneller dan dit ding vliegen kan! Tot voor kort werd vanaf een veldje bij Helmond gevlogen maar gezien het bijzondere karakter van de vluchten heeft de Rijks Luchtvaart Dienst bij wijze van uitzondering toestemming verleend om de komende vijf jaar gebruik te maken van Eindhoven Airport. Enkele boze tongen beweren overigens dat de helmondse politie op dit moment onder haar agenten iemand zoekt die het in dit artikel verstopte rekensommetje zonder hulp van anderen met succes op kan lossen. Veel succes.

## **334 "GOODWILL"**

Het eindhovense 334 squadron onderhoudt ondanks alle andere drukke bezigheden sedert twee jaar banden met de poolse school "Skoly Podstawowej" in Balice-Katowice. Dit uit zich in het af en toe geven van financiële steun en het sturen van goederen, de schoolkas is namelijk leeg en het ontbreekt de leerlingen aan van alles. Onlangs hield het squadron een inzamelingsactie die zeventienhonderd gulden, oftewel zes miljoen (!) poolse zloties opleverde. Op een missie naar het voormalige oostblok werd de school verrast met het persoonlijk overhandigen van dit bedrag door enkele leden van het squadron.

## **VERWACHT**

Dankzij onze inlichtingendienst weten we nu al dat op 6 november het vliegveld en omgeving zal worden opgeschrikt door een heuse Antonov An-124, tenminste, als alles doorgaat. Volgens ingewijden komt deze reus enkele grote machines gemaakt door Philips ophalen. Er is echter één probleem: deze toestellen zijn (officieel) te groot om op Eindhoven te mogen landen. Hoe men dit denkt te gaan oplossen is ons niet bekend, het is te hopen dat enkele (dwarsliggende) gemeenten hier geen lucht van krijgen! Dezelfde ingewijden hebben het ook over een tijdelijke sluiting van de spottersweg omdat men bang is voor... luchtwervelingen van de landende Antonov, jawell!

Hoezo contrast? Diezelfde dag worden ook drie engelse Tucano's verwacht die het weekend zullen overblijven. Als de engelsen slim zijn parkeren ze hun toestelletjes onder een vleugel van de Antonov, dan blijven ze als het tijdens het uitstappen regent tenminste droog!

## **AVONDVLIEGEN & NOODPROCEDURES**

Het wordt weer vroeg donker en dus kunnen de F-16's weer gaan avondvliegen. Volgens de planning heeft dit al op 19 of 22 oktober plaatsgevonden, ook op de maandagen 26 oktober, 2 en 9 november zal door 316 squadron tot 10 uur 's avonds worden gevlogen. Bij slecht weer wordt uitgeweken naar respectievelijk 29 oktober, 5 en 12 november.

Ook het andere vliegende squadron van Eindhoven zal de komende tijd veel gaan oefenen. Ervaringen in Cambodja en Joegoslavië hebben aangetoond dat er behoefte is aan het beoefenen van landingsprocedures onder moeilijke omstandigheden, zoals slecht weer, Stinger-schutters, etc.

# BEAGLE

## ILYUSHIN IL28 BEAGLE

De Russische Ilyushin Ilyushin Il28, door de NATO omgedoopt tot "Beagle", was in de vijftiger jaren de standaard bommenwerper van de Sovjet-strijdkrachten. Het toestel werd in grote aantallen gebouwd en bleef lang in dienst. Vandaar dat de Beagle ook wel eens de "Russische Canberra" wordt genoemd.

### DE SOVJETS EN DE STRAALMOTOR

Zonder straalmotor was er geen Il28 geweest, en zonder hulp van nota bene het westen had de Sovjet-Unie pas lang na de tweede wereldoorlog de beschikking over bruikbare straalmotoren gehad. Ze hadden echter geluk en werden op meerdere manieren geholpen bij het ontwikkelen van een eigen straalmotor. Dat deze "eigen" ontwerpen in feite niets meer waren dan kopieën van britse en duitse types kon de Russen niet deren. Dankzij hun oorlogsbuit (veel duitse wetenschappers, waaronder deskundigen op het gebied van straalmotoren, zetten onder dwang hun werk voort in de Sovjet-Unie) en een vriendelijk gebaar door Groot-Britannië beschikte men binnen een paar jaar over motoren die absoluut niet onder deden voor de westerse types.

Vreemd genoeg was de Sovjet-Unie vóór de oorlog één van de pioniers op het gebied van straal- en raketmotoren. De russische tegenhanger van Frank Whittle (de Brit die algemeen wordt gezien als de uitvinder van de straalmotor), Boris Stechkin, publiceerde al in 1929 zijn uitvoerige "De theorie van straalmotoren". Zijn theorieën werden wel toegepast bij de ontwikkeling van raketmotoren maar van een eigen straalmotor zou het niet komen. Een andere pionier, Arkhip Lyulka van het Kharkov luchtvaart instituut, zag ook toekomst in de straalmotor. In 1936 begon zijn team met de ontwikkeling van een eigen ontwerp. Men ondervond echter grote problemen, niet alleen door gebrek aan bijvoorbeeld hittebestendige metalen maar ook door scepticisme en tegenwerking van de autoriteiten. Ondanks dat werd in 1937 begonnen met de bouw van een prototype. Begin 1941 was ongeveer 70% van de RD-1 (Reaktivny Dvigatel = reactie motor) compleet en de meeste kritische onderdelen zoals de compressor, verbrander en turbine waren al met succes getest. Helaas voor hen geraakte de Sovjet-Unie in oorlog met Duitsland waardoor onmiddellijk elk experimenteel werk gestaakt moest worden. De Sovjet-straalmotor werd in de kiem gesmoord en het Lyulka team moest zich bezig gaan houden met het verbeteren van motoren voor tanks en pantserwagens!

Toen het oorlogstij zich gunstig begon te keren begonnen de Sovjet-autoriteiten zich te interesseren in straalmotoren, niet in de laatste plaats wegens de alarmerende berichten uit Duitsland over de daar geboekte vooruitgang. De eerste poging om een straaljager te ontwerpen was een inderhaast ontwerp waarbij een normale zuigermotor niet alleen een propeller aandreef maar ook de compressor van een primitieve straalmotor. Achteraf gezien had dit toestel, de MiG I-250, geen tactische waarde maar men leerde veel over hoge snelheden. De eerste succesvolle straalmotoren zouden van Duits ontwerp zijn.

In de herfst van 1944 viel de eerste Messerschmitt Me262 straaljager in Sovjet handen, en na reparaties werd op 15 augustus 1945 testvlieger Andrey Kochetkov met dit toestel de eerste Sovjet straalvliegtuig piloot. Omdat men de Duitse straalvliegtuigen te complex vond (!) besloot het Kremlin deze niet te kopiëren en te produceren, maar wel twee Duitse types straalmotoren. Op 2 april 1946 werd besloten de Jumo 004 als RD-10, en de BMW 003 als RD-20 te produceren, ondanks de grote tekortkomingen van deze eerste generatie straalmotoren. Uit de prestaties van de eerste Sovjet straaljagers die met deze motoren uitgerust waren concludeerde men echter al snel dat de RD-10 en RD-20 inferieur waren aan de straalmotoren die het westen, en met name Groot-Britannië ondertussen ontwikkeld had. Het eerste eigen ontwerp, de Lyulka TR-1 (Turbo Reaktivniy = turbojet) kwam wegens gebrek aan kennis en ervaring niet goed van de grond.

Het was duidelijk dat er snel een oplossing voor het straalmotor-probleem moest komen, en die kwam uiteindelijk uit een onverwachte hoek. Op uitnodiging van de Britse Labour-regering, die zich regelmatig sympatiserend tegenover de Sovjet-Unie opstelde, werden drie vooraanstaande vliegtuig- en straalmotordeskundigen, Artyom Mikoyan, Vladimir Klimov en Sergey Kishkin uitgezonden naar Groot-Britannië. Tot hun verbazing kregen zij daar gedetailleerde informatie over de Britse straalmotor technologie. Als klap op de vuurpijl kregen ze ook de toen uiterst moderne Rolls-Royce Derwent 5 en Nene 1 straalmotoren te zien. Bij terugkomst in de Sovjet-Unie gaven de drie deskundigen te kennen dat het gebruik van Nene motoren in Sovjet straalvliegtuigen niet alleen mogelijk maar zelfs waarschijnlijk was, en inderdaad, in september 1946 gaf de Britse regering te kennen 10 Nene straalmotoren te willen verkopen aan de Sovjet-Unie. Een half jaar later werden er nog een 15 verkocht. De Sovjet-Unie kreeg ook de beschikking over 15 minder krachtige Derwent motoren.

Dit was de impuls die de Sovjet straalmotor industrie nodig had. Binnen enkele dagen nadat de eerste motoren geleverd waren werden ze uit elkaar gehaald en onderzocht. Enkele maanden later rolden Nene 2 en Derwent 5 motoren, onder de respectievelijke aanduidingen RD-45 en RD-500, van de productieband! De geschiedenisboeken vertellen niet hoe bijvoorbeeld de VS hierop reageerde, maar het werd tijdens de Korea-oorlog snel duidelijk dat de Britse verkoop een voor het westen bijna catastrofale beslissing was geweest!

#### **ONTWIKKELING VAN ILYUSHINS SUCCESNUMMER**

Gedurende de oorlogsjaren had het ontwerp bureau van Ilyushin zich bewezen als producenten van prima middelzware bommenwerpers. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de VS en Groot-Britannië kwam de zware strategische bommenwerper niet in het Sovjet militaire denken voor, men zag meer heil in vier kleine bommenwerpers dan één grote. Pas toen de zware kernbommen in het spel waren

---

\* In tegenstelling tot westers gebruik stonden in de Sovjet-Unie de ontwerpers en eigenlijke bouwers van vliegtuigen los van elkaar. Van overheidsinstanties kreeg men vaak het basisontwerp aangeleverd waaruit een of meerdere ontwerp bureaus (OKB) bruikbare types moesten ontwerpen. Na het succesvol afsluiten van de prototype fase werd de productie opgestart in een of meerdere van de talloze staatsfabrieken (GAZ). Een OKB was dus alleen maar verantwoordelijk voor het ontwikkelen en testen van een nieuw type, met de bouw had men niets te maken. Deze methode levert de ontwerpers weinig "feedback" op waardoor problemen laat aan het licht komen en moeilijk te verhelpen zijn. Hoewel men hier helemaal van af wil stappen werken veel bedrijven, waaronder de luchtvaartindustrie, in het GOS nog steeds op deze ongeschikte manier.

legde de Sovjet-Unie zich toe op het ontwikkelen van echte lange-afstands bommenwerpers, overigens eerst door het kopiëren van de Amerikaanse B-29 Superfortress als de Tupolev Tu4! Tijdens de oorlog deden Ilyushin ontwerpen zoals de Il4 en Il6 goed dienst, en het was niet meer dan normaal dat het ontwerpburo dit werk na de oorlog voort zou zetten. Zoals eerder gezegd had de straalmotor prioriteit gekregen en het was daarom logisch dat een nieuwe Ilyushin bommenwerper uitgerust zou worden met straalmotoren.

