

ACE

Spotting Group Eindhoven



1993 / 3

Juni



Gulfstreams zijn en blijven gruwelijk mooie zakenvliegtuigen. Deze G.11598 Gulfstream III M68X was één van de recente bezoekers op Eindhoven. (mei 93)



Vanaf het dakterras kunnen op het eindhovense platform fraaie plaatjes geschoten worden. Deze zwitserse Mitsubishi Mu-2B HB-LLP bewijst dat eens te meer. (mei 93)



Ook echte oudjes kom je op Eindhoven tegen, deze Beech B95A Travel Air OY-DZW was onder andere in april verscheidene malen op Eindhoven te zien. (april 93)

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 Pisanostraat 272 5623 CJ Eindhoven 040-455004

Redaktiesamenstelling:

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

Medewerkers:

Frans vd Broek, Diederik van Daal, René Dolfsma, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Gemeentearchief Eindhoven, Mr.Grolsch, Ed Kooymans, Frank Kramer, Stephan Lodewijks, Scramble.

Terug naar normaal. We hebben twee nummers vol Japan achter de rug en het is nu weer tijd ons bezig te gaan houden met zaken iets dichterbij huis. Bijvoorbeeld belichten we ook deze keer weer een interessant museum en een vrij onbekend type vliegtuig, komen we tot de logische conclusie dat crashes in de oorlogsjaren niet ongewoon waren, en hebben we verslagen van twee open dagen.

Sommige lezers vragen zich misschien af waarom wij zo weinig te melden hebben over de open dag. Het is niet dat wij niets willen vertellen, we willen alleen geen geruchten gaan verspreiden. Elk jaar weer doen de meest wilde verhalen de ronde, en daar doen wij niet aan mee. Gewoon afwachten, we zien wel wat er komt. De luchtmacht heeft overigens wel een telefoonnummer voor informatie: 040-508334

inhoud	pagina
Redaktioneel	1
SGE'tjes	2
In de landing	5
ActuEel	8
Monografie : Vought F8U-3 Crusader III	13
Regio : Bitburg, Saffraanberg & Cambrai	23
Museumstukken : Praha-Kbely	26
Afdeling sterke verhalen: Jonge honden	31
Thrillseekers : Canarische eilanden & Central Enterprise	34

Foto voorpagina: "Onze eigen" C-10 in de zeer fraaie demo-kleuren. Het einde is voor dit toestel echter zeer nabij... (Cambrai, 23-05-93)

SGE 'tjes

SPOTTERSdag LEEUWARDEN

Ze weten niet van ophouden, daar in Leeuwarden. Werd er op 7 april al een spottersdag georganiseerd in verband met de DWIC, precies twee weken later werden we nogmaals uitgenodigd. Deze keer was de komst van twee russische Sukhoi Su-27 Flankers van het demonstratieteam "Russian Knights" de aanleiding. Deze onverwachte tweede spottersdag op zulk kort termijn wordt uiteraard door iedereen zeer gewaardeerd, het is alleen jammer dat steeds maar vier personen per spottersgroep toegelaten worden. Het korte termijn waarop deze spottersdagen bekend gemaakt worden sluiten veel grotere groepen doorgaans uit, maar toch moeten soms enkele mensen die graag mee hadden teleurgesteld (of helemaal niet ingelicht) worden. Dit is echter geheel in handen van de organisator, het bureau voorlichting van de vliegbasis Leeuwarden. Maar misschien moeten we er al blij om zijn dat er überhaupt (gatverdamme, Duits) iets georganiseerd wordt.

De DWIC (Dutch Weapons Instructors Course) verzorgt in internationaal verband de opleiding van bewapenings-deskundigen onder vliegers. De participanten en oefen-vijanden leveren elke keer weer veel interessante bezoekers op. Hadden de US Navy en US Marines voor deze DWIC vooral bedankt, het bezoek van twee imposante Flankers maakte dat meer dan goed. Het is voor het eerst dat er Su-27's in Nederland te zien waren. De Russen deden overigens niet mee met de DWIC maar waren uitgenodigd voor het afscheids-symposium. Er is dinsdags echter enkele malen wel gevlogen door een Flanker. Het transport werd verzorgd door een Il-76.

Waren we er de vorige keer niet bij, deze keer stonden vier SGE'ers op 21 april al om half acht 's morgens aan de poort. Tijdens het organiseren van de spottersdag was men er van uit gegaan dat de twee Flankers als vroeg zouden vertrekken, vandaar dat de spottersdag gehouden werd van 8 tot 12. Het werd echter al snel duidelijk dat de drie russische toestellen pas 's middags laat zouden vertrekken. Resultaat was wel dat we al om half negen aan de kop van de baan stonden. Ondanks het voorspelde mooie weer waren we maar wat blij dat de bus bleef staan want het regende pijpenstelen, een ontwikkeling die de meteoroloog van Leeuwarden ook niet kon verklaren. Het was met de regen gelukkig snel gedaan en toen het eerste toestel, een Duitse Phantom, er uit ging deed de zon al goed zijn best. Het weer zou alleen nog maar beter worden. De Duitse F-4 was overigens één van de eerste "nieuwe" F-4F(KWS)'en. De Luftwaffe is bezig met het moderniseren van haar Phantom-vloot, de "Kampf-Wert Steigerung" (Engels: ICE - Improved Combat Efficiency) Phantom is het gemakkelijkst te herkennen aan het nieuwe camouflageschema en de lichtgrijze in plaats van zwarte neus.

Het lijntje bezoekers, waaronder de twee Flankers, waren vanaf onze positie goed te zien, maar het werd al snel duidelijk dat deze niet zouden gaan vliegen. Op een 100 à 200 meter van ons stond de Russische Ilyushin Il-76 Candid in Aero-Flot-kleuren geparkeerd. Opmerkelijk aan dit toestel is de uitvoering: Il-76MDK, een niet alledaagse variant. Vooral de betekenis van de "K" zorgde voor nogal wat speculaties. Wij legden onze oren te luisteren bij enkele aanwezige "rusland-kenners" en noteerden onder andere de volgende mogelijke

betekenissen: Kosmonauten-training, VIP-vervoer, Koopje, Korrosie, Krom, etc. Het serieuze karakter van deze zogenaamde deskundigen mag inderdaad sterk in twijfel worden getrokken...

Leeuwarden zelf wou wel vliegen, in totaal kozen 11 F-16's het luchtruim, drie daarvan vertrokken voor de eerste stap naar Goose Bay. De J-234 had ook graag het luchtruim gekozen maar halverwege de start werd deze afgebroken en kwam het toestel mede dankzij de inderhaast getrokken remparachute tot stilstand. Ook een landing ging niet helemaal goed: de J-214 kreeg een klapband en moet van de baan gesleept worden, de para-sectie kreeg een drukke dag want ook deze F-16 trok zijn chute. De J-205 werd alleen gesleept waargenomen, terwijl de J-215 in zijn fraaie jubileumkleuren wel vloog. De J-004 wordt door 322 squadron geleend van 313. We mochten ook nog wat bezoek verwelkomen. De Rijkspolitie had Leeuwarden in gebruik als tijdelijke thuisbasis voor een van de Cessna's. Een derde duitse Phantom deed het rookalarm bijna afgaan en een verwachte engelse Jetstream kwam precies op tijd binnen om enkele engels/russische tolken op te halen.

Dat de Flankers 's ochtends niet zouden vliegen was voor velen een grote teleurstelling, zeker omdat de flightline niet bezocht zou worden. Na veel gezeur werd daarom toch een kort bezoekje aan de flightline geregeld wat voor de fotografen onder ons een grote opluchting was. De enige aanwezige echte spotter (de schrijver dezes heeft onlangs zijn fototoestel definitief aan de wilgen gehangen) kon op deze manier nog een Hawk lezen. Om 12 uur was de spottersdag officieel afgelopen, maar geïnteresseerden werden in de gelegenheid gesteld om ook 's middags op de basis te blijven. Wij hebben voor dit aanbod bedankt en zijn aan de lange weg naar huis begonnen.



322sqn:

F-16A: J-004, J-204, J-205, J-207, J-215, J-239, J-877

323sqn:

F-16A: J-212, J-214, J-234, J-255

F-16B: J-259, J-262

bezoek/DWIC:

Alouette III: A-549
F-4F: 38+08, 38+56
F-4F(KWS): 37+61
Hawk T.1: XX299/J, XX311/T
Jetstream T.1: XX499/G
Ce.182R: PH-RPI

KLu	GpH
Luftwaffe	JG72
"	JG74
RAF	27WU
"	6FTS
Rijkspolitie	

11.76MDK:	SSSR-76766	V-VS	"Aeroflot"
Su.27:	(36911031716)/09	"	Russian Knights
Su.27UB:	(963104.0804)/18	"	"

preserved/WFU:

F-104G:	D-8257	KLu	
Spitfire LF.IX:	"MJ964"/3W-V (replica)	RAF	322(Dutch)sqn

BUSREIS CAMBRAI

De busreis met SGV naar de "Meeting Nationale" op het noordfranse vliegveld Cambrai was een groot succes. Niet alleen was het in de bus zeer gezellig maar ook het gebodene op de open dag mocht er wezen. Veel demo-teams, uiteraard veel Mirages en vier MiG's waren de smaakmakers. Zoals vanouds kon er op Cambrai uitstekend gefotografeerd worden wat bewezen word door onderstaande foto van de bijna tot het verleden tijd behorende Mirage IIIE 554/3-XP. In de sectie "regio" staat een verslag van deze geslaagde open dag.