Het eerste type wat het levenslicht zag was de Il22, een toestel dat heden ten dage gezien wordt als een puur experimenteel toestel. Overduidelijk is dat het Ilyushin OKB zich heeft laten inspireren door de duitse Arado Ar234 "Blitz" straalbommenwerper. Het toestel was echter groter, had een bemande geschutskoepel in de staart, en was voorzien van vier straalmotoren onder de vleugel. Deze waren van het type Lyulka TR-1 welke zoals gezegd geen succes waren, waarschijnlijk was dat de reden dat de Il22 nooit verder is gekomen dan de experimentele status. Met dit toestel dat op 24 juli 1947 voor het eerst vloog deed men veel ervaring op, wat later bij de Il28 van pas zou komen.

Het tweede ontwerp was voorzien als een definitief productiemodel, maar ook de Il24 kreeg te kampen met de straalmotor-crisis in de Sovjet-Unie. Deze opgewaardeerde Il22 zou de beschikking moeten hebben gekregen over twee Mikulin TKRD-1 straalmotoren, maar net als Lyulka had ook rivaal Mikulin problemen met het ontwikkelen van een geschikte straalmotor. De aankoop van britse straalmotoren was uiteindelijk de doodslag voor de Il24. Plotseling had men de beschikking over een motor welke minder krachtig was dan de voorgeziena TKRD-1 maar wel betrouwbaarder én beschikbaar. De Il24 werd herontworpen met vier RD-45 (Rolls-Royce Nene) motoren waardoor echter wel het gewicht van de Il24 werd vergroot tot 28 ton. Dit deed de Il24 de das om. Hoewel de autoriteiten hierover geen eisen hadden gesteld was Ilyushin van mening dat de vernieuwde Il24 ongeschikt was omdat het toestel te zwaar was om op te kunnen stijgen van grasbanen. Op eigen initiatief (een zeldzaamheid in de Sovjet-Unie) begon het ontwerpburo weer helemaal van voren af aan met het ontwerpen van een lichtere tweemotorige bommenwerper welke zowel de prestaties van de uitvoerig geteste Il22 als de voorgeziena Il24 moest overtreffen. Het resultaat loog er niet om.

#### HET ONTWERP

Op 12 januari 1948 presenteerde Ilyushin OKB het definitieve ontwerp: de Il28. Het toestel was een samenraapsel van oude en nieuwe stromingen in de toenmalige luchtvaart. Hoewel voorzien van twee straalmotoren had het ontwerp een conventionele rechte vleugel. De romp had een glazen neus voor de bommenrichter/navigator en een jachtvliegtuig-achtige cockpit voor de (enkele) vlieger. Opmerkelijk detail was de bemande geschutskoepel in de staart, een vorm van verdediging die de westerse ontwerpers na de tweede wereldoorlog direct verwierpen maar tot voor kort bij Sovjet ontwerpers standaard was, tot bij vrachtvliegtuigen toe! Het opmerkelijke aan de staartkoepel was niet de koepel zelf, maar de invloed welke het had op de vorm van het toestel. Om het relatief grote gewicht in de staart te compenseren waren niet alleen de vleugels verder dan normaal naar achteren aangebracht maar ook waren de horizontale- en verticale staartvlakken voorzien van pijlstand. Hierdoor kon de romp zo kort mogelijk worden terwijl de staartvlakken toch zo ver mogelijk naar achteren stonden. De geschutskoepel was dus bepalend voor de klassieke vorm van de Il28.

De marconist/schutter had overigens geen prettige baan in de Il28. Niet alleen zat hij eenzaam opgesloten in de staart, ook had hij in tegenstelling tot de vlieger en bommenrichter/navigator niet de beschikking over een schietstoel! In noodgevallen moest hij zich uit een noodluik werpen. Onnodig te zeggen dat hij

bij ongevallen slechts een geringe kans op overleven had, op lage hoogte zoals tijdens het starten en landen had hij geen enkele kans. Achter de vlieger bevond zich het bommenruim. Voorzien was in bommen van 50 tot 500 kg, één 1000 of 3000 kg bom of extra rubberen brandstoftanks. In de door Ilyushin zelf ontwikkelde Il-K6 geschutskoepel waren 450 patronen voor de twee NR-23 snelvuurkanonnen beschikbaar. De kanonnen werden door een simpel optisch vizier gericht, dus niet met radar. De vlieger had de beschikking over twee enkele niet beweegbare NR-23 in de neus met 80 tot 200 patronen.

Technische gegevens van twee Il28 varianten:

	Il28	Il28R
lengte	17,65 m	17,65 m
spanwijdte	21,45 m	22,65 m
hoogte	6,70 m	6,70 m
vleugeloppervlak	60,80 m <sup>2</sup>	60,80 m <sup>2</sup>
leeggewicht	12890 kg	13510 kg
startgewicht	21300 kg	22680 kg
maximum snelheid	902 km/u	876 km/u
kruissnelheid	770 km/u	750 km/u
landingsnelheid	185 km/u	180 km/u
stijgsnelheid	±15,0 m/s	±13,5 m/s
vliegbereik	±2180 km	±2400 km
motoren	2x Klimov VK-1	2x Klimov VK-1
stuwkracht per motor	26,46 kN	26,46 kN
maximum bomlading	3000 kg	-
bewapening	4x NR-23	3x NR-23
bemanning	3	3

#### EERSTE VLUCHT MET BRITSE MOTOREN

Na goedkeuring van het ontwerp werd in snel tempo begonnen met de bouw van het eerste prototype. De autoriteiten hadden ondertussen het belang van dit toestel onderkend en hadden de Il28 de hoogste prioriteit gegeven. Vijf maanden na goedkeuring was het eerste prototype reeds klaar, maar de eerste RD-45 motoren waren nog niet beschikbaar. Om de eerste vlucht vooral niet te vertragen kreeg Ilyushin de beschikking over twee van de dertig originele Rolls-Royce Wene motoren welke ras in het prototype werden ingebouwd. Had men de medewerking van de autoriteiten niet gehad dan was men waarschijnlijk genoodzaakt geweest de eerste vlucht uit te stellen en had het project minstens een jaar onwelkome vertraging opgelopen.

Op 8 juli 1948 startte testvlieger W.K. Kokkinaki voor de eerste vlucht. Veel is er niet bekend over het testprogramma maar vaststaat dat de Il28 goed presteerde met weinig kinderziektes. Op een hoogte van 5000 meter werd een snelheid behaald van 833 kilometer per uur, voor die tijd geen slechte prestatie, zeker niet voor

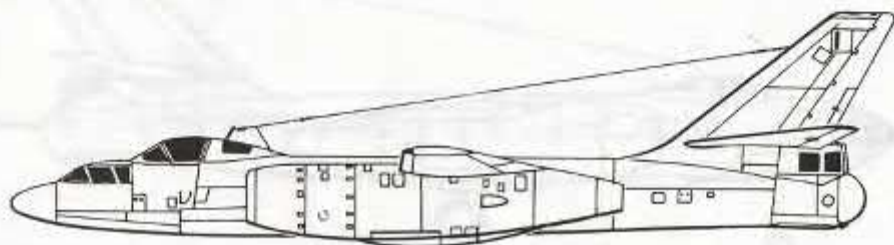
\*\* Dit was geen unieke eigenschap van de Il28, zo hadden bijvoorbeeld in de britse Avro Vulcan bommenwerper alleen de twee vliegers beschikking over een schietstoel, de overige bemanningsleden moesten zich eveneens behelpen met een afwerpbaar noodluik. De situatie werd voor de bemanning nog eens verslechterd toen de RAF begin jaren zeventig besloot van tactiek te veranderen en de Vulcan alleen nog maar op zeer lage hoogte in te zetten!

een bommenwerper! Om te bewijzen dat de Il28 inderdaad van grasbanen op kon stijgen werd het prototype uitgerust met twee PSR-1500 hulp-startraketten (Rocket Assisted Take Off in NATO-termen) met elk 1,5 kilo-Newton extra stuwkracht. Het toestel met een startgewicht van 17,2 ton had slechts 560 meter grasbaan nodig om op te stijgen. Eind 1948 kwamen de eerste productie RD-45F motoren beschikbaar welke direct in het prototype werden ingebouwd. Op de op één na laatste dag van 1948 werd de Il28 met nieuwe motoren voor het eerst aan de tand gevoeld. Ook dit moet weinig problemen hebben opgeleverd want al in de periode tussen februari en april 1948 werden de staats-acceptatieproeven met succes afgelegd. De Il28 was binnen één jaar rijp voor productie. Terwijl de drie grootste vliegtuigfabrieken in de Sovjet-Unie op grote schaal begonnen met serieproductie werd bij Ilyushin de eerste modificatie toegepast.

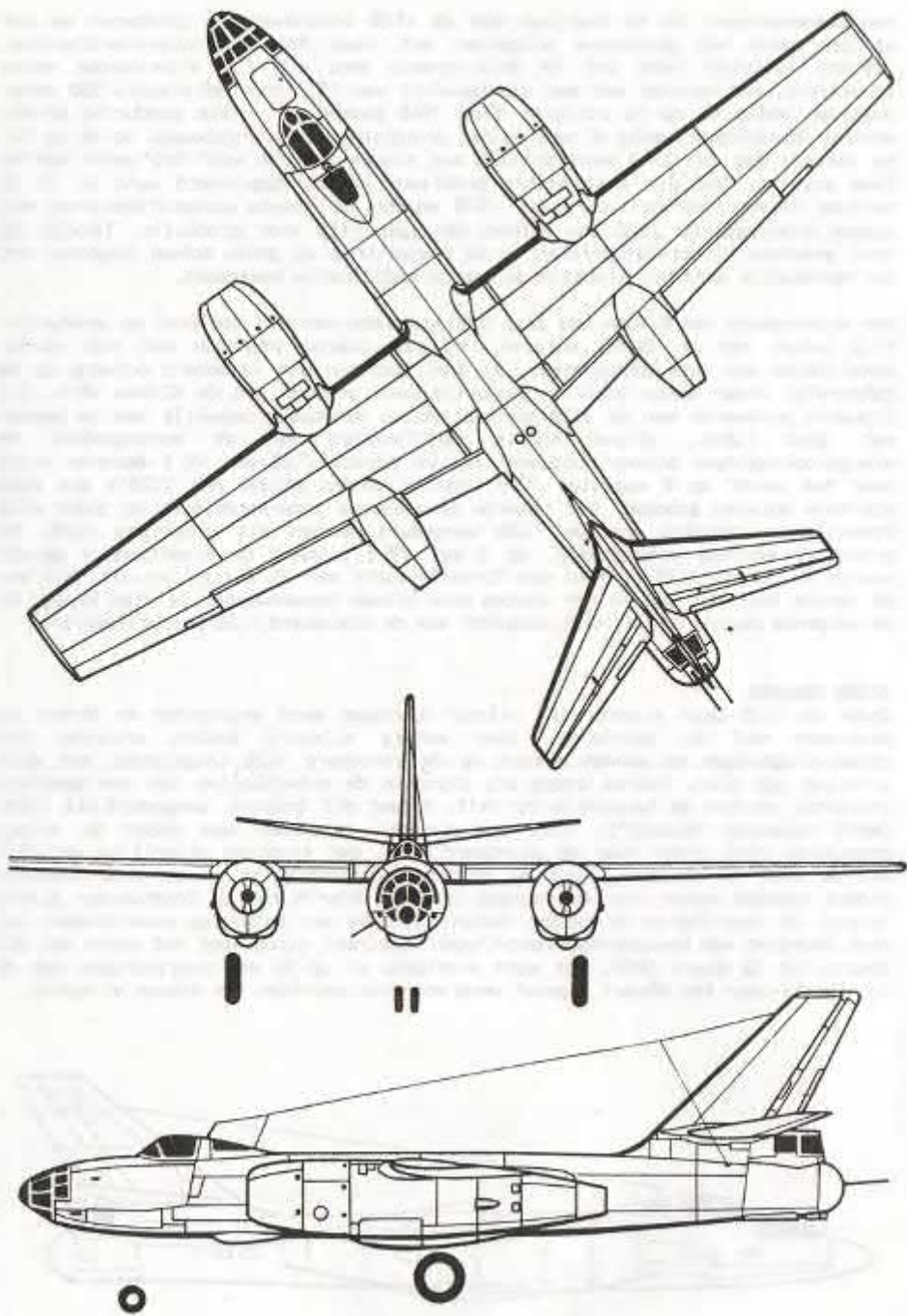
Het ontwerpburo van Klimow had zich beziggehouden met het kopiëren en productierijp maken van de RD-45 motoren, en was daarna begonnen met het verder ontwikkelen van deze straalmotor. Al snel had men een verbeterd ontwerp op de tekentafel staan welke snel in productie werd genomen als de Klimow VK-1. Bij Ilyushin probeerde men de Il28 zo snel en zo eenvoudig mogelijk aan te passen wat goed lukte, alleen enkele modificaties aan de motorgondels en vleugelophangingen bleken noodzakelijk. De eerste Il28 met VK-1 motoren vloog voor het eerst op 8 augustus 1949, daarna werden alleen nog Il28's met deze sterkere motoren gebouwd. Dit leverde geen nieuwe type-aanduiding op zodat alle bommenwerper versies van de Il28 aangeduid werden als simpelweg Il28. De productie verliep voorspoedig, op 1 mei 1950 tijdens de traditionele parade voerde de eerste Il28-eenheid een formatievlucht met 25 toestellen uit. Dit was de eerste keer dat men in het westen deze nieuwe bommenwerper te zien kreeg. Op de volgende pagina een drie-zijaanzicht van de standaard Il28 productievversie.