TACTICAL FIGHTER MEET

Voor leden van SGE en SGV is het mogelijk om een bezoek te brengen aan de Tactical Fighter Meet die van 23 augustus tot en met 27 augustus plaatsvindt in Denemarken. De volgende vliegbases kunnen worden bezocht: Aalborg, Skrydstrup en Vandel. Deze oefening heeft tot nu toe altijd interessante toestellen opgeleverd, bovendien is dit hoogstwaarschijnlijk de laatste gelegenheid om de deense Drakens in operationele dienst te zien!

De overnachtingen en het vervoer moeten zelf geregeld worden. Heb je interesse om te gaan laat dat dan **vóór 9 juli** aanstaande schriftelijk weten aan Frits Widdershoven. Het adres is Houthalenlaan 59, 5628 PX in Eindhoven. Bellen kan natuurlijk ook: 040-416547. Frits zorgt voor de aanmelding in Denemarken en je zult tijdig een bericht ontvangen met de juiste gegevens.

OPEN DEUR KLEINE BROGEL

Zoals bekend is er op 11 september weer een open deur op de belgische vliegbasis Kleine Brogel. Volgens de vliegbasis is het de bedoeling dat deze dag in het teken zal staan van een "mini-tigermeet". Aan spotters worden, tegen betaling, speciale faciliteiten aangeboden waarop iedereen zich in kan schrijven. Om het onze leden gemakkelijk te maken hebben we een inschrijfformulier bij deze ACE gevoegd. Stuur dit formulier naar de vliegbasis Kleine Brogel, en niet naar ons!

IN DE LANDING



Nog steeds blijven er weinig waarnemingen binnenkomen op het redactie-adres. Hoe kan dat nou? Komt er niets meer of denken we dat anderen wel iets door zullen geven? Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de vliegbewegingen op Eindhoven hebben we nog steeds jullie hulp nodig. Kom dus uit je luie stoel en ga een keer naar het vliegveld. Als je thuis blijft heb je voor je het weet (weer) iets gemist.

MILITAIR MAART 1993 AANVULLINGEN

16	71-0881	C-9A	55AAS	*	"Tune55"
17	J-267	F-16B	323sqn	*	

MILITAIR APRIL 1993

06	ST20	SF-260M	5sqn		
	J-135	F-16A	314sqn	a	
	J-361	F-16A	314sqn	a	
07	A-383	Alouette III	GPH		
09	A-336	Alouette III	GPH		
	L-09	Pilatus PC.7	EMVO	a	
13	75+49	Alouette II	Heer		
15	L-07	Pilatus PC.7	EMVO		
	L-09	Pilatus PC.7	EMVO	d	
21	A-500	Alouette III	GPH		
26	J-135	F-16A	314sqn	d	
	J-361	F-16A	314sqn	d	
27	84+60	CH-53G	HFR-25		naar/van MVK De Kooy
	J-141	F-16A	314sqn	d	
28	J-624	F-16A	311sqn		demo c/s
29	J-624	F-16A	311sqn		demo c/s

Een korte maand zonder echte uitschieters. Een duitse Alouette II mag nog wel een hoogtepunt worden genoemd omdat dit type helicopter volop buiten dienst wordt gesteld. Het einde van de maand gaf ons regelmatig één van de F-16's die dit jaar deel uitmaken van het F-16 demoteam van Volkel. Om rustig te kunnen oefenen werd uitgeweken naar het Eindhovense luchtruim. Dat zegt wel iets over de normale drukte op Eindhoven...

MILITAIR MEI 1993

04	E137/314-..	Alpha-Jet	GE314		
12	308	P-3C	Marpat	*	
19	..-....	C-9A	55AAS	*	"Tune55"

We vermoeden dat we niet alle bewegingen van deze maand hebben ontvangen... De franse Alpha-Jet was hier omdat de bemanning, twee instructeurs, niets op Tours te doen hadden en toen maar een tripje naar Eindhoven hebben ondernomen. Wij

deden dat in het verleden ook naar hun thuisbasis toen daar nog echte open dagen werden gehouden maar dan wel met de auto! Wat ons betreft mogen ze zich op Tours vaker vervelen.

CIVIEL JANUARI 1993 CORRECTIES

07	PH-FXA	Do228	Flexair	FXY2	EGLC/EHRD
----	--------	-------	---------	------	-----------

CIVIEL MAART 1993 CORRECTIES

01	SE-KGA	Fh227B	Sweden	SWB415/8415	ESGG/ENTO
03	SE-KGA	Fh227B	Sweden	SWB9416/416	ESMS/ESGG

CIVIEL APRIL 1993

01	D-IHLK	Ce421	Grenzland-Flug		EDLS/LFBT/EDLS
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR
	HB-PKB	PA46			EDVY/EHRD
	N44LJ	Lj35	Texas Instruments		EDDM/EDDS
	N7128H	Be90	Hangar 9 Aircraft		EKHV/EDMA
02	D-EKSF	PA28			EDOP/EDOP
	D-IABS	PA31			EDFE/EDFE
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR
05	CS-T1F	737	Air Atlantis	AIA358/9	LFPR/LFPR 07
	PH-TVS	737	Transavia	TRA7517	EHAM/UUFE
06	D-IVHP	Ce414			EDVV/EDVV
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR
	OE-GAA	Ce560	Tyrolean		LPFR/LOWI
07	D-EFUJ	Ce172			EDWF/EDWF
	D-IVHP	Ce414			EPKK/EDVV
	OO-LXV	Ce172			EBAW/EBAW
	OO-ROM	Ce150			EBAW/EBAW
08	N1224J	Ce425	Lark Aviation		LFSB/LFSB
09	OY-SUA	Mo20			EKBI/EKBI
13	OO-WAT	Tc690	Western Air Taxi		EBKT/ENZV/EBKT
	OY-AUO	SWM	Jetair	FOX100/109	EBAW/LFRK 14
	OY-DZW	Be95			EKVJ/EKVJ 14
14	D-IDVF	Ce340			EDOP/EKVD 15
	OY-AUO	SWM	Jetair	FOX109	LFRK/EHRD 16
15	F-GJBS	Be200	Air Enterprise		EDFE/LFPB
16	D-EMKH	Be33			EBKT/EDMQ
	PH-TVR	737	Transavia	TRA098	----/EHAM
19	OY-BNR	Ce172			EKBI/EKBI 24
	OY-DZW	Be95			EKVJ/EKVJ
20	G-IFIT	PA31	Cook Aviation Svcs		EGTK/EGTK
	OY-CGO	Ce500	Dansk Styropack		EKBI/EKBI
	PH-TKA	757	Transavia	TRA7415	EHAM/LIMC
21	OO-CCP	B206	Publi-Air		/EBNM
	SE-GDS	PA32			ESMR/EHGG
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR149/150	EKCH/EDVV/n.s.
	PH-HVG	737	Transavia	TRA7421	EHAM/LIMC
	PH-TKA	757	Transavia	TRA7435	EHAM/LIMC
22	G-BSCN	Tb10	T&G Engineering		EGTF/EGTF
	G-IFIT	PA31	Cook Aviation Svcs		EGTK/EGTK
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR151/2	n.s./EDVV/n.s.
	PH-HVG	737	Transavia	TRA7422	LIMC/EHAM
	PH-TKA	757	Transavia	TRA7416	LIMC/EHAM

23	OY-SRR	F27	Star Air	SRR153/4	n.s./EDVV/EHRD
25	OY-BDC	PA28			EKVJ/EKVJ 29
26	G-BKCL	PA30	T-Comm Aviation		EGNM/EGNM 27
27	OO-WAT	Tc690	Western Air Taxi		EBKT/UMWM/EBKT
	SE-DVP	Da10	Volvo		EBBR/EGLL
	F-GJMJ	Be200			/
	HB-AEA	BAe31			/
28	D-GNAT	PA34			EDTD/EDDH
	G-BRHJ	PA34	Draycott Seneca		EGZZ/EGZZ
	OO-LFH	Ce421	Travair		EBAW/ELLX
29	G-JETA	Ce550	IDS		EGLF/EGHH
	HB-CIN	Ce182			LSZH/LSZH 30
	OO-LFH	Ce421	Travair		ELLX/EBAW
	SE-JAT	Hu500			/EDWD
30	OO-ABS	Mo20			ENBK/EBZW

nederlands

PH-ABD	1,2	PH-GYS	9	PH-SBS	21,23
PH-AFS	29	PH-PAD	13	PH-SDB	30
PH-ASA	21	PH-RUD	2	PH-SRU	16
PH-DDA	6	PH-SBK	19,20	PH-SVG	2
PH-EEE	29,30	PH-SBN	14,15	PH-WVG	28

belgisch

OO-RJO	5	OO-RJQ	26,27
OO-RJP	23	OO-VCB	13,19,30

Zoals U hierboven kunt zien hebben we een kleine verandering aangebracht in de weergave van de movements. De belgische "choppertjes" vermelden we voortaan apart onder het nederlandse grut. Daarentegen vermelden we wel de nederlandse airliners in het movementoverzicht.