#### IL28U TRAINER

Omdat de Il28 door slechts één vlieger gevlogen werd ontstonden er direct al problemen met de opleiding. Zeer weinig vliegers hadden ervaring met straalvliegtuigen en werden direct op de standaard Il28 losgelaten, met alle gevolgen van dien. Daarom kreeg bij Ilyushin de ontwikkeling van een speciale trainings variant de hoogste prioriteit. Hoewel dit toestel, aangeduid als Il28U (NATO codenaam "Mascot"), niet operationeel inzetbaar was deden de vliegprestaties niet onder voor de standaard Il28. Het grootste uiterlijke verschil met de Il28 is de neus, waar de bommenrichter/navigator en de twee kanonnen plaats moesten maken voor een tweede cockpit. Hierin nam de instructeur plaats terwijl de leerling in de gewone cockpit zat. De wel aanwezige staartkoepel was niet voorzien van bewapening. Testvlieger Kokkinaki vloog voor het eerst met dit toestel op 18 maart 1950, het werd overigens al op 30 mei overgedragen aan de luchtmacht waar het direct ingezet werd voor het opleiden van nieuwe vliegers.

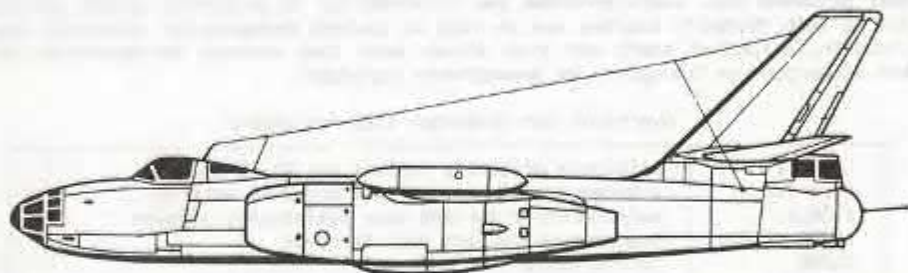






### IL28R FOTOVERKENNER

Terwijl in mei 1950 de serieproductie van de IL28U opgestart werd was men bij Ilyushin al bezig met de vliegproeven van een andere variant: de IL28R fotoverkenner. Ook deze variant werd door testvlieger Kokkinaki voor het eerst gevlogen, en wel op 19 april 1950. Naar gelang de opdracht kon de IL28R met drie tot vijf AFA-32/20 camera's in het voormalige bommenruim uitgerust worden. Voor het maken van nachtopnamen konden 12 tot maximaal 18 lichtpatronen meegenomen worden. Eigenlijk het enige herkenningspunt aan de IL28R zijn de twee 375 liter brandstoftanks aan de vleugeluiteinden, deze waren niet afneembaar. Een andere bijzonderheid is van buitenaf niet te zien: een hydraulisch systeem bracht vóór de landing de wielen op de goede landingssnelheid om zo de levensduur van de banden te verlengen. Vliegtuigbanden hebben normaal gesproken maar een zeer korte levensduur omdat ze op het moment van landen (versnelling van 0 naar bijna 200 km/u in een fractie van een seconde) zeer te lijden hebben. Op het eerste gezicht geen slecht idee maar de langere levensduur van de banden weegt niet op tegen het extra gewicht van het hydraulisch systeem. Toch werden alle IL28R's uitgerust met dit unieke systeem. Wegens plaatsgebrek werd één van de twee kanonnen uit de neus verwijderd, de staartkoepel was in tegenstelling tot de IL28U wel gewoon bemand.



### ANDERE VARIANTEN

Ook werd in 1950 de IL28T torpedo-bommenwerper voor de Sovjet marine ontwikkeld. In het verlengde bommenruim konden twee torpedo's of enkele mijnen meegevoerd worden. De lading kon zowel van hoge als van lage hoogte afgeworpen worden.

In de loop der jaren werd elektronische oorlogsvoering steeds belangrijker, de IL28 bleek hiervoor een ideaal platform. Vele standaard IL28's en waarschijnlijk ook IL28R's zijn omgebouwd tot elektronische verkenners en stoorders. Hoewel hierover weinig informatie bekend is staat vast dat er ten minste drie basis-uitvoeringen waren welke aangeduid werden als IL28RT, IL28RTR en IL28REB.

Al snel werd het toestel gebruikt voor experimenten, niet alleen in de Sovjet-Unie maar ook in andere landen waar de IL28 in gebruik was. Voor Sovjet gebruik zijn ten minste twee eenmalig omgebouwde versies bekend. De IL28LL werd gebruikt voor het uitproberen van verschillende schietstoelen waaronder een neerwaartse stoel bedoeld voor de Tu22 bommenwerper, waarvoor de staartkoepel ingrijpend was gemodificeerd. Een andere eenmalige ombouw, de IL28SA, werd gebruikt voor wetenschappelijke onderzoeken in de atmosfeer.

Vreemde eend in de bijt was de Sovjet luchtvaartmaatschappij Aeroflot die ook een aantal IL28's in dienst heeft gehad. Begin jaren vijftig werden enkele toestellen daarvoor omgebouwd tot onbepaalde vrachttoestellen en indertijd

aangeduid als "Il20", later dook de aanduiding Il28P op welke waarschijnlijk correcter is. De staartkoepel werd ingenomen door een radio-marconist terwijl het bommenruim geschikt werd gemaakt voor allerlei vracht, doorgaans drukplaten voor dagbladen welke snel naar de meest uiteenliggende regionen van het Sovjet rijk gebracht moesten worden. Bovendien moest de Il28P de vliegers en grondpersoneel vertrouwd maken met straalvliegtuigen voordat de Tupolev Tu104 in dienst zou komen. Hoelang Aeroflot met deze toestellen gevlogen heeft is niet bekend, wel staat vast dat ze vanaf 1954 op Moskva-Wnukowo gestationeerd waren.

#### GEEN OPVOLGER

Net zoals het westen had de Sovjet-Unie veel informatie uit Duitsland gehaald omtrent de aldaar geboekte successen op aerodynamisch gebied. Eén van de meest belovende ontdekkingen was het voordeel van pijlvleugels: grotere snelheid. Tijdens het ontwerpen van de Il28 was hierover nog te weinig bekend om dit toe te kunnen passen, maar toch volgde er al snel een experimentele versie met sterkere VK-5 motoren en 35 graden pijlvleugels. Deze Il28S bleek echter weinig beter te presteren dan de standaard Il28 zodat het project gestaakt werd. Ook qua afmetingen vergrote Il28S'en, aangeduid als Il46 en Il54, kwamen niet van de grond omdat een toestel van het Tupolev OKB, "vliegtuig N" oftewel "type 88", meer belovend was. Laatstgenoemde zou uiteindelijk in productie worden genomen als de Tu16 "Badger". Daarmee was de Il28 de laatste bommenwerper ontworpen door Ilyushin, sindsdien heeft men zich alleen maar (met succes) beziggehouden met het ontwerpen van transport- en passagiersvliegtuigen.

#### Overzicht van (bekende) Il28-varianten:

Il28 (RD-45)	originele productie variant met RD-45 motoren
Il28 (VK-1)	standaard productie variant met VK-1 motoren
Il28LL	experimentele variant voor schietstoel-proeven
Il28P (Il20)	ongewapende variant voor Aeroflot
Il28R	fotoverkenner
Il28REB	variant voor elektronische oorlogsvoering
Il28RT	variant voor elektronische oorlogsvoering
Il28RTR	variant voor elektronische oorlogsvoering
Il28S	experimentele variant met pijlvleugels en VK-5 motoren
Il28SA	gespecialiseerde variant voor atmosferisch onderzoek
Il28T	torpedo bommenwerper
Il28U	trainer met tweede cockpit

#### DE DDR EN ANDERE BUITENLANDSE GEBRUIKERS

Behalve in de Sovjet-Unie deed de Il28 wereldwijd dienst in vele andere landen. Bijna alle Sovjet satellietstaten en andere landen in de Sovjet invloedssfeer ontvingen in kleine of grote getallen de Il28. Zelfs de finse luchtmacht heeft lange tijd de Il28R gebruikt als sleper voor schietdoelen. Hoewel het precieze aantal niet bekend is zijn er zo'n 3000 Il28's gebouwd. Ook China ontving de Il28 en ging deze vanaf april 1967 zelf (zonder Sovjet toestemming) als Harbin H-5 produceren, tot op de dag van vandaag zijn deze toestellen in operationele dienst! De Harbin fabriek produceerde zo'n 1500 toestellen waaronder 186 HJ-5 trainers. Andere gebruikers waren onder andere Afghanistan, Algerije, Cuba, Egypte, Hongarije, Indonesië, Irak, Jemen, Marokko, Nigeria, noord-Korea, Polen, Roemenië, Syrië, Tsjecho-Slowakije en Vietnam. De cubaanse toestellen zorgden in 1962 voor nogal veel politieke onrust toen ze tijdens de Cuba-crisis aan Fidel Castro's communistisch Cuba werden afgeleverd. Na dreigingen van de VS werden ze twee maanden later weer terug verscheept naar de Sovjet-Unie.

De DDR is een goed voorbeeld van een latere gebruiker van de Il28. Omdat indertijd de Sovjet-Unie de DDR nog niet volledig vertrouwde als militair partner kreeg de LSK/LV (oost-Duitse luchtmacht) slechts de beschikking over tien Il28's welke niet eens operationeel inzetbaar waren. De tien toestellen werden in de periode 1960-1982 voornamelijk gebruikt als doelsleper. Als zodanig waren ze ondergebracht bij Ziel Darstellungs Staffel 33 (ZDS33) op Peenemunde.