Twee voetbalcharters op de 5e. Porto kwam met Air Atlantis naar Eindhoven terwijl F.C. Antwerp per Transavia 737 naar Moskou vertrok. Transavia kwamen we in april trouwens vaker tegen. Boeing 737 PH-TVR vertrok op de 16e na een beurt bij Aerofurn. De 737 PH-TKA vloog op de 20e en 21e naar Milaan. De 737 PH-HVG vloog op de 21e mee en gezamenlijk kwamen ze op de 22e terug. Star Air vloog weer diverse malen naar Hannover. Verder is alleen nog maar de zweedse Hughes 500 helikopter noemenswaardig die naar Lemwerder ging. De movements van mei laten nog even op zich wachten.



Transavia's Boeing 737 PH-TVR staat wat rubber af aan het eindhovenase asfalt.

ACTUEEL

316 SQUADRON

Het 40-jarig jubileum feest is inmiddels voorbij. Het was voornamelijk een intern feestje en zodoende waren er geen vliegende bezoekers, de bedoeling is om in het einde van dit jaar in het kader van de opheffing een wat imposanter feest te organiseren.

Van 13 april tot en met 22 april is het squadron op bezoek geweest bij het Escadre de Chasse 1/5 op het Franse Orange. De volgende Falcons zijn hierbij betrokken geweest. Op de 13e vertrokken de J-135, J-141, J-211, J-361 en J-363. Op de 20e volgde de J-366 en een dag later vloog ook de J-142 richting zuid-Frankrijk. Op de 22e kwamen ze allemaal weer terug.

Dit jaar levert het squadron toestellen voor het deployment op Goose Bay in Canada en ook zal een 316 F-16 deelnemen aan Red Flag op Nellis.

In het overzicht van de vloot vermelden we niet de geleende toestellen omdat op dit moment onderling nogal wat geleend en uitgeleend wordt met het 314 squadron. Alle staartemblem zijn tegenwoordig "full-colour" en, in tegenstelling tot een bericht in de "Scramble", vliegen alle drie de jubileum toestellen nog vrolijk rond met hun fraaie gele staarten.

Eigen toestellen

J-136	A	316 embleem	jubileum c/s
142	A	316 embleem	jubileum c/s
143	A	316 embleem	naar Goose Bay op 21 april
201	A	316 embleem	
363	A	316 embleem	naar Goose Bay op 7 mei
366	A	316 embleem	
208	B	316 embleem	
210	B	316 embleem	
211	B	316 embleem	
369	B	316 embleem	
657	B	316 embleem	
882	B	316 embleem	jubileum c/s

334 SQUADRON

Ondertussen is er meer bekend over de bult onder de C-4. Deze bult maakt deel uit van een soort anti-raket systeem en daarnaast zijn achter op de romp nog flare dispensers aangebracht. Een en ander acht men noodzakelijk voor vluchten over het voormalige Joegoslavië en dan met name over Bosnië. De C-11 heeft inmiddels dezelfde modificaties ondergaan. In de vorige ACE stond een foto van de C-4 waarop deze modificaties goed te zien waren.

De diverse humanitaire opdrachten resulteerden op 12 mei in een nieuwe bestemming en wel Tirana in Albanië. Een welkome afwisseling met de dagelijkse Villafranca vlucht.

Naast alle normale vluchten heeft men dit jaar ook nog tijd gevonden om het F-27 Demo team weer nieuw leven in te blazen. De C-10 is in begin mei voorzien van een rood/wit/blauw jasje met een enorm squadron embleem op de staart. Inmiddels was dit toestel al weer op verschillende vliegshows te zien. Uiteraard reden genoeg om de voorkant van deze ACE te sieren met de C-10. Ondertussen is wel bekend geworden dat mogelijk al na het showseizoen, maar zoals het er nu naar uit ziet in ieder geval vóór het einde van dit jaar, de C-10 buiten dienst zal worden gesteld. Daarmee wordt dan een begin gemaakt met de uitfasering van de Troopship binnen de KLu in afwachting van de eerste C-130 Hercules, begin volgend jaar.

C-1		
C-2		
C-3		
C-4	wit c/s	gemodificeerd
C-5		
C-6	wit c/s	
C-7		
C-8	wit c/s	
C-9		
C-10	demo c/s	
C-11	wit c/s	gemodificeerd
C-12		

VERVOERSCIJFERS

Enerzijds door de heersende recessie en anderzijds door het slechte weer in de eerste week van februari ziet de cijferlijst van het eerste kwartaal van 1993 er niet zo goed uit. Dankzij een gewijzigde rekenmethode is het cijfer voor luchtvracht deze keer niet te geven. Er werd in het eerste kwartaal 2963 ton vracht afgehandeld, een stijging van zo'n 2%.

	1993	1992	% daling
lijnvluchten	34775	41154	15,5 %
chartervluchten	2755	3744	26,4 %
totaal	37510	44898	16,5 %

CRASH!

Op zaterdag 5 juni jongstleden is de Cessna 172 PH-DER van Rainbow verongelukt bij het vliegveld Budel. Net na het aanhaken van een reclameboodschap stortte de onfortuinlijke Cessna neer waarbij brand ontstond. De 24-jarige piloot J.Giliain overleed in de nacht van zondag op maandag aan zijn verwondingen. de PH-DER was jarenlang een bekende verschijning op Eindhoven. Weer of geen weer, dag in dag uit werden vooral de militaire spotters "lastig gevallen" door de DER. Toch zullen we hem nu stiekem een beetje missen... Als troost een foto van de DER.



OPENING NIEUWE ROLBAAN

De nieuwe verbinding tussen het hoofdplatform en het bedrijventerrein zuidwest is op zaterdag 5 juni door staatssecretaris van Rooy officieel geopend. Op de half miljoen kostende rolbaan mogen vliegtuigen alleen gesleept worden, omdat de baan in betonklinkers is uitgevoerd. De keuze voor betonklinkers vloeit voort uit het feit dat dit aanmerkelijk goedkoper is en dat de geluidshinder tot een minimum word beperkt.

Het nieuwe bedrijventerrein zuidwest biedt ruimte aan platform-gebonden bedrijven. Aerofurn is de eerste die zich hier gevestigd heeft. De rolbaan is door hen al in januari van dit jaar in gebruik genomen. Er is ondertussen ook een begin gemaakt met de uitbreiding van het hoofdplatform in zuidwestelijke richting.

CELTIC FRIENDSHIPS

Drie voormalige Celtic Airways F-27's staan geparkeerd op Eindhoven. De PH-FEY (met Celtic logo en opschriften) en PH-FFF staan voor de Rainbow hangaar terwijl de PH-FGE bij ASE binnen staat.

SUNEXPRESS

Deze toke heeft van Pegasus de Antalya charter overgenomen. Op 11 juni jongstleden voerde de Boeing 737-300 TC-SUR de eerste vlucht uit onder vluchtnummer SX5281. De vluchten worden wederom via Münster-Osnabrück uitgevoerd.

AANVULLING OPEN DAGEN '93

We zijn na het volledige overzicht in het vorige nummer weer twee maanden verder en hebben al enkele shows achter de rug. Helaas hebben we moeten constateren dat enkele evenementen niet door zijn gegaan wat hopelijk bij niemand voor

vervelende situaties heeft gezorgd. Als eerste viel Frankfurt-Rhein Main af, de Amerikanen zijn nog steeds betrokken bij de oorlog in Bosnië en dat kan in hun ogen niet samengaan met een open dag. Jammer maar helaas. Bitburg ging gelukkig wel door maar stelde niet veel voor, in tegenstelling tot Cambrai waar het weer eens ouderwets gezellig druk was met Nederlandse spotters. De anders zo leuke vliegshow boven het scheveningse strand moest dit jaar wegens gebrek aan sponsors verstek laten gaan. Nog treuriger is natuurlijk het nieuws dat de open dagen van Chievres in september en Ramstein in oktober niet door zullen gaan. Men heeft blijkbaar weer genoeg afdoende smoesjes gevonden. Voor Marillion-freaks is het eerste weekend van september op Brooklands misschien interessant. De aanvullingen en correcties (laatstgenoemde zijn onderstreept) hebben we hieronder overzichtelijk op een rijtje gezet, voor de volledige lijst verwijzen we naar de vorige ACE.

juni

vr 25	Kauhava	Finland	midzomernacht show
* vr 25 - za 26	Torp	Noorwegen	vliegshow
* vr 25 - zo 27	Wevelgem	België	Oldtimertreffen
* za 26	Lyneham	Groot-Britannië	Families Day
* za 26 - zo 27	London-Colney	Groot-Britannië	Flying Weekend
* za 26 - zo 27	Bembridge	Groot-Britannië	RAeC Air Race
* zo 27	Swanton Morley	Groot-Britannië	Air Show
zo 27	Gronseto	Italië	open dag
zo 27	Ovar	Portugal	int.vliegshow

juli

* vr 02 - zo 04	Wroughton	Groot-Britannië	Int. Air Rally
* vr 02 - zo 04	Bruntingthorpe	Groot-Britannië	Int. Air Rally
* za 03	Cottesmore	Groot-Britannië	<u>Families Day!</u>
* za 03	Waddington	Groot-Britannië	<u>Families Day!</u>
* zo 04	Old Warden	Groot-Britannië	Stearman Rally
* vr 09 - zo 11	Zoersel-Oostmalle	België	VAV Fly-In
* za 10	Newtownards	Groot-Britannië	Ulster Air Show
* za 10 - zo 11	Brighton	Groot-Britannië	Tiger Trophy Aerob.
* zo 11	Pyhäsalmi	Finland	vliegshow
* zo 11	Brooklands	Groot-Britannië	Am. Wings Fly-In
* zo 11	Popham	Groot-Britannië	De Havilland Fly-In
* za 17	Northolt	Groot-Britannië	Families Day
* za 17	Old Warden	Groot-Britannië	Shuttleworth Display
* za 17 - zo 18	Cranwell	Groot-Britannië	RAeC Rally
za 17 - zo 18	Hradec Kralové	Tjechië	int.vliegshow
zo 18	Church Fenton	Groot-Britannië	Air Display
* di 20	Waal (Nijmegen)	Nederland	vliegshow
* wo 21	Wycombe (Booker)	Groot-Britannië	Vintage Air Show
* vr 23 - zo 25	Tayside	Groot-Britannië	Wings & Wheels
* zo 25	Duxford	Groot-Britannië	OFMC Flying Aftern.
* vr 30 - zo 01	Oostende	België	Flanders Fly-In
za 31	Leeming	Groot-Britannië	Air <u>FAIR</u>
* za 31 - zo 01	Weston super Mare	Groot-Britannië	Heli Days '93

augustus

* zo 01	Donkmeer	België	show boven het meer
zo 01	Leopoldsborg-Hechtel	België	Sanicole Airshow
* zo 01	St. Just	Groot-Britannië	Land's End Air Day
* za 07 - zo 08	Oldenburg-Matten	Duitsland	Int.Oldtimer Treffen
* za 07 - zo 08	Fenland	Groot-Britannië	Aerobatic Trophy
* za 07 - zo 08	Shobdon	Groot-Britannië	RAeC Rally

* za 07 - za 14	Keiheuvel	België	zweefvliegwedstr.
* zo 08	Jurby	Groot-Britannië	Air Show
* <u>vr 13</u> - zo 15	Schafften-Diest	België	Int. Fly-In
za 14	Line	Tjechië	open dag
* za 14 - zo 15	Whitburn Bay (Sunderland)	Groot-Britannië	Int. Air Show
* zo 15	Ipswich	Groot-Britannië	Land/Air Rally
ma 16 - za 21	Zhukovsky	Rusland	Aerotechnika
* wo 18	Wycombe (Booker)	Groot-Britannië	Evening Air Show
za 21	Prostejov	Tjechië	open dag
za 21	Ljungbyhed	Zweden	<u>family-day!</u>
* za 21	Ambri	Zwitserland	vliegshow
za 21 - zo 22	Alconbury	Groot-Britannië	<u>Air Tattoo 1993</u>
* za 21 - zo 22	Sherburn	Groot-Britannië	Aerobatic Trophy
* za 21 - zo 22	Woburn Abbey	Groot-Britannië	DH Moth Rally
* zo 22	Leicester	Groot-Britannië	Int. Air Show
* zo 22	Old Warden	Groot-Britannië	Moth Club Rally
<u>ma 23</u> - <u>vr 10</u>	Zhukovsky	Rusland	MosAeroShow 1993
za 28	Zvolen-Sliac	Slowakijë	int.vliegshow
* za 28 - zo 29	Brighton	Groot-Britannië	Vintage Fly-In
* za 28 - zo 29	Duxford	Groot-Britannië	Flying Feature
* za 28 - zo 29	Wroughton	Groot-Britannië	Warbirds Air Show
* za 28 - zo 29	Yorkshire Air Museum	Groot-Britannië	Air Spectacular '93
zo 29	Bechyne	Tjechië	open dag

september

<u>wo 01</u> - zo 05	Moskva & Kubinka	Rusland	Moscow Aerospace 93
* <u>vr 03</u> - zo 05	Kirchheim-Teck	Duitsland	Oldtimer Treffen
* <u>vr 03</u> - zo 05	Leicester	Groot-Britannië	RAeC Air Race
* za 04	Dittingen	Zwitserland	vliegshow
* za 04 - zo 05	Brooklands	Groot-Britannië	Garden Party (!)
* za 04 - zo 05	Shoreham	Groot-Britannië	Air Show
* zo 05	Folkestone Sea Front	Groot-Britannië	Shepway Air Show
<u>ma 06</u> - zo 12	Praha-Kbely	Tjechië	Aerosalon 1993
* wo 08 - za 11	North Weald	Groot-Britannië	Business Show
za 11	Nörvenich	Duitsland	Tag der Offene Tür
za 11	Benson	Groot-Britannië	Air Fete
* zo 12	Duxford	Groot-Britannië	Air Display
* zo 12	Popham	Groot-Britannië	Wings & Wheels Day
* zo 12	Rendcomb	Groot-Britannië	Vintage Air Display
* zo 12	Southport	Groot-Britannië	Beach Air Show
* do 16	Guernsey	Groot-Britannië	BoB Air Show
* do 16	Jersey	Groot-Britannië	BoB Air Show
vr 17 - za 18	Praha-Kbely	Tjechië	open dagen
za 18 - zo 19	Chièvres	België	<u>geen</u> open dag!
* zo 19	Cranfield	Groot-Britannië	Daily Star Air Show
vr 24	St.Truiden-Brustem	België	open dag ?
* vr 24 - zo 26	Wickenby	Groot-Britannië	Aerobatic Trophy
zo 26	Liege-Bierset	België	<u>Open deur</u>
di 28 - za 02	Redhill	Groot-Britannië	Helitech 1993

oktober

* za 02	Finmere	Groot-Britannië	Vintage Fly-In
zo 03	Ramstein	Duitsland	<u>geen</u> open dag!
* zo 03	Brooklands	Groot-Britannië	Biplane Fly-In
zo 10	Salon de Provence	Frankrijk	40 ans Patr.d.France
* zo 10	Popham	Groot-Britannië	Helicopter Fly-In
* zo 17	Duxford	Groot-Britannië	Autumn Air Show

CRUSADER III

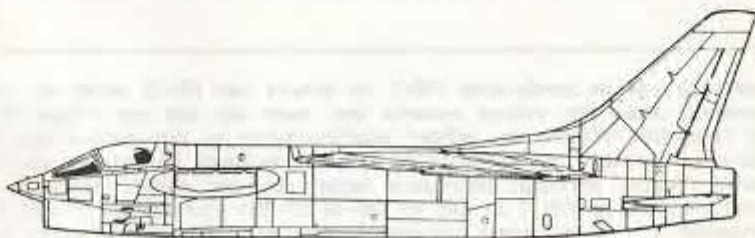
VOUGHT F8U-3 CRUSADER III

- de beste wint niet altijd... -

Met nog slechts 1% procent van de 1261 gebouwde Crusaders in dienst bij de Franse marine is dit legendarisch jachtvliegtuig zo goed als uitgestorven. Over de Crusader zijn in de loop der jaren genoeg boeken verschenen, mede dankzij de imposante prestaties voor, tijdens en na de Vietnam-oorlog. Bovendien verblijven wij dankzij de Aeronavale in de gelukkige positie regelmatig de laatste F-8'en op bijvoorbeeld vliegshows te mogen aanschouwen. De Crusader is daardoor een bekend type voor de gemiddelde luchtvaartenthousiast. Helaas veel minder bekend is de directe afstammeling van de voor ons zo bekende F-8: de fenomenale Crusader III wiens prestaties zelfs vandaag nog respect af zouden dwingen maar door het veranderen van de behoefte bij de US Navy nooit in operationele dienst is gekomen. De Crusader III had kunnen worden wat de F-4 Phantom II nu is in de luchtvaarthistorie. Vandaar dit artikel. Het geeft overigens ook een aardig beeld van het algemene veranderen van de denkwijze aan het eind van de jaren 50.