Het LSK/LV Il28 bestand was een aardige mix van uiteenlopende toestellen. Als eerste werden in 1959 zeven Il28's overgenomen van een Sovjet eenheid op het vliegveld Welzow. De eerste operationele vlucht werd in het voorjaar van 1960 gevlogen. De toestellen waren niet ingrijpend gemodificeerd maar in het bommenruim werd een speciale kabelhaspel opgehangen waarop een 2000 meter lange staalkabel was gerold, aan het uiteinde van de kabel was een 8 meter lange doelsak bevestigd welke als schietdoel dienst deed. Hoofdzakelijk werd ge oefend met de luchtafweer, bijna niet of nooit met gevechtsvliegtuigen. Bekende registratie-nummers waren 147, 182, 196, 205 en 208. Voor het opleiden van nieuwe vliegers kreeg ZDS33 in 1961 de beschikking over een Il28U trainer. Dit toestel was eveneens afkomstig van de Sovjet luchtmacht op Welzow en kreeg in oostduitse dienst de registratie 193.

Midden jaren zestig kreeg ZDS33 twee toestellen erbij, deze keer ging het om twee Il28R's welke daarvoor met civiele registraties DM-ZZI en DM-ZZK gebruikt waren door VEB Flugzeugwerk Dresden. Ze waren voornamelijk gebruikt voor het testen van de Pirna 014 straalmotor. Deze in de DDR ontwikkelde motor was bedoeld voor de Baade Ba152, een in Dresden ontworpen verkeersvliegtuig dat niet verder is gekomen dan het prototype stadium. Voor deze tests waren beide toestellen behoorlijk omgebouwd. De navigatieradar was verwijderd om plaats te maken voor meetapparatuur, de navigator zat nu in de staart omdat zijn originele plaats in de neus nu werd ingenomen door een ingenieur. De te testen motor was onder het bommenruim bevestigd. Na overdracht aan de LSK/LV werd alle testapparatuur weer uitgebouwd en kwam de navigator weer gewoon in de neus te zitten, de bewapening en radar werd echter niet terug ingebouwd. Daarna werden ze langs de zeven Il28's ingezet als doelsleper, met als registraties 180 en 184. Van laatstgenoemde is overigens ook het constructienummer bekend: 1207.

Pas in 1982 werd de Il28 buiten dienst gesteld. Op 20 oktober van dat jaar vloog het laatste toestel, de 208, van Peenemunde naar Bautzen waar het in de verzameling van de officiersschool ten toon werd gesteld. De doelsleeptaak werd op Peenemunde overgenomen door de Tsjechische Aero L-39V Albatros. Na de duitse eenwording werden alle op Bautzen tentoongestelde vliegtuigen eigendom van het museum Uetersen bij Hamburg. Hoewel de Il28 sindsdien niet is waargenomen is het waarschijnlijk een kwestie van tijd voordat de Il28 in Uetersen weer te bewonderen valt. Ook het museum op het praagse vliegveld Kbely bezit enkele Il28's waaronder een Il28U. Dit zijn niet de enige nog in Europa aanwezige toestellen maar een Il28 als museumstuk is helaas een zeldzaamheid.

Tot zover. Er moet nog veel meer interessants te vertellen zijn over de Il28 ware het niet dat er nog veel informatie in het westen onbekend is. Misschien komen we daar later nog eens op terug. De volgende keer tappen we weer uit een héél ander vaatje.

# REGIO

Twee regionale vliegevenementen, beide in België, hebben de redactie weten te bereiken. Een verzoek aan de lezers: mocht U bij zo'n evenement in de buurt aanwezig zijn geweest, en U heeft daar gespot, geef dan a.u.b dit aan ons door. U doet er anderen misschien een groot plezier mee. Doorgaans zijn de verslagen van dit soort kleine vliegshows in bladen zoals "Scramble" behoorlijk onvolledig omdat de inzenders bijvoorbeeld geen "warbirds", laat staan burgervliegtuigen spotten. Ieder zijn heug en meug, maar we willen wel graag alles wat er in onze regio gebeurt "compleet" krijgen. Ook foto's zijn uiteraard méér dan welkom!

## HECHTEL-LEOPOLDSBURG (SANICOLE) zo.09-08-92

Deze groots aangekondigde show viel om meerdere redenen ietwat tegen: ten eerste kwam de grote publiekstrekker, een Russische Mi.26 Halo helikopter, niet opdagen. Ten tweede moesten de bezoekers een behoorlijk aantal frankskes ophoesten om alles te zien. Verder was het geen slecht geheel. De met een \* gemerkte toestellen vlogen vanaf Kleine Brogel, hoewel "Green March" en de L-39 na hun shows toch op Hechtel landden. De Hunter (ex KLU!) kreeg na de start vanaf Brogel zijn neuswiel niet ingetrokken. Na een succesvolle voorzorgslanding (met normaal uitgeklapt neuswiel) werd even later toch gestart, omdat men anders geen vergoeding van de organisatie zou krijgen (geen show: geen geld). Achteraf kan men daar waarschijnlijk toch naar fluiten want in de nacht na de show is uit het clubgebouw de kluis met daarin de gehele opbrengst van de show (letterlijk miljoenen franks) gestolen... (c/s = colour scheme = kleurenschema)

Alouette III	A-324, A-350, A-398 A-453, A-465	KLU	300sqn "Grasshoppers"	
Auster V	(TJ347)/PH-NET	"	"	
C-130H	CH10	BLU	ex AAC	*
CAP.230	06/CN-ABI, 07/CN-ABJ 08/CN-ABK, 09/CN-ABL	FARMarrocaïne	20sm "Green March"	* *
Chipmunk T.20	1372/00-NPO	"	ex FAP	
CM.170R	(MT9)	"	ex BLU "Rode Duivels"	
Extra 300	D-EWAP			
F-111E	68-0010/UH	USAF	77FS	*
F-16A	FA92	BLU	31sm	*
Fury FB.10	(243)/"115"		MLD c/s, ex Irak	*
Harrier GR.7	Z6505/AJ	RAF	3sqn	*
Hunter T.53	(N-307/ET-274)	Jet Heritage	ex KLU & KDF	
Kaydet	G-111G		"Crunchie"	
L-18C	(181562)/00-FLW		USAAF c/s, ex ALAT	
L-21B	(R-111)/PH-VCY	SVM Seppe	ex KLU	
L-39	OK-GXA	Aero		*
L.410UVP-E20C	OK-WDL			
Mosquito T.3	RR299/HT-E	BAC	ex RAF	*
S-11	E-1/00-PCH, E-17/00-MCH		ex KLU	
SA.341F	1562/AFD	ALAT	6RHC	

SA.342M	4162/AEI	ALAT	6RHC	
Sea King HAS.6	XV670/592	RN	706sqn	*
Spitfire PR.XIX	PS915	RAF	8o8MF	*
Su.26	02166/50			
T-33A (CT-133)	(21261)/"54-21261"/N33VC		USAF c/s, ex RCAF	*
Tornado F.3	Z..../F.	RAF	25sqn, jubileum c/s	
Tucano T.1	ZF315	RAF		*
Zlin 50LS	OK-WRI/1, OK-WRJ/2		"Unimax"	
	OK-WRK/3, OK-WRL/4		"	

Plus de volgende sportkisten:

D-ECKA, D-EESI, D-EHKB, G-AGPK, G-AJHS, LX-JOS, N1899Q, N2549V, N6309D, N90277, OH-PMK, OO-ACS, OO-EWL, OO-LNC, OO-MEV, OO-MFG, OO-NTF, OO-PCL, OO-PRO, OO-SIL, OO-SML, OO-761, PH-PJT, PH-741

### WEELDE zo.13-09-92

Het is niet bij iedereen bekend maar dit veld is eigendom van de Belgische luchtmacht. Regelmatig wordt hier met militaire toestellen geoefend en tot voor kort vlogen de Luchtkadetten vanaf dit veld. Het veld staat op de nominatie om binnenkort gesloten te worden. De lokale zweefvliegclub organiseerde een kleine open dag met medewerking van de land- en luchtmacht. De F-16 en Magister vlogen vanaf Kleine Brogel. Het schokkende resultaat:

A.109HO	HO6	BLa	SLV
Alouette II	A23	"	"
BN.2A	B12/LL	"	"
CM.170R	MT30	BLu	33sm
F-16A	FA90	"	10w
SF.260D	ST48	"	5sm



En het lokale motor- en zweefvlieggeweld:

D-KBCE, OO-AKK, OO-DRS, OO-GVE, OO-KMZ, OO-MVH, OO-RED,  
 OO-VAD, OO-WIS, OO-ZBW, OO-ZDK/AH, OO-ZGC/EP, OO-ZGK/CB, OO-ZGL/ILL,  
 OO-ZGW/HE, OO-ZHY/HL, OO-ZJA/JA, OO-ZJG/45, OO-ZKL, OO-ZKS, OO-ZKU,  
 OO-ZKW, OO-ZNF/KF, OO-ZPJ/17, OO-ZPP, OO-ZWU, OO-ZXT/71

# ER WAS EENS . . .

Alvorens verder te gaan met de belevenissen van het canadese 439 squadron op Eindhoven eerst de vertrouwde twee maandjes na-oorlogse RAF vliegbewegingen:

## RAF-MOVEMENTS FEBRUARI EN MAART 1949

### februari 1949

02	PH764	Anson C.XII		V3884	Oxford I
	FT342	Harvard IIB	23	PH540	Anson C.XII
03	PH667	Anson C.XII		TX225	Anson C.XIX Srs.1
04	PH590	Anson C.XII		KN386	Dakota IV
	NJ636	Auster AOP.V		PR736	Tempest II
07	PH540	Anson C.XII		PR745	Tempest II
09	PH590	Anson C.XII	24	TX161	Anson C.XIX Srs.1
10	PH540	Anson C.XII	25	MV259	Spitfire FR.XIV
	PH601	Anson C.XII	26	VP535	Anson C.19 Srs.II
	VX116	Auster AOP.6	27	TX225	Anson C.XIX Srs.1
17	PH815	Anson C.XII		VM318	Anson C.19
21	PH710	Anson C.XII		VM371	Anson C.19
	TX222	Anson C.XIX Srs.1		SM927	Spitfire FR.XIV
	VM319	Anson C.19	28	PH554	Anson C.XII
22	PH529	Anson C.XII		PH775	Anson C.XII
	PH815	Anson C.XII		TX225	Anson C.XIX Srs.1

Op de 26<sup>e</sup> stond ook Anson PH504 vermeld wat echter een regi van een Oxford is.

### maart 1949

03	PH554	Anson C.XII	22	PH667	Anson C.XII
	TA591	Mosquito FB.VI		TA591	Mosquito FB.VI
09	VP196	Mosquito B.35		HN202	Oxford I
10	PH667	Anson C.XII	24	PH644	Anson C.XII
14	VM322	Anson C.19		VM322	Anson C.19
	VM367	Anson C.19	25	VM322	Anson C.19
15	PH529	Anson C.XII	27	TX157	Anson C.XIX Srs.2
	VM322	Anson C.19	28	TX157	Anson C.XIX Srs.2
	VM367	Anson C.19	29	PH644	Anson C.XII
17	PH667	Anson C.XII	31	PH529	Anson C.XII
	VM367	Anson C.19		VL337	Anson C.19 Srs.II
	KF216	Harvard IIB			
19	NJ636	Auster AOP.V			
	NH783	Spitfire XIV			
20	HN202	Oxford I			

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

Twee opmerkingen bij deze maand. Ten eerste stond op de 6<sup>e</sup> een Anson vermeld met Vampire regi TX841, en ten tweede een incompleet Auster nummer op de 17<sup>e</sup>: T 433.