HET ONTSTAAN VAN EEN BEHOEFTE

Op 25 maart 1955 steeg het prototype van de nu legendarische F-8 Crusader, de XF8U-1, in de handen van testvlieger John Konrad vanaf Edwards Air Force Base voor het eerst op. Aangedreven door de Pratt & Whitney J57 turbojet werd de Crusader in vele ogen een van de beste jachtvliegtuigen die de US Navy ooit in operationele dienst heeft gehad. Mede dankzij de zo'n 8200 kg stuwdruk van de J57 motor was de F-8 wendbaar, snel, afdoende bewapent en sterk genoeg om het met elk ander jachtvliegtuig uit zijn tijd op te nemen in een één-tegen-één luchtgevecht. De F-8 was het eerste US Navy toestel dat sneller kon vliegen dan 1000 mijl per uur (1610 km/u) en wist zelfs met 1634 km/u het absolute snelheidsrecord op zijn naam te zetten, tot grote ergernis van de US Air Force die tot dan toe altijd de snelste toestellen had gehad. Andere records omvatte onder andere "Project Bullit" waarin de latere astronaut John Glenn in 3 uur en 23 minuten van de west- naar de oostkust van de VS vloog. Inclusief het opstijgen, bijtanken en landen was de gemiddelde snelheid toch Mach 1,1!



F8U-1 (F-8A)

In 1956, met het F-8 programma goed onderweg, begon hoofdontwerper Russell Clark en zijn team te zoeken naar manieren om het basisontwerp te verbeteren. Hoewel er nog geen officiële behoefte bestond bij de US Navy voor een Crusader-opvolger nam men aan dat deze er spoedig zou komen. De meeste aandacht werd besteed aan de bewapening. De eerste operationele Crusader variant, de F8U-1 (later F-8A) had een gecombineerde bewapening van vier 20 mm kanonnen, twee (latere versies vier) AIM-9 Sidewinder raketten en een houder voor ongeleide raketten onder in de romp. Met deze bewapening was de F-8 een compromis tussen de US Navy die behoefte had aan een onderschepper en de US Marines die uit zaten te kijken naar een grondaanvalsvliegtuig. Gelukkig schikten de Marines snel in en met het verschijnen van de F8U-1E (F-8B) was de rakethouder verdwenen wat de prestaties van de Crusader behoorlijk verbeterden.

Tijdens de jaren vijftig kregen de aanhangers van ongeleide en geleide raketten, in plaats van kanonnen, voet aan de grond. Hoewel de voor- en nadelen van alleen een raket-bewapening lange tijd het punt van discussie waren hadden de "raket-aanhangers" aan het eind van de jaren vijftig genoeg invloed gewonnen om ervoor te zorgen dat voor heel wat jaren in alle nieuwe ontwerpen geen plaats meer was voor het oude vertrouwde kanon. Enkele jaren later toen de Vietnam-oorlog uitgegroeid was tot een grootschalig conflict bleek dat kanonnen helemaal niet verouderd waren, de volgens sommigen "verouderde" Crusader met zijn vier 20 mm kanonnen groeide uit tot de grote schrik van de noord-vietnamese vliegers, de US Air Force probeerde met alle macht kanonbewapening voor haar F-4's te krijgen wat uiteindelijk leidde tot de F-4E, en alle nieuwe ontwerpen sindsdien werden weer standaard uitgerust met een kanon. Maar aan het einde van de jaren vijftig waren kanonnen "passé" en raketten "in", en Vought bleef uiteraard niet achter.

In de tijd dat McDonnell stilletjes begon met het ontwerpen van een nieuw grondaanvalsvliegtuig, de AH-1, begon men bij Vought serieus te werken aan een Crusader opvolger. Simpele modificaties aan de standaard Crusader werden niet meer gezien als afdoende, men was tot de conclusie gekomen dat een geheel nieuw ontwerp, met de standaard Crusader als uitgangspunt, ontwikkeld moest worden. Het nieuwe Vought ontwerp moest zonder concessies een echte onderschepper worden, bewapent met alleen raketten. Elk aspect van het ontwerp moest toegespitst worden op zeer hoge snelheid en vlieghoogte en, meest belangrijk, op zeer grote acceleratie. Bij McDonnell was men al behoorlijk ver gevorderd met hun AH-1 (er was zelfs al een mock-up) toen de US Navy te kennen gaf meer te zien in een met raketten uitgerust jachtvliegtuig met een secundaire taak als aanvalsvliegtuig, dan in een puur aanvalsvliegtuig. Zo kwam het dat McDonnell de eenpersoons AH-1 ontwerper in een tweepersoons ontwerp, aangeduid als F4H-1 en later legendarisch geworden als de F-4 Phantom II. Bij Vought had men ondertussen niet stil gezeten, de nieuwe Crusader had bijna geen overeenkomsten meer de met de oude. De officiële aanduiding werd F8U-3 en kreeg de naam "Crusader III".

* Eigenlijk zou de aanduiding F9U-1 in plaats van F8U-3 beter op zijn plaats zijn geweest omdat het nieuwe ontwerp veel meer was dan een nieuwe variant van de F8U Crusader. Vought wou echter voortborduren op het succes van de F8U en wees de meer terechte basisaanduiding F9U van de hand. Een nieuwe versie van een succesvol toestel verkoopt doorgaans beter dan een geheel nieuw en nog niet beproefd toestel. De F8U-1 (F-8A) en F8U-1E (F-8B) stonden bij Vought bekend als de "Crusader I", alle latere versies hadden een krachtigere motor en stonden bekend als "Crusader II". De F8U-3 werd door Vought gezien als de derde generatie Crusader en kreeg dus de naam "Crusader III". Inofficiële bronnen spreken ook wel eens over de "Super Crusader" of de "XF8U-3".

DE CRUSADER III KRIJGT COMPETITIE

Terwijl beide ontwerpen langzaam gestalte aannamen werd het duidelijk dat de twee toestellen elkaars concurrenten werden, het werd namelijk niet aannemelijk geacht dat de US Navy zowel de F4H-1 als de F8U-3 in dienst zou nemen. Toch waren beide ontwerpen zeer verschillend van elkaar en konden daardoor onmogelijk gezien worden als twee oplossingen voor één behoefte. De F4H-1 was een tweepersoons, tweemotorig toestel met een hoog gewicht, "multi-rôle" capaciteit en een enorm groeipotentieel. Daarentegen was de F8U-3 eenpersoons en eenmotorig met een relatief laag gewicht en geheel toegespitst op het luchtgevecht, kortom het had een beperkt groeipotentieel. Later zou de Phantom inderdaad tal van andere taken dan alleen jachtbommenwerper op zich nemen, iets waarmee de F8U-3 grote moeite zou hebben gehad.

Niet alleen bestonden er binnen de US Navy en Marines leiding nogal veel meningsverschillen over de bewapening van toekomstige gevechtsvliegtuigen, ook over de punten één-versus-twee bemanningsleden en één-versus-twee motoren werden heftige debatten gevoerd. De voorstanders van twee bemanningsleden voerden de volgende argumenten aan:

- door het opsplitsen van de verantwoordelijkheden tussen vlieger en navigator/WSO (Weapon System Officer) kon de werklast worden verlaagd wat de efficiëntie ten goede zou komen.
- twee paar ogen hadden meer kans de vijand visueel te ontdekken dan een paar. Met de snelle ontwikkeling van radar en de daardoor ontstane denkwijze dat toekomstige luchtgevechten met raketten op grote afstand van elkaar uitgevochten zouden worden werd aan dit argument niet veel waarde gehecht. Ervaringen uit de Vietnam-oorlog zouden later echter het belang van dit argument onderstrepen.

De tegenstanders konden hierdoor niet worden overtuigd, zij antwoordden:

- door de snelle ontwikkelingen in de elektronica werd een tweede bemanningslid automatisch overbodig. Vergaande automatisering zou de werklast voor de vlieger toch wel verlagen en de efficiëntie verhogen.
- een eenpersoons toestel zou kleiner en lichter zijn wat het toestel minder snel zichtbaar en meer manoeuvreerbaar zou maken, kortom het had een betere kans op overleven in een luchtgevecht.

Vought, met hun eenpersoons F8U-3 zag de bui al hangen en kwam in ijltempo op de proppen met een mock-up van de cockpit en demonstreerde dit, met enig succes, aan de US Navy leiding. Er werd ook gestudeerd op een tweepersoons F8U-3, maar na het afwegen van de voor- en nadelen kwam men toch tot de conclusie dat een eenpersoons F8U-3 het beste toestel voor de vereiste taak was.

Het debat één-versus-twee motoren kende ook een aantal voor- en tegenargumenten, de voorstanders van twee motoren meenden:

- twee motoren boden een enorme veiligheidsfactor. Als een motor om wat voor reden dan ook (behalve natuurlijk brandstofgebrek!) uitviel dan kon de tweede motor het toestel in principe veilig naar huis brengen.
- ervaring had geleerd dat een tweemotorig toestel met een bepaalde stuwdruk ongeveer 10% minder woog dan een eenmotorig toestel met dezelfde stuwdruk.