## 439 SQUADRON RCAF

En dan nu verder met het canadese 439 squadron. Zoals in de vorige ACE uitvoering is uitgelegd hebben wij beslag weten te leggen op de squadron dagboeken van dit squadron ten tijde dat het op Eindhoven was gebaseerd. In deze twee dagboeken worden de dagelijkse activiteiten zó uitvoerig beschreven dat het ons interessant leek om hieruit enkele fragmenten uit te lichten. Deze keer nemen we zo maar een willekeurige dag: 28 oktober 1944. Wat gebeurde er 48 jaar geleden in het luchtruim boven en rond Eindhoven? Een tipje van de sluier:

### 28-10-1944 dagboek 1: kort dagelijks overzicht

De ochtend was helder en zonnig, het kostte ons enige tijd om weer aan het felle zonlicht te wennen. De dag zag er veel belovend uit, er waren vier missies gepland en een sector verkenning. Deze werd uitgevoerd door F/O R. Laurence en W/O S. Church, Church vloog tijdens deze missie voor het eerst bij ons squadron. Maar niet alles op deze dag was zo zonnig. We hadden de grote pech om F/O M.P. Laycock (J.22035) te verliezen. Het was tijdens de eerste missie van vandaag, het squadron bombardeerde een spoorweg twee mijl westelijk van Deventer (Holland, kaart referentie Z.8806). "Maurice" kwam van het 123sqn in Canada en had 77 missies gevlogen met een totaal van 73.45 uur. Het verlies van Maurice was een zeer grote klap voor het squadron, iedereen zal zijn positieve instelling missen. Hij was van plan om na de oorlog op het ministerie te gaan werken, maar het toeval deelde hem een dodelijke klap uit. De middag werd al snel bewolkt en er stak een stevige wind op. F/L W.L. Saunders kwam eindelijk uit Engeland terug met een nieuwe Typhoon. Gisteren werd onze mess overgeplaatst van het oude duitse gedeelte naar een school voor nonnen in opleiding in Eindhoven. Misschien dat de jongens nu eindelijk fatsoen leren.

### 28-10-1944 dagboek 2: drie missies beschreven

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
28-10-44	Typhoon Ib	MP151	F/L Hogg	Dive-Bombing	08:10	09:10
28-10-44	Typhoon Ib	MW894	F/O Cote	Dive-Bombing	08:10	09:10
28-10-44	Typhoon Ib	PD554	F/O Laurence	Dive-Bombing	08:10	09:10
28-10-44	Typhoon Ib	PD492	F/O Bernhart	Dive-Bombing	08:10	09:10
28-10-44	Typhoon Ib	.....	F/O Laycock	Dive-Bombing	08:10	-
28-10-44	Typhoon Ib	PD459	F/O Carr	Dive-Bombing	08:10	09:10
28-10-44	Typhoon Ib	MP145	P/O McBride	Dive-Bombing	08:10	09:10

Dit was de eerste missie sinds vier dagen, de jongens waren daarom een beetje onrustig. F/L Jimmy Hogg leidde het squadron de lucht in met onder de vleugels 500 pond aan bommen die bedoeld waren voor een spoorweg vier kilometer ten westen van Deventer. Het was een prachtige ochtend en spoorweg was goed te zien, er hing een beetje nevel overheen maar dat was geen probleem. De jongens naderde de spoorweg vanuit westelijke richting om het overvliegen van Deventer te voorkomen. Ze vlogen nu parallel met de spoorweg, ze rolden over links en doken van oost naar west. De leader had amper zijn commando tot aanvallen gegeven of de luchtafweer begon te knallen. Eerst werd de lucht gevuld met 20mm, daarna een compleet gordijn van 40mm en weer kort daarna voegde de 88's zich daarbij. Dit was het zwaarste luchtafweer die de vliegers ooit waren tegen gekomen en het was daarom ook voorspelbaar dat sommigen van ons zouden worden geraakt. Jammer



genoeg was het F/O M.P. Laycock die door het noodlot werd uitgekozen. Hij werd geraakt, vloog daarna meteen in brand en spinde naar beneden. We gaan er vanuit dat hij daarbij is omgekomen. Minstens enkele bommen zijn op de spoorweg terecht gekomen en de andere zaten daar zeer dicht bij in de buurt. Na de aanval werd meteen een formatie gevormd en onder begeleiding van de luchtafweer werd er richting Eindhoven gevlogen.

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
28-10-44	Typhoon Ib	MP145	F/O Stelter	Dive-Bombing	11:30	12:40
28-10-44	Typhoon Ib	MN869	F/L Lambert	Dive-Bombing	11:30	12:40
28-10-44	Typhoon Ib	MN691	F/O Rassenti	Dive-Bombing	11:30	12:40
28-10-44	Typhoon Ib	MN989	F/O Fraser	Dive-Bombing	11:30	12:40
28-10-44	Typhoon Ib	PD492	F/O Laurence	Dive-Bombing	11:30	12:40
28-10-44	Typhoon Ib	JR500	F/O MacDonald	Dive-Bombing	11:30	12:40
28-10-44	Typhoon Ib	PD554	F/O Smith	Dive-Bombing	11:30	12:40
28-10-44	Typhoon Ib	MN482	F/O Martin	Dive-Bombing	11:30	12:40

Deze missie betekende het terugkeren naar een oud doel en was dus bekend bij alle piloten, het is de spoorweg die ten noorden van Almelo loopt. Almelo is een grote nederlandse plaats vlak bij de grens van Duitsland. F/O Johnny Stelter leidde deze missie. Het doel werd aangevlogen vanuit het westen om daarna in een wijde linker bocht richting het zuiden te gaan vliegen om zo parallel aan de spoorweg te komen. De piloten doken toen over links in een steile duik (70 graden) naar beneden toe. De eerste twee paar bommen vielen als gevolg van een sterke rechter wind langs de spoorweg. "Red Three" bracht tijdens zijn duik hier een correctie op aan en zijn paartje viel dus ook precies op de spoorweg terwijl alle andere bommen er zeer dicht in de buurt vielen maar niet er op. Het luchtafweer was vrij hevig maar begon pas toen we klaar waren zodat we rustig weer in formatie konden gaan vliegen en terug konden keren naar de basis.

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
28-10-44	Typhoon Ib	PD459	S/L Fiset	Dive-Bombing	14:20	14:55
28-10-44	Typhoon Ib	MN665	F/O Stelter	Dive-Bombing	14:20	14:55
28-10-44	Typhoon Ib	MN869	F/L Hogg	Dive-Bombing	14:20	14:55
28-10-44	Typhoon Ib	PD492	F/O Bernhart	Dive-Bombing	14:20	14:55

439sqn heeft een zeer goede naam op het gebied van het plat gooien van bruggen en spoorwegen. Tijdens deze missie wilde de Army van onze kwaliteiten gebruik maken. S/L Fiset leidde deze missie, de afspraak met de Army was dat zij het doel om 14:45 uur zouden markeren met rode rook. Het doel was de brug over het Deurne kanaal (kaart referentie E712125) buiten gebruik te stellen omdat de Duitsers deze brug in hun bezit hadden. Ze stegen op met ieder 1000 pond aan bommen. Toen ze bij het kanaal aan kwamen was er geen rode rook zichtbaar zodat ze besloten een stuk zuidelijker te gaan vliegen en daarna terug te keren. Bij terugkeer was er wel rode rook, duikend van 8000 voet naar 2000 voet in een hoek van 70 graden leverden ze hun handel af. Hierna vloegen ze nog een rondje om de brug om het resultaat te bekijken, drie paar bommen waren precies op de brug terecht gekomen. De bommen van "Red Four" waren zonder enige reden een heel eind verderop in het kanaal terecht gekomen ("Red Four" zijn gezicht was nu echt rood). Er was maar weinig luchtafweer, toch kreeg C/O Fiset een inslag in zijn kist, hij bemerkte dit doordat er lucht de cockpit binnen stroomde. Na inspectie door de andere piloten bleek er aan de linker kant onder de cockpit een paneel los te hangen. Alle kisten zijn veilig op de vliegbasis Eindhoven geland.

# THRILLSEEKERS



## "GOK MAAR RAAK VOOR 'N KNAAK"

Ceskoslovenska & Magyarorszá

Vreemd genoeg lijkt elk jaar één bepaald land voor wat betreft de zomervakantie dé spottersbestemming bij uitstek te zijn. Vroeger (vóór het einde van de koude oorlog) kwam je als zelfrespecterende spotter de rest van de Nederlandse spottershorde tegen in bijvoorbeeld Engeland. De afgelopen paar jaar was het voormalige oost-Duitsland zeer "in", dit in verband met de nog steeds aanwezige Russen. Dit jaar stootte spottend Nederland definitief verder door naar Tsjechoslowakije (pardon, Tsjechië en Slowakije). Zo ook Marco Dirckx en Willem Westerhof (doet die jongen eigenlijk nog iets anders dan op vakantie gaan?). Op de volgende pagina's hun bevindingen van twee weken Tsjechoslowakije (voor het gemak blijven we het maar zo noemen) en Hongarije. Omdat dit een nogal lang verslag is wordt het uitgespreid over twee nummers. Een andere titel voor dit verslag had kunnen zijn "Triomf en Tragedie" zoals uit het tweede deel van het verhaal zal blijken. Het Tsjechisch wordt gekenmerkt door een ongelofelijke hoeveelheid leestekens welke mijn arm tekstverwerkertje helaas niet bevat, U zult het dus zonder moeten doen. Laten we maar beginnen.