De tegenstanders vonden dat deze argumenten gebaseerd waren op foute aannames:

- statistisch gezien boden twee motoren geen grotere veiligheid dan één motor. Uit ervaringen bleek dat er relatief net zo veel tweemotorige toestellen door motorproblemen verloren gingen als eenmotorige, vooral wegens het grotere brandstofverbruik en complexere herstart-procedures.
- het meest belangrijke argument waren de kosten. Het werd onmogelijk geacht om voor de kosten van een eenmotorig toestel een tweemotorig toestel te bouwen

met dezelfde prestaties. Bovendien vereisten twee motoren meer onderhoud en reserve-onderdelen. Als men dan ook nog het grotere brandstofverbruik in ogenschouw nam boden twee motoren geen enkel voordeel.

Geheel onverwacht zou er nog een argument de kop opsteken welk de tegenstanders gelijk leek te geven. Omdat de F4H-1 dankzij de twee motoren een lager stuwdruk/gewicht ratio (hoeveelheid kg stuwdruk per kg gewicht van het toestel) had nam McDonnell aan dat hun ontwerp betere prestaties zou bezitten dan de F8U-3 van concurrent Vought. Helaas voor McDonnell bleek, nadat beide toestellen aan de tand gevoeld waren, de Crusader III de 10% duurdere Phantom II qua prestaties in elke categorie te overtreffen!

In mei 1957 ontving Vought een contract van 35 miljoen dollar voor het ontwikkelen, bouwen en testen van twee prototypes, tegelijkertijd ontving McDonnell een vergelijkbaar contract. In juli 1956 gaf de US Navy aan Vought toestemming voor het gepresenteerde ontwerp. Nog geen twee jaar later, zo'n 22 maanden na het ontvangen van het contract, rolde Vought de eerste F8U-3 (BuAer 146340)* naar buiten. Op het eerste gezicht leek het een radicaal gemodificeerde "oude" Crusader, maar zoals al eerder gezegd, het was een geheel nieuw toestel. Qua afmetingen was de F8U-3 een stuk groter dan zijn voorganger.

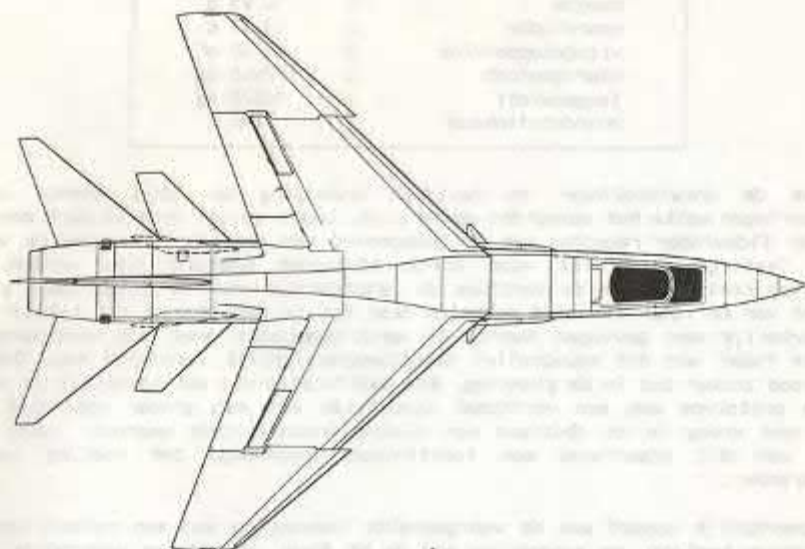
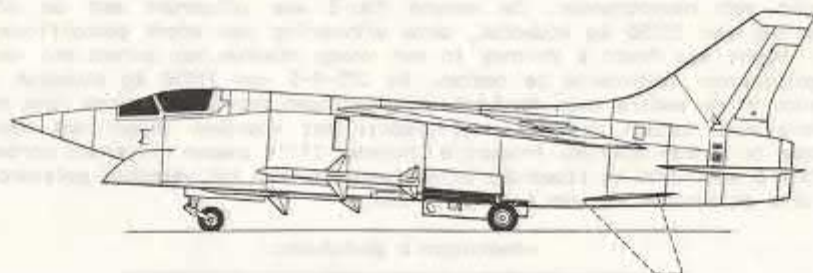
EIGENSCHAPPEN VAN DE CRUSADER III

De F8U-3 was voor zijn tijd een enorm geavanceerd toestel met adembenemende prestaties, inzetbaar onder alle weersomstandigheden en in staat om drie uur in de lucht te blijven zonder bij te tanken. Uiterlijk meest opmerkelijk waren de schuine "Ferri" luchtinlaat (ook toegepast op de F-105 Thunderchief) onder de neus en de twee grote inklapbare verticale vinnen onder de romp, die de stabiliteit bij hoge snelheden verbeterden. Het inklapmechanisme was gekoppeld aan het landingsgestel, zolang het landingsgestel "uit" was stonden de vinnen horizontaal. Helaas ging dit niet altijd goed want in minstens twee gevallen moesten de vinnen vervangen worden nadat een van de prototypes met de vinnen nog uitgeklapt was geland. Een eigenschap overgenomen van de originele Crusader was de in invalshoek verstelbare vleugel, niet alleen verbeterde dit het zicht voor de vlieger tijdens de landing maar het betekende ook dat het landingsgestel, en met name het neuswiel, korter en dus aanzienlijk lichter dan normaal gemaakt kon worden. Om de landingssnelheid laag te kunnen houden werd "boundary layer control" (BLC) toegepast. BLC wil zeggen dat lucht met hoge druk, geproduceerd door de motor, over het bovenoppervlak van de vleugel word geblazen wat het liftvermogen van de vleugel bij lage snelheid verbeterd.

De geplande bewapening bestond uit drie Raytheon Sparrow III raketten, gedeeltelijk verzonken in de romp. Later werden daar nog eens vier Philco Sidewinder raketten aan toegevoegd, bevestigd langs de romp zoals bij de originele Crusader. De prototypes hebben echter nooit met Sidewinders gevlogen, alleen met drie "dummy" Sparrows. Om deze wapens effectief in te kunnen zetten beschikte de F8U-3 over het meest geavanceerde electronisch systeem van die tijd. Met de Westinghouse AN/APQ-74 radar als middelpunt was dit wapensysteem vergelijkbaar met die toegepast in de latere F-14 Tomcat en F-15 Eagle. De

* Binnen de US Navy is het "Bureau of Aeronautics" verantwoordelijk voor het verstrekken van registratienummers. Het systeem is sequentieel, men is eind 1940 met het nummer 00001 begonnen en men telt sindsdien gewoon door. Tegenwoordig is men al over de 164000 heen. De registratienummers worden doorgaans aangeduid als "BuAer nummers" of simpelweg "BuAer".

schietstoel in de prototypes was door Vought zelf in samenwerking met Stanley Aviation ontwikkeld. Om deze stoel te testen werd een aparte neussectie van de F8U-3 gebouwd. Omdat de stoel geen zero-zero capaciteit (bruikbaar bij stilstand op de grond) bezat zouden productietoestellen een Martin-Baker stoel krijgen.



F8U-3 Crusader III (originele configuratie)

Als motor werd gekozen voor de Pratt & Whitney J75, ontwikkeld uit de J57 turbojet zoals ook toegepast in de originele Crusader. Pratt & Whitney was met de ontwikkeling van de J75 begonnen omdat men (terecht) dacht dat er binnen korte tijd een behoefte zou ontstaan voor motoren met een stuwdruk van 9000 kg en meer. Andere toestellen dan de F8U-3 die de J75 gebruikten waren onder andere de F-105 Thunderchief en de F-106 Delta Dart. De J75 is een tweeassige 16-traps turbojet met naverbrander. De eerste F8U-3 was uitgerust met de J75-P-6 uitvoering van 13150 kg stuwdruk, deze uitvoering was sterk gemodificeerd om zowel Vought als Pratt & Whitney in een vroeg stadium het potentieel van het vliegtuig/motor combinatie te testen. De J75-P-5 van 11110 kg stuwdruk zoals gebruikt in de andere twee daadwerkelijk gevlogen toestellen waren iets minder krachtig maar hadden dankzij waterinjectie het voordeel langer met maximaal vermogen te kunnen draaien. Productie Crusader III's zouden uitgerust worden met de J75-P-8 van 12700 kg stuwdruk, bijna tweederde van het vermogen geleverd door alle drie de motoren van een Boeing 727-200!

afmetingen & gewichten:

lengte (excl.pitotbuis):	17,90 m
hoogte :	4,99 m
spanwijdte :	12,17 m
vleugeloppervlak :	41,80 m ²
startgewicht :	17940 kg
leeggewicht :	10678 kg
brandstofinhoud :	7707 l

Tijdens de ontwikkelings- en testfase onderging de F8U-3 enkele kleine veranderingen welke het vermelden waard zijn. Zoals eerder vermeld werd besloten om vier Sidewinder raketten aan de bewapening van drie Sparrows toe te voegen omdat laatstgenoemde niet voor korte afstanden gebruikt kon worden. Een prototype heeft laat in de testfase de lanceerrails voor de Sidewinders aan de zijkant van de romp bevestigd gekregen maar het is onbekend of dit toestel daar daadwerkelijk mee gevlogen heeft. Er werd nagedacht over een verbeterde en grotere radar wat het neusprofiel hoogstwaarschijnlijk veranderd had. Ook een infrarood zoeker zat in de planning. Een modificatie die wel toegepast is op het eerste prototype was een verticaal staartvlak met een groter oppervlak, dit omdat men vroeg in de testfase een kleine instabiliteit waarnam. Later werd onder aan dit staartvlak een luchtinlaat toegevoegd ter koeling van de naverbrander.

Een opmerkelijk aspect was de voorgestelde toevoeging van een raketmotor. Het ontwerpteam besloot, na suggesties van de US Navy, een kleine raketmotor boven de straalmotor toe te voegen, om de toch al uitstekende prestaties te verbeteren. Origineel was voorzien in een Reaction Motors XLR-40 met een stuwdruk van 1590 tot 3630 kg en een brandtijd van 3,15 tot 7 minuten, al naar gelang het vereiste vermogen. Men was al begonnen met het modificeren van twee F8U-1's (141346 en 141353) onder projectnummer V-410 maar de ontwikkeling van de XLR-40 werd eind 1957 geannuleerd nadat een brandstofpomp explodeerde waarbij twee Vought werknemers om het leven kwamen. De kous was hiermee nog niet af want men heeft ook nog de mogelijkheden van de Rocketdyne XLR-46 bekeken. Deze veel minder krachtige motor had een stuwdruk van 907 tot 2720 kg en een brandtijd van 5 tot 10 minuten. Het hele project werd echter in mei 1958 geannuleerd zonder dat de V-410 ooit had gevlogen. Vought heeft ook nog gekeken naar een andere straalmotor voor de F8U-3. Een voorstel kreeg zelfs een projectnummer, V-419, en zou uitgerust worden met de Pratt & Whitney J58, dezelfde motor als toegepast in de Lockheed A-12, YF-12 en SR-71 Blackbirds!

HET TESTVLIEGEN

Op 2 januari 1958, vijf maanden voor de eerste vlucht van de F8U-3, tekende de US Navy een contract van 100 miljoen dollar voor de productie van 16 F8U-3's, BuAer nummers 147085 t/m 147100. Vought werd geïnstrueerd onmiddellijk met de productie te beginnen. Begin mei 1958 werd de eerste F8U-3 van de fabriek in Grand Prairie (Dallas, Texas) overgebracht naar Edwards Air Force Base. Helaas paste het toestel niet helemaal in de Douglas C-124 Globemaster II: de romp ging er wel in maar de vleugels niet. Een oplossing was echter snel gevonden, de complete vleugel werd in één stuk onder aan de romp van de Globemaster bevestigd. Met enige fantasie werd zo de C-124 omgetoverd in een dubbeldekker! Na aankomst op Edwards werd het prototype weer in elkaar gezet en uitvoerig gecontroleerd. Nadat ook de motor getest was kon met op 24 mei beginnen met taxiproeven. Die van 24 mei vond nog plaats met lage snelheid, maar op 30 mei werd er behoorlijk gas gegeven. Toen het toestel met 226 km/u over de startbaan raasde kwam het zelfs los van de grond en vloog het op een hoogte van nog geen twee meter een afstand van zo'n 300 meter. De eerste officiële vlucht vond op 2 juni plaats met testvlieger John Konrad in de cockpit. De vlucht duurde 48 minuten waarin een maximumsnelheid van 648 km/u werd gehaald. Wegens een probleem met de gashendel waardoor behoorlijke vibraties optraden moest de vlucht worden afgebroken, maar niet nadat hierdoor het linker kielvlak er af was gevallen!

De tweede vlucht vond twee dagen later plaats en de derde een dag daarna. Op de zesde vlucht vloog het toestel voor het eerst supersoon. Testvlieger John Konrad merkte op dat voor een gloednieuw toestel, de F8U-3 zich opmerkelijk goed gedroeg. Er waren geen echte ontwerpfouten en de prestaties kwamen precies overeen met de geschatte waarden. Hierdoor kon het testprogramma in een zeer snel tempo doorlopen worden. Meest opmerkelijke aan het testprogramma waren de prestaties van de F8U-3. De vliegers die het toestel gevlogen hebben zijn het er nu nog over eens dat de Crusader III het meest imposante toestel is dat ze ooit hebben mogen vliegen. Op 14 augustus 1958 vloog het toestel op de 38e vlucht voor het eerst Mach 2. Hoogste snelheid behaald was Mach 2,39 (ongeveer 2575 km/u), bij deze snelheid accelereerde het toestel echter nog steeds met een factor Mach 0,1 per 17 seconden! Slechts een klein detail beperkte de F8U-3 tot deze snelheid: het voorste deel van de cockpit- beglazing kon slechts een maximum snelheid van Mach 2,2 verdragen, bij hogere snelheden ontstond het gevaar van smelten! Uiteraard was het ontwikkelen van een hittebestendig cockpitglas van hoge prioriteit, maar deze verbeterde beglazing is nooit gemonteerd. Was dat wel gebeurd dan had men het volledige potentieel kunnen onderzoeken. Gezien de al opgedane ervaringen uit het testvliegprogramma voorspelde men een (pessimistische) maximumsnelheid van Mach 2,6 (2816 km/u) op 10700 meter, maar waarschijnlijk lag deze dichter in de buurt van Mach 2,9 (3138 km/u). Met enige modificaties zou Mach 3 gemakkelijk haalbaar zijn geworden, maar zelfs zonder modificaties zou de F8U-3 het snelste gevechtsvliegtuig ter wereld zijn geweest. Was de maximum snelheid imposant, ook de acceleratie was adembenemend, zelfs zonder de voorgestelde raketmotor. Vliegend op 10700 meter met Mach 0,98 had het eerste prototype slechts 3 minuten en 54 seconden nodig om door te accelereren naar mach 2,2. Maar weinig hedendaagse toestellen doen dat na! Het tweede prototype met zijn zwakkere motor had er echter 9 minuten voor nodig, de prestaties van de productietoestellen zou daar ergens tussen in hebben gelegen. Ook de maximum vlieghoogte mocht er zijn, de F8U-3 kon voor langere tijd 20 kilometer hoog vliegen. Met een ballistisch traject ("zoom-climb") vloog het toestel op hoogste punt op 27 kilometer hoogte.

Het tweede prototype (BuAer 146341) vloog voor het eerst op 27 september 1958, alweer gevlogen door John Konrad maar nu vanaf Grand Prairie, korte tijd later gevolgd door het eerste productiemodel (BuAer 147085). Hadden de twee prototypes

een metalen neus met een grote pitotbuis, de 147085 had een radarneus met een werkende radar en bijbehorende boordcomputers. Nadat de twee prototypes de aërodynamica van het ontwerp hadden getest was dit toestel bedoeld om de meer operationele aspecten van het ontwerp aan de tand te voelen.

ERVARINGEN VAN EEN TESTVlieGER

De toenmalige Commander Donald D Engen was indertijd één van de testvliegers bij het Naval Air Test Center (NATC) op Patuxent River, en vloog zowel de F4H-1 als de F8U-3. Over laatstgenoemde had hij onder andere het volgende te vertellen:

" Het vliegtuig was gewoon groot en de enige overeenkomsten met de oudere Crusader zaten in sommige interne systemen. Het was een geheel ander vliegtuig en dat werd duidelijk vanaf het allereerste moment dat je de vooruitstekende lip van de luchtinlaat en de afmetingen van de romp zag. Het toestel was hoekiger dan de [originele] F8U. De cockpit was zeer ruim met een schuiner windscherm. De stuurknuppel, indeling van de cockpit en het instrumentenpaneel gaven de piloot direct een comfortabel gevoel. "

" Het was onmiddellijk duidelijk dat we een vliegtuig hadden dat geen tekort had aan motorvermogen. Het toestel had zo veel vermogen dat het nog net zo snel accelereerde bij Mach 2,0 als bij Mach 1,6. Ik rapporteerde destijds, en geloof nog steeds, dat het toestel tot Mach 3,0 had kunnen dooraccelereren - indertijd een ongehoorde prestatie - ware het niet dat het windscherm niet tegen de temperaturen welke ontstonden boven Mach 2,2 kon. Ons werd verteld dat de canopy 20 seconden voordat het ging begeven opaal zou worden. Ik besteedde bij hoge snelheden net zoveel tijd aan het vraagstuk hoe "opaal" er uit zou zien dan aan het kijken naar mijn instrumenten. "

" Al vroeg [in het testprogramma] werd duidelijk dat je niet altijd die hoge snelheden kon behalen omdat er een aërodynamische fenomeen kon ontstaan in de luchtinlaat, afhankelijk van de acceleratie, hoogte en vlieghouding. Terwijl je accelereerde kon je de inlaat "kritiek" voelen gaan bij Mach 1,35. De indicatie was een gerommel in de inlaat welke ergens achter en onder de vlieger begon, en naar mate je accelereerde, steeds verder naar voren kwam. Je kon het gerommel in het hele vliegtuig voelen tot aan het moment dat het net [de positie] onder je voeten bereikt had, alwaar de inlaat zichzelf "ontlaadde" met het geluid en het geweld van een 40 mm kanon die recht tussen je benen af gaat. Het was een gruwelijk kabaal en stof vloog overal door de cockpit. Het [fenomeen] herhaalde zichzelf en als het begon, terwijl je accelereerde, wist je nooit zeker wat je het eerste los moest laten, de stuurknuppel of de gashendel. Ik garandeer dat elke vlieger plechtig beloofde dit nooit meer mee te willen maken. "