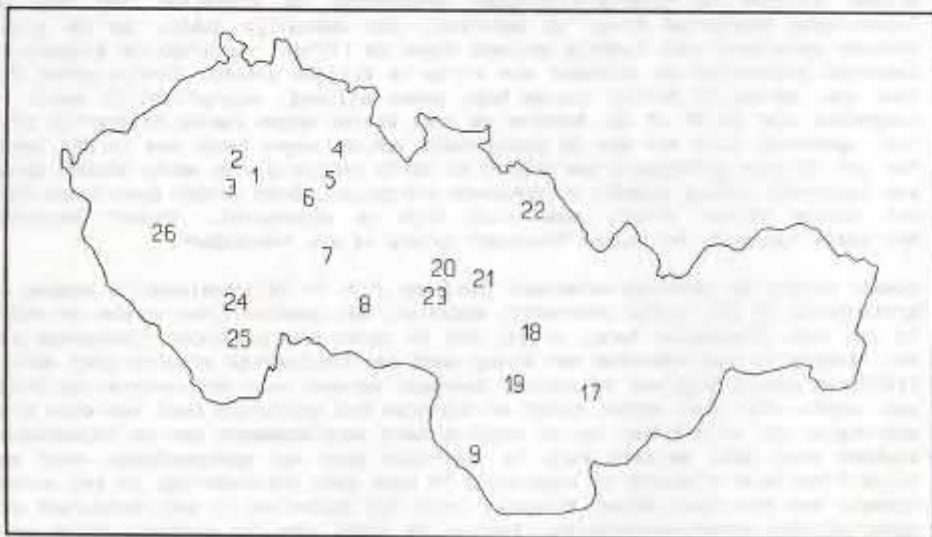
Na de open dag op het GOS-veld Großenhain in oost-Duitsland, spannende taferelen op Dresden-Hellerau (klinkt spannend, het doorladen van een Kalashnikov) en bramen plukken op Dresden-Klötzsche probeerden we diezelfde dag nog de Tsjechische hoofdstad Praag te bereiken, wat makkelijk lukte. Na de grens stonden opvallend veel luchtig geklede dames te liften. Verleidelijk kijkend en zwaaiend probeerden ze allemaal een ritje te krijgen (ahum). Ééntje stond met haar rok omhoog en heftig tussen haar benen wijzend, waarschijnlijk moest ze hoognodig naar de WC of zo. Behalve de echt kleine wegen (welke belangrijk zijn voor spotters) valt het met de gesteldheid van de wegen reuze mee in dit land. Pas wel op voor putdeksels (we hebben er zelfs eentje gezien welke midden op de weg loodrecht omhoog stond!) en spoorweg-overgangen. Deze worden gemarkeerd door het bordje "Pozor Vlak", maar vlak zijn ze allerminst. "Pozor" betekent overigens "gevaar", net zoals "Povolen" zoiets is als "verboden".

Hoewel hotels en pensions crimineel goedkoop zijn in Tsjechoslowakije hebben we grotendeels in ons tentje overnacht, omdat wij dat gemakkelijker vonden en omdat je dan iets flexibeler bent, en ja, het is zelfs nog goedkoper. Inchecken bij een camping in een voorstad van Praag werd een langlopende affaire toen enkele Italianen paniek begonnen te zaaien. Openbaar vervoer naar het centrum van Praag was vanuit hier niet ideaal zodat we besloten het culturele deel van deze trip een dagje uit te stellen. Op de camping werd kennisgemaakt met de Tsjechische keuken: niet echt om naar huis te schrijven maar wel spotgoedkoop. Voor een halve liter bier ("pivo") is omgerekend 50 cent geen uitzondering. In het oosten spreekt men doorgaans alleen Slowaaks zodat het bestellen in een restaurant een humoristische aangelegenheid is. Vandaar de titel van dit verhaal: "kies maar raak voor 'n knaak", en dan maar afwachten wat je nu weer op je bord krijgt!

Praag dus. Hier ging ons schema, in zoverre dat die er was, direkt al de mist in: het hier gevestigde museum is 's maandags gesloten! Kbely is het militaire vliegveld van Praag. Behalve een transporteenheid (3 SMDLP) huisvest het veld ook een semi-civiele testeenheid (VZLU) en het niet te versmeden museum. Bovendien doet een civiel bedrijf onderhoud voor de luchtmacht. Eigenlijk zijn er twee velden: het militaire Kbely en het sportvliegveld Letnany. Op dit laatste veld staan ook de eigenlijke onderhoud werkplaatsen, maar het testvliegen gebeurt vanaf Kbely. Vandaar dat er een rolbaan tussen de twee velden de openbare weg kruist...

Aan de overkant van het veld loopt langs een bosrand een weg vanwaar af het hele veld prima te overzien is. Halverwege is zelfs een boom gemodificeerd tot uitkijkpost wat ook het lezen van de laatste paar kisten mogelijk maakt. Overigens bevindt deze weg zich al op het vliegveld. Er staat echter geen hek en de militairen doen er absoluut niet moeilijk over. Met een beetje lef kun je in dit land ontzettend veel "flikken" zonder dat iemand er zich aan stoort. Alles wat buiten stond werd gelezen, dit ondanks de al aanwezige luchttrillingen (over warm weer hebben we geen klagen gehad). Geen slecht begin, zo'n dertig operationele kisten. Om niet te veel in herhaling te vallen staan de nummertjes bij dinsdag. Er stond ook een groene Mi-8T met de civiele registratie OK-MYN.

Onder het motto "nee heb je, ja kun je krijgen" zijn we naar de poort van het onderhoudsbedrijf (Letecké Opvravny Kbely, bij de gecamoufleerde MiG-21F-13 8519 welke eigenlijk de 0619 is) gestapt om te bedelen naar een basisbezoek. Na een hoop onduidelijk gezever en een oude bewaker die opvallend veel Duits sprak werd uiteindelijk iemand opgesnord die goed Engels sprak. Hij deelde ons mee dat vandaag geen bezoek mogelijk was maar morgen wel. Hiermee raakte ons schema helemaal van slag. Na duidelijke afspraken gemaakt te hebben namen we afscheid en gingen ons op het sportvliegveldje beraden wat de rest van de dag te doen. Een rondje "Praag en omstreken" leek de beste oplossing. Opmerkelijk was de Duitse Do.28 van Nörvenich die kwam overgeprutteld om te landen op Kbely.



Hier staat de Aero-fabriek waar men de fraaie L-39 Albatros in elkaar knutselt. Vlak bij het veld zagen we een Albatros opstijgen maar die hebben we niet terug gezien. Het eerste wat vanaf de overkant van het veld opviel waren twee L-39's met nogal vreemde kentekens. Dit bleken twee Nigerianen te zijn, echter zonder enige registratie van betekenis (even slikken...). Op dit veld staan ook een aantal MiG-21's opgeslagen maar dankzij de alom aanwezige doeken zijn deze van buiten af niet te lezen. Het veld rondrijdend kwam bij een spoorweg overgangetje de onderkant van de auto onzacht in aanraking met het wegdek, gelukkig zonder enige schade van betekenis. Als je bij de hoofdpoot naar links rijd kom je bij een rolbaan uit vanwaar rijen in grondverf gespoten Albatrossen te zien zijn. Kamikaze-spotters kunnen hier heel eenvoudig de fabriek binnenlopen, maar dat hebben wij maar niet gedaan.

Een toevallig ook aanwezige Engelse spotter vertelde ons dat hij een keer in het weekend met zijn hondje het hele veld afgestruind was. De bewaking schonk hem geen aandacht omdat men hem voor een lokale boer hield en liet hem rustig de opgeslagen MiG's bekijken. Wij zijn niet verder dan het lezen van enkele opgeslagen L-29 Delfins, waarvan er een (OK-200) gespoten was in fabriekskleuren. De andere zeven zijn van de luchtmacht (Ceskoslovenské Letectvo, CL). Opvallend genoeg had ook één van de twee Nigerianen tijdelijk deze registratie.

Om alle Delfins te kunnen lezen (vanaf de wieldeuren, de laatste vier cijfers van het constructienummer is tevens de registratie) zijn we ook een soort van "housing area" opgereden. Bij het openstaande hek stond een bord "Exchange/Wechsel" dus wij denken "openbaar terrein". Blijkbaar niet dus want het lezen van de Delfins mocht volgens een van binnen uit aansprekende man niet (we waren toch al klaar) en bij het naar buiten rijden kwamen twee man uit een hokje, heftig zwaaiend met een briefje. Wij hebben nog vriendelijk teruggeknikt om zo iets te zeggen als "nee dank u, wij hoeven geen geld te wisselen". Bij de hoofdpoot stond vreemd genoeg nog iemand met eenzelfde briefje te zwaaien, of we even wilden stoppen. Wij waren eigenlijk van plan om een rondleiding te vragen, maar toen het persoon duidelijk begon te maken dat wij rijp waren voor de gevangenis (lichtelijk overdreven lijkt ons) hebben we hier maar van af gezien. Dan maar terug richting Praag.

L-29:	1326, 1330, 1416, 2819, 2820, 2824, 2829	CL	
	OK-200	Aero	
L-39MS:	OK-182	"	
L-39ZA:	(NAF...)/OK-200, (NAF...)	"	NAF

#### PRAHA (BUBENEČ) ma.17-08-92

Eigenlijk waren we min of meer de weg kwijt maar dat kwam goed uit. Vanaf een grote weg stonden plotseling drie MiG-15's opgesteld. Na wat gezocht kwamen we uit bij een "bazaar" waar men op motorvoertuig gebied alles verkocht wat los en vast zat (tot pantserwagens toe) en de drie MiG's dienst deden als blikvangers. De nummers waren echter nogal vervaagd zodat de drie toestellen van dichtbij bekeken moesten worden. Tussen ons en de MiG's stond echter een hek zodat eerst toestemming gevraagd moest worden. Dit verliep niet helemaal vlekkeloos. Een paar beuners die een rode crossmotor blauw aan het spuiten waren (hoezo gejat?) werden een beetje zenuwachtig. Toen onze bedoelingen duidelijk werden mochten we er gelukkig toch op.

MiG-15bis:	1397/E-57, 3794, 3922	ex CL
------------	-----------------------	-------

**PRAHA-RUZYNE ma.17-08-92**

(3)

Dit is het civiele veld van Praag. Behalve een berg OK-Jets (de bijnaam van de nationale luchtvaartmaatschappij CSA) staat hier ook een gedeelte van de VIP vloot. Deze civiel-geregistreerde toestellen zijn eigendom van de staat en semi-militair. Deze eenheid wordt aangeduid als de Statní Letecký Utvar, oftewel de SLU. Na twee Tu-154's hielden wij het hier voor gezien.

SLU:

Tu-154M: OK-BYO, OK-BYP

Het was nu tijd geworden voor een cultureel rondje Praag. Aan de grote weg naar Plsen (weg nummer 5) liggen twee campings, dicht bij het centrum van de stad. Met tramlijn 9 (niet 4!) kom je zeer snel midden in het centrum. Omdat wij uiteraard niet weten waar we tramkaartjes moeten kopen was de tram voor ons gratis en voor niks. Steekproefondervindelijk hebben wij echter vastgesteld dat bijna iedereen gratis met de tram rijdt! Praag is een zeer fraaie stad met mooie architectuur, pleintjes en vrouwelijk schoon. Over dat laatste hebben ze in heel Tsjechoslowakije en Hongarije geen klagen! Ook fraai is de McDonalds, behalve de schoonste WC's van Praag (moeten na ons wel eerst weer ontstopt worden) heeft het personeel hier rangen. De simpele hamburger-bakker heeft slechts één sterretje op zijn naamplaatje terwijl de vrouwelijke manager met maar liefst vijf gouden sterren liep te pronken. Behalve dat had zij ook nog een paar zeer fraaie benen, om over de rest maar te zwijgen. Nadat we ons op een terrasje vol hadden laten lopen met pivo wisten we toch nog de camping te bereiken.

**PRAHA-KBELY di.18-08-92**

(1)

's ochtends werd weer het veld leeggelezen, zonder veel nieuwe kisten overigens. De nummertjes van maandag en dinsdag, de toestellen welke in onderhoud buiten stonden staan vermeld bij het overzicht van Letecké Opravny Kbely:

3SMDLP:

An-24V: 2903, 2904, 5605, 5803, 7109, 7110  
 L-410T: 0927  
 L-410UVP: 0731  
 L-410UVP-E14: 2311, 2312  
 Mi-8P: 0829, 0830, 0837  
 Mi-8T: 3932  
 Tu-134A: 1407/"UN"  
 Tu-154B-2: 0420, 0601  
 Yak-40: 0823

VZLU:

Il-18D: OK-018  
 L-39: OK-184  
 L-59: 001/"357"  
 Yak-40: OK-020

onbekend:

L-29: 2330, 2606, 3247 CL  
 MiG-21MF: 4411 "

bezoek:

L-410M: 0405 CL 1SMDLP  
 PZL W-3: B-3211 Policie  
 Do.28D-2: 58+39 Luftwaffe JBG31

Het was tijd voor de rondleiding. Bij de poort werden we opgewacht door onze gids (dezelfde Engels sprekende man) die ons wel even "de fabriek" zou laten zien. Nou dat hebben we geweten. Geen enkel hoekje van de hangaars werd overgeslagen! Interessant voor ons waren natuurlijk de grotendeels gedemonteerde vliegtuigen. Op Kbely worden MiG-21's, Mi-2's, Mi-8/17's en Mi-24's onderhouden voor de luchtmacht. De toestellen worden helemaal uit elkaar gehaald en weer als nieuw in elkaar gezet, wat gemiddeld zo'n 80 tot 120 uur (afhankelijk van het type) in beslag neemt. Daarna worden de toestellen naar het vliegveld vervoerd voor zo'n 15 uur testvliegen. Toen de fabriek geheel was uitgekamd was de rondleiding niet voorbij, nee, ook het onderhoudsgebied op het vliegveld werd niet overgeslagen. Hier stonden nog meer toestellen, waarvan sommige buiten. In een hangaar stond een An-12 in onderhoud. Vanuit de staartkoepel werd nog een decoy MiG-15UTI (OK-010 ex VZLU) gelezen! In dezelfde hangaar stonden ook enkele MiG-21's welke voor instructie-doeleinden gebruikt worden (MiG-21F-13 0210, 0304 en 1014). Bij de meest rechtse hangaar stonden twee oude MiG-21's te koop (MiG-21F-13 0212 en MiG-21US 0133) en lagen de wrakstukken van drie helikopters: een Mi-2 met constructienummer 87042, Mi-8P 0815 en Mi-24D 0143. Meest opmerkelijke in de hangaar was een... Meteor! Dit blijkt Meteor EG-247 te zijn die men in 1989 met het Brusselse luchtvaart museum geruild heeft. In een hangaar op het vliegveld stond ook An-2 7006 opgeknapt voor het (Kbely-) museum.

Letecké Opravny Kbely (Kbely & Letnany):

An-12BP:	2209
Mi-2:	0710, 0711, 8942
Mi-8T:	0313, 0910
Mi-9:	0001
Mi-17T:	0809, 0813, 0814, 0817, 0820
Mi-24D:	0101, 0140
Mi-24V-1:	0701, 0708, 0709
MiG-21MF:	1207, 1501, 4127, 4175, 7704, 7710, 7712, 8205, 8207, 8209, 8702, 9712, 9801, 9802, 9804, 9805
MiG-21US:	0241
MiG-21UM:	5026, 9011
MiG-23MF:	3888

Nadat we onze gids weer bij de hoofdpoort afgezet en bedankt hadden dachten we dit bezoek afgesloten te hebben. Maar nee, Willem was zijn notitieboekje kwijtgeraakt! Nu zou dat geen probleem zijn ware het niet dat Marco in de eerste twee hangaars geen nummers had opgeschreven, omdat hij onze gids aan de praat probeerde te houden. Na twee hangaars werd echter duidelijk dat de gids geen enkel probleem had met nummertjes schrijven zodat nu alleen de nummertjes van de eerste twee hangaars (een hele berg MiG's) echt kwijt waren. Terwijl Marco al een hoge boom aan het zoeken was om Willem eraan op te knopen koos laatstgenoemde eieren voor zijn geld en ging wederom naar de hoofdpoort. Om een lang verhaal kort te maken: Willem is voor een tweede keer samen met dezelfde gids de twee hangaars doorgierend... Einde probleem.

Na deze affaire konden we in het museum weer even tot rust komen. Nouja rust, men schept er hier een ziekelijk genoeg in om zelfs museumkisten onder de doeken te verbergen. Hier was dus een stuk creatief spotten vereist, zo moest voor een lijntje MiG-15's een hek genegeerd worden. Een stuk van het museum ligt letterlijk op het vliegveld en is niet voor publiek toegankelijk. Wel voor ons, na het negeren van (waarschijnlijk) een bordje met verboden toegang. Eenmaal op het vliegveld vind iedereen het normaal dat je tussen de vliegtuigen doorloopt. L-29 2606 en MiG-21MF 4411 zijn waarschijnlijk nieuwkomers voor dit museum, ze stonden echter nog op het militaire gedeelte. Ook de volgens de boeken nog operationele An-24 2904 stond verdacht dicht bij de museumkisten...

Eindelijk weg uit Praag en op weg naar "de gouden driehoek". Deze term slaat op drie velden welke redelijkerwijs dicht bij elkaar liggen: Hradec-Králové, Pardubice en Caslav. Niet alleen staan op deze drie velden de leukste vliegtuigen van de CL maar de kans dat er op één van de velden gevlogen wordt is vrij hoog (behalve in het weekend dan). Wie ze op alle drie de velden ziet vliegen (...) heeft goud, twee velden zilver, etc. Op Hradec-Králové is men gespecialiseerd in fotoverkenning, behalve MiG-21R verkenners en met fotopods uitgeruste Su-22's is hier ook de FLS gehuisvest. Deze eenheid is uitgerust met zes of zeven L-410FG's, één An-30 en één antieke Il-14FG uitgerust voor luchtfotografie. De gammele Il-14 (denk maar aan een DC-3 met neuswiel) behoort eigenlijk al jaren op de schroothoop maar vliegt desondanks nog regelmatig operationele vluchten. Alle toestellen van de FLS hebben een opvallende buitenmaatse glazen neus.

De ligging van het vliegveld ten opzichte van de stad was ons niet bekend (behalve dat het "aan de rand van de stad" moest liggen) zodat enig zoeken noodzakelijk was. Onderweg ontdekten we in het dorpje Predměřice een Il-14FG (6103) welke door moet gaan voor monument. Via een trap kun je zelfs in deze kist komen, maar of je er ooit weer uit komt? In dit gammel wrak doet tegenwoordig een oude eiken kast dienst als stoel voor de vlieger. Willem vond het in ieder geval allemaal prachtig.



Een of andere boerenl.. dacht behulpzaam te zijn door ons precies de andere kant op te wijzen dan waar uiteindelijk het vliegveld bleek te liggen. Enkele vriendelijkere maar onverstaanbare kneuters wisten na veel handgebaren ons de juiste weg te wijzen. Hoewel we er geen bal van begrepen hadden reden we toch recht tegen het veld aan!

Helaas, er werd niet gevlogen en dan is er weinig te zien. Even de standaard Tsjechische procedure voor wat betreft het vliegen: Alleen op vliegdagen (2 of 3 dagen per week) worden de toestellen die gaan vliegen (zo'n 10 stuks) uit de shelters gesleept en op de flightline gezet, dit kan gerust laat in de middag pas gebeuren. Eerst gaat een zweezitter een weersverkenningvlucht uitvoeren (ongeacht het weer) waarna ongeveer een uurtje later de rest intensief gaat vliegen. Maar niet vandaag. Gelukkig stonden de meeste toestellen van de FLS buiten zodat we niet met lege handen vertrokken. Bij de hangaars staat een Il-14FG (3111) welke als onderdelenmagazijn dient voor de nog vliegende Il-14FG. Aan de andere kant van het veld staat eenzaam een "normale" Il-14, de 3160.

FLS:

IL-14FG: 6102  
L-410FG: 1521, 1522, 1523, 1524, 1526

PARDUBICE di.18-08-92

(5)

Het tweede veld in de gouden driehoek was ons gunstiger gezind. Vlak bij het vliegveld zagen we al een Frogfoot over de weg "knallen" (we hadden dus brons). De landing is zeer open en men kan er prima staan. Via een zandpad vlak na de landingslichten kom je bij het hek uit waar je gewoon mag staan. Op dit veld staan alle Su-25's die de luchtmacht rijk is. Er werd goed gevlogen vanaf de het dichtst bij het hek liggende flightline. Op de meer opvallende verder gelegen flightline stonden nog meer Frogfoots die echter niet vlogen. Blijkbaar heeft men hier gebrek aan shelters en hangaarruimte. In de buurt van de flightline lag tussen een hoop troep de romp van een MiG-15 of -17, aan de zijkant van het veld is een Su-7BKL te zien, de 6509. De L-39ZA's van deze eenheid (30BILP) behoren zijn van het tweede squadron, oftewel 2 Letka.

30BILP:

L-39ZA: 3903, 3905  
Su-25K: 1005, 1007, 1008, 5039, 5040, 8076, 8077, 8081, 9014, 9099  
Su-25UBK: 3348

Het kon uiteraard niet uitblijven dat we andere spotters tegen zouden komen. Op een gegeven moment begon een verdacht persoon aan onze verderop staande auto te rommelen. Het bleek echter niemand anders te zijn dan Pieter Jansen die samen met Paul van der Linden en Carlos Geurts Tsjechoslowakije en Hongarije onveilig aan het maken waren. Dit Volkel-trio stond op een camping in Hermanuv-Mestec waar wij die avond ook zijn gaan staan. Willem was zeer ingenomen met het meertje op de camping, de rest had meer oog voor de buurvrouw ("effe tjoppen!"). 's Avonds dachten we op de camping een goede kroeg gevonden te hebben, maar na bijna letterlijk binnengevallen te zijn bleek het hier om een kinderfeestje te gaan (foutje...). Dan maar naar het dorp. In een alles behalve smaakvol aangeklede kroeg kostte een halve liter pivo omgerekend maar 45 cent, dus dat was genieten. Weer goed aangeschoten werd ook deze keer de camping zonder grote problemen teruggevonden.

CASLAV-CHOTUSICE wo.19-08-92

(6)

's Morgens werden we op de camping verrast door een Mi-8 welke op lage hoogte recht over de tent kwam gevlogen. Makkelijk want hij viel goed te lezen. Het bleek Mi-8T 3932 te zijn. Helaas hadden we deze de dag ervoor al op Kbely gezien. Nadat we in het dorp inkopen hadden gedaan (lekkere met jam gevulde olieballen waar Willem uiteindelijk bijna niet goed van werd) begon een Tsjech in zijn Skoda (wat anders) ons te achtervolgen. Wij denken "die vent is niet goed wijs" maar het halve dorp verder had hij ons dan toch eindelijk ingehaald. Enthousiast begon hij te zwaaien en naar zijn schoenen te wijzen. Eerst begrepen we er niets van maar toen Willem ontdekte dat hij op zijn sokken rond liep kwam hij erachter dat hij zijn schoenen bij het winkeltje had laten staan! Terug bij het winkeltje stonden de schoenen niet meer op de stoep. Marco kreeg al visioenen van een twee weken lang op sokken rondhobbende Willem maar gelukkig had een oude man de schoenen gevonden en aan Willem teruggegeven, nadat Willem had bewezen dat de schoenen echt van hem waren (met de ruiktest...).

Met enig oponthoud kwamen we op het derde veld van de "gouden driehoek" aan, en hier werd eveneens gevlogen! Bij aankomst stonden maar een paar Floggers op de



flightline maar er kwamen er naar verloop van tijd steeds meer terug zodat we er in totaal elf hebben gezien. Helaas vlogen er geen L-29's, maar een formatievlucht (zeer ongebruikelijk) en een Flogger met haaietok (9863) maakte dat weer goed. Dit veld heeft een werkelijk schitterende landing. Langs de landingslichten kun je via een zandpad een stuk de landing inrijden totdat je boven op een heuvel staat. Vanaf hier heb je een prachtig uitzicht over de kop van de baan én de flightline. En omdat je op een heuvel staat hangen de kisten hier behoorlijk laag in de landing, prima te fotograferen dus. Je hoeft je hier absoluut niet druk te maken of bang te zijn voor bewaking of politie, want men vindt het heel leuk en normaal dat je langs een vliegveld staat te fotograferen. Op dit veld staan twee Su-7BM's tussen de gebouwen (5516 en 5526) en een MiG-17 (3738) langs het hek bij een baanlop.

28BLP:

MiG-23BN: 1080, 5733, 5734, 5742, 9548, 9819, 9820, 9825, 9863, 9866  
MiG-23UB: 7805

**HRADEC-KRÁLOVÉ** wo.19-08-92

(4)

Misschien dat we de tweede keer op dit veld meer geluk zouden hebben dan de dag ervoor, maar helaas, weer werd er niet gevlogen. Even werden we blij gemaakt met een MiG-21 welke de flightline op werd gesleept, maar het bleek dat deze kist alleen werd proefgedraaid. Een bezoekende L-410 bracht niet echt veel troost.

47PZLP:

MiG-21R: 1704

FLS:

IL-14FG: 6102  
L-410FG: 1521, 1522, 1523, 1524

bezoek:

L-410M: 0403 CL 1SMPLP

**PARDUBICE** wo.19-08-92

(5)

Op Hradec-Králové werd afscheid genomen van het Volkel-trio omdat zij andere plannen hadden dan wij. Wij gingen richting zuiden en dan kom je vanzelf weer langs Pardubice. Er werd niet gevlogen alhoewel er enkele Frogfoots en een Albatros op de dichtstbijzijnde flightline stonden. Bovendien werd één Su-25 van de verder afgelegen flightline, en één (de andere tweezitter) uit een shelter gesleept, zodat we toch nog in het half uurtje tijd acht kisten konden noteren.

30BILP:

L-39ZA: 3905  
Su-25K: 1006, 8076, 8077, 8081, 9014  
Su-25UBK: 3237, 3348

**HAVLICKUV-BROD** wo.19-08-92

(7)

Na enig zoekwerk (het veld lag aan de andere kant van de stad dan ons verteld was...) was dit kleine heli-veld gemakkelijk te vinden. Geen wonder want het ligt, net zoals de meeste andere velden, vlak buiten de stad langs een doorgaande weg. Vanaf een grindheuvel zijn alle toestellen met gemak te lezen. Opvallend zijn de vele registraties die eindigen op "32", gewoon toeval of heeft men hier iets met dit getal? We zullen het waarschijnlijk nooit te weten komen. De eenheid wordt aangeduid als SMVRP, en omvat onder andere enkele gele Mi-2's

van de ARS, oftewel Air Rescue Service (dit staat inderdaad in het engels op de toestellen!). Wij hadden deze eerste keer maar één gele Mi-2: de 0712.

SMVRP:

Mi-2: 0240, 0241, 0712, 0713, 5432, 9427  
Mi-8T: 0816, 1132, 1232, 1532, 1632, 2032

Het was ondertussen al avond geworden zodat besloten werd richting het volgende veld, Námest nad Oslavou, te rijden en te stoppen bij de eerste de beste camping. De eerste camping was echter verre de beste zodat het uiteindelijk de tweede camping werd. Bij het betalen van de camping kwamen we erachter dat het Tsjechische geld bijna op was (hoe hebben we dat voor elkaar gekregen?) zodat het eten een probleem op kon gaan leveren. De ober van het nabijgelegen restaurant had er accepteerde gelukkig maar al te graag Duitse merken, helaas voor hem verrekende hij in zijn enthousiasme zich zodat we met méér geld naar buiten kwamen dan we binnengekomen waren. De bediening in het restaurant was overigens van de oude stempel (een ober die een klant welke net een schaalpje salade over zich heen gegooid heeft gekregen hard uit staat te lachen) en MTV als achtergrondmuziek is voor de meeste gasten ook niet wat je noemt "je van het".

NÁMEST NAD OSLAVOU do.20-08-92

(8)

Het fraaie weer had die ochtend plaats gemaakt voor bewolking, een zeldzaamheid. Het veld vinden viel niet mee omdat wij ook hier aan de verkeerde kant van de stad aan het zoeken waren, dankzij iemands "uitstekend" advies. De echte spotter zet echter altijd door zodat we na een tijdje ook hier naar een lege flightline stonden te kijken. Jammer, zeker als je bedenkt dat hier Fitters staan! Bij de kazerne, los van het vliegveld, staat Su-7BM 5315 tussen de gebouwen. van buiten af is hij niet te lezen omdat de neus niet zichtbaar is. Aan de hoofdpoot van het veld staat een MiG-15bis, helaas met twee nep-registraties: aan de ene kant "1956" en aan de andere kant "1986". Dit soort jaartallen kom je wel vaker tegen in deze gebieden, zo ook bij de twee Su-7BM's welke op het veld staan: de "1956" is eigenlijk de 5320 en de "1964" ging vroeger door het leven als de 5317.

Hoewel er niet gevlogen werd konden we toch twee toestellen lezen. Bij de onderhoudshangaar stond een Fitter en een L-29 buiten. Van laatstgenoemde was men echter aan de motor aan het werken zodat de staart eraf gehaald was, maar daar staat het nummer op! Gelukkig kon na veel tuurwerk de missende staart in de openstaande hangaar ontdekt en zelfs gelezen worden. Op dit veld is men begonnen met het invoeren van codes. De meeste fitters zijn voorzien van een grote tweecijferige code en een kleinere code bovenin de staart. Ook de door ons gelezen L-29 had zo'n kleine code. Deze bestaat uit "NA" (Námest), het squadron (1 of 2) en een letter (A, B of C, waarschijnlijk de flight binnen het sqn).

ZOBLP:

L-29: 3238/NA-2B  
Su-22M-4: 3404/09/NA-1C

BRATISLAVA-IVANKA do.20-08-92

(9)

Aangezien we snel op Námest klaar waren werd het duidelijk dat Hongarije die dag al in het bereik lag. Besloten werd om via het vliegveld van Bratislava naar Hongarije te rijden, in plaats van het origineel geplande Oostenrijk. Op de snelweg moest vlak vóór de stad Brno een acute noodstop gemaakt worden omdat op lage hoogte een hip ons tegemoet kwam vliegen! Met gemak kon Mi-17T 0841 gelezen

worden, mooi meegenomen.

Hoe zuidelijker we kwamen, hoe beter het weer en hoe warmer het werd, bij Bratislava aangekomen stond het kwik al tegen de veertig graden aan... Op het vliegveld staan enkele regeringstoestellen gebaseerd. Bratislava is de hoofdstad van Slowakije dat zich politiek onafhankelijk maakt van het door Praag geregeerde Tsjecho. Het enige wat hier echter buiten stond was een bezoekende An-24 van Kbely, verder was het hele veld volslagen leeg. Geen goed teken voor een vliegveld vergelijkbaar met Eindhoven. De parkeerwachter vroeg in zijn beste engels hoe lang wij dachten te blijven, want er moest voor het parkeren betaald worden. Eén uur parkeren kostte 2 kronen (12 cent), een rib uit ons lijf. Op de zo goed als verlaten parkeerplaats stond een Westduitser foto's te maken van zijn twintig jaar jongere Slowaakse vriendin. De parkeerwachter vond dit allemaal schitterend maar kon niet begrijpen dat wij al weer na tien minuten aanreden terwijl wij voor een uur betaald hadden. Die man moet nog veel leren...

bezoek:

An-24V: 2903

CL

3SMDLP

**PÁPA do.20-08-92**

(10)

Bratislava is nog maar een apescheet van de Hongaarse grens af. Midden in de woestenij staat een grenspost waar enkele douaniers alle tijd van hun leven hebben. Na een half uur waren wij hier zonder kleerscheuren doorheen. Prioriteit was het halen van Hongaars geld. Vreemd, alle banken zijn gesloten en overal hangen vlaggen buiten. Pijnlijke conclusie: hier was de planning volslagen de mist in gelopen want men bleek een nationale feestdag te hebben. Dat beloofde niet veel goeds voor het eerste veld: Pápa. Langs de snelweg ligt het "Elvis Park", niets bijzonders ware het niet dat men een groot gebouw heeft neergezet op de plaats waar al een 11-18 stond. In plaats van het toestel te verplaatsen heeft men gewoon een stuk van het onfortuinlijke toestel ingebouwd, ook een oplossing! Aan de voorkant van het gebouw steekt de romp van vleugels tot neus naar buiten terwijl aan de achterkant de staart smaakvol naar buiten steekt.

Bij Pápa aangekomen bleek dat men inderdaad verre van plan was te vliegen. Van dit absurd verscholen veld hebben wij niet méér gezien dan een poort met wat gebouwen, een paar landingslichten en een electriciteitshokje. Voor de rest alleen maar bossen. Omdat er toch niet gevlogen werd leek een ferme boswandeling overbodig, bovendien was het veel te heet om zoiets inspannends te ondernemen. Bij de poort stonden wel drie bewaard gebleven toestellen: MiG-15 1950, MiG-19 1975 en MiG-21F-13 1976. Dat deze registraties verdacht veel op jaartallen lijken zal wel geen toeval zijn...

Iets zuidelijker deden wij na een tip van een vriendelijke campingbaas onze intrek in het huis van een oude ingenieur. Deze was dolblij met ons arriveren en bood ons zijn beste kamer aan. Na enig nadenken bleek hij liever merken dan florinten als betaling te hebben. Hij vroeg echter maar 12 mark voor ons tweeën wat wij belachelijk laag maar mooi meegenomen vonden. In een restaurant werd vol goede moed goulashsoep (wat anders in Hongarije) en de "duurste" wildschotel besteld. Na de halve liter soep (!) kwam er echter van de wildschotel eten niet veel meer terecht wat door de ober niet begrepen en ook niet gewaardeerd werd. Het was echter buiten nog veel te heet voor ons simpele Nederlanders...

De volgende keer het vervolg van deze trip, inclusief een kaartje van Hongarije.



De turkse charter-maatschappij Sultan Air vliegt niet alleen met Boeing 737's maar gebruikt soms ook van Aeroflot gehuurde Tupolevs. (archief)



De eerste foto van "heliport Best", helaas na één uur al weer gesloten. Alouette A-226 maakte tijdelijk gebruik van een braakliggend stuk terrein. (28-08-92)



De recente spottersdag leverde voor de fotografen behalve twee Tornado's ook drie F-16's op, waaronder Eindhoven's eigen J-366. (30-09-92)



Wat ons betreft de leukste deelnemer aan de muzikale taptoe in Breda was de griekse Hercules 744, zijn broertje 746 ging hem 2 weken vooraf. (30-08-92)



Deze Piper PA-42 PH-JDV van ATS stond onlangs zó fraai op het platform dat de fotograaf het niet kon laten enkele malen af te drukken. (archief)



Tussen alle zweefvliegtuigen op Weelde viel deze F-16 FA90 met zijn naverbrander behoorlijk op. Het resulteerde wel in een mooie foto. (13-09-92)