" Na de eerste serie tests werd dit "kritiek" worden van de luchtinlaat in zes weken tijd verholpen - ik zie die prestatie als één van de beste op het gebied van aërodynamica in de kortste tijd in de geschiedenis van straalvliegtuigen - en toen we het testprogramma weer opvatte aan het eind van 1958 was de F8U-3 het meest prettige vliegtuig dat ik ooit gezien had. Het had de vliegkwaliteiten van een klein jachtvliegtuig. Ik vergeleek het met de FJ-3 Fury welke zo goed uitgebalanceerd vloog wat het tot één van de beste vliegtuigen in het navy inventaris maakte. "

" Indertijd hadden wij testvliegers nog geen ervaring met het direct verzenden van de meetgegevens. Deze mogelijkheid was door Vought in de F8U-3 ingebouwd en deze installatie maakte het eindeloze vergaren van data door testvliegers en ontwerpers gedeeltelijk overbodig. Er stond een aanhanger in de buurt van

de Vought-hangaar op Edwards waarin de data werd ontvangen, opgeslagen en geanalyseerd. Op een bepaalde vlucht was ik bezig geweest met minder dan spectaculaire bezigheden en ik had alle gevraagde punten afgewerkt. Het was een schitterende dag en terwijl ik boven Antelope Valley lager ging vliegen op de terugweg naar Edwards, had ik tijd genoeg om even te genieten van de F8U-3. Ik ging rechtuit vliegen op zo'n 3000 voet boven de grond en maakte daarna een looping, de eerste ooit gemaakt in een Crusader III. Het toestel ging heel mooi rond. Ik zei hierover niets tegen wie dan ook en landde. Maar, ik was vergeten de data-transmissie uit te zetten en mijn manoeuvre was door iedereen opgemerkt. Toen ik binnen taxiëde, de motor afzette en de cockpit opende kwam John Konrad, chef testvlieger van Vought, met pretlichtjes in zijn ogen naar mij toe en schudde langzaam zijn vinger naar mij. Ik was door de mand gevallen. "

" De F8U-3 was opmerkelijk vrij van problemen en een plezier om te vliegen. Terugkijkend, hadden we het kunnen veroorloven om twee types in het Navy jager-inventaris te hebben, dan hadden we twee heel fijne toestellen gehad. "

ANNULERING

Ondanks dat het testprogramma in ijltempo de meest fantastische resultaten opleverden kreeg Vought onverwacht op 17 december 1958 te horen dat hun F8U-3 de competitie met McDonnells F4H-1 verloren had. Laatstgenoemde had gewonnen dankzij twee, voor de US Navy ondertussen belangrijk geworden factoren: de Phantom II had twee bemanningsleden en twee motoren. Dat de F4H-1 in bijna alle andere factoren veruit de mindere was van de F8U-3 mocht niet baten. Helaas voor Vought was de US Navy in de periode tussen de eerste ontwikkelingsfase en het in productie nemen drastisch van mening veranderd. De Crusader III was ontworpen met de originele behoefte voor een jager/onderschepper in het achterhoofd, terwijl de Phantom II was ontstaan rond de latere jager/bommenwerper behoefte. Simpel gezegd, laatstgenoemde voldeed gewoon beter aan de toenmalige behoefte... De F8U-3 is zondermeer het beste en meest belovende toestel dat de US Navy ooit geannuleerd heeft. Een magere troost voor Vought.

Ten tijde van de annulering was de status van de F8U-3 als volgt:

toestel	BuAer	vlieguren	status
1	146340	156,6	vliegtests op Edwards AFB
2	146341	± 50	vliegtests op Edwards AFB en Grand Prairie
3	147085	?	vliegtests op Patuxend River
4	147086	0	bijna compleet
5	147087	0	in eindassemblage
6	147088	0	bijna in eindassemblage
7	147089	0	op 2/3 van de assemblagelijijn
8	147090	0	halverwege de assemblagelijijn
9	147091	0	in beginsassemblage

Aan de overige negen al bestelde toestellen was men nog niet begonnen hoewel een heleboel onderdelen er al voor geproduceerd waren. Op één toestel na werden alle nog niet afgebouwde toestellen na het annuleren op de productielijn gesloopt.

NAAR DE NASA

De drie nu opeens overbodige toestellen werden naar het opslagterrein Litchfield Park in Arizona (indertijd de US Navy tegenhanger van Davis-Monthan) vervoerd om daar hun verdere lot af te wachten. Enkele maanden na het beëindigen van het

F8U-3 project ontving de NASA fondsen voor het uitvoeren van onderzoek naar het fenomeen van "sonische knallen", de luide knallen geproduceerd door supersoon vliegende toestellen. Voor dit programma had men diverse toestellen van onderling verschillende grote nodig, behalve een Convair B-58A Hustler en een Lockheed F-104A Starfighter kreeg de NASA ook de beschikking over de nu overbodige eerste twee F8U-3's. Een derde toestel (waarschijnlijk toestel nummer vier) werd ook aan de NASA overgedragen als bron van reserveonderdelen. De hoogste snelheid behaald bij de NASA was Mach 2,2. Jack Reeder, indertijd hoofd testvlieger, herinnert zich dat de F8U-3 fenomenale vliegeigenschappen bezat, waarvan de fantastische acceleratie niet de minste was. Volgens Reeder was het toestel een pretje om te vliegen, zeer wendbaar en zeer stabiel, ook bij hoge snelheden. Het verhaal gaat dat NASA vliegers met hun F8U-3's regelmatig het leven zuur maakten van de Navy testvliegers die inmiddels de eerste Phantoms op Patuxent River verder aan het uitwringen waren! De Navy vliegers dienden een klacht in waarmee deze "sport" tot een vroeg einde kwam, maar het had de "Vought-aanhangers" een beetje beter doen voelen. Ook de derde F8U-3 heeft voor de NASA gevlogen. Vlogen de twee prototypes vanaf Langley, Virginia, het derde toestel vloog tot begin 1960 vanaf Edwards AFB en Ames (Moffett Field, Californië) in verband met autopiloot- en andere elektronica-proeven. In tegenstelling tot de andere twee vliegende F8U-3's kreeg dit toestel een eigen NASA-registratienummer, namelijk 225.

President Kennedy's toespraak in 1960 over ruimtevaart, waarin hij het Amerikaanse volk belofte dat vóór 1970 mensen op de maan rond zouden lopen, had behalve het uiteindelijke succes van Neil Armstrong en de zijnen ook een minder prettig neveneffect. De NASA werd opgedragen bijna al haar energie te steken in de ruimtevaart waardoor vele projecten geannuleerd werden. Alleen al op Langley werden meer dan 30 toestellen, waaronder de twee F8U-3's, voorgoed aan de kant gezet. Korte tijd daarna werden de twee per platte boot naar Naval Air Station Norfolk verscheept om daar verschroot te worden. Het toestel dat gebruikt werd voor reserve-onderdelen werd vervoerd naar NAS Philadelphia waar het zijn dagen eindigde als doelwit voor overenthousiaste brandweerlieden. Uiteindelijk werd het gesloopt. De derde Crusader III onderging hetzelfde lot. Sommige geruchten beweren dat er nog stukken van dit toestel bestaan, er is echter nooit iets van boven water gekomen.

CONCLUSIE

Diegenen die de F8U-3 gevlogen hebben zijn het er over eens dat de Crusader III de beste jager/onderschepper van zijn tijd was. Met een voor die tijd opmerkelijke draaicapaciteit van 6,5 g werd het toestel beschouwd als een zeer competente "dog-fighter". Ook andere eigenschappen mochten er zijn, waarvan de maximum snelheid er een was die maar weinig hedendaagse toestellen weten te evenaren. Het was waarschijnlijk de beste pure onderscheppingsjager ooit gebouwd. Was de F8U-3 wel in productie genomen dan was het de belangrijkste US Navy jager van de Vietnam-oorlog geworden. Helaas moest de Vought F8U-3 Crusader III aan een andere behoefte voldoen dan waarvoor het was ontwikkeld. De beste wint blijkbaar niet altijd...

Uiteraard onder voorbehoud gaan we de volgende keer het toekomstig materieel van de Klu bekijken. Hoewel het op dit moment niet helemaal duidelijk is of ze op Eindhoven gestationeerd gaan worden hebben we het dan over de Chinook.

Drie open dagen worden deze keer belicht. Twee daarvan waren niet echt dicht bij huis maar ze zijn beide wel door veel spotters bezocht.

BITBURG za.08-05-93

De eerste open dag stelde in meerdere aspecten niet veel voor, maar dat kwam voor velen niet als een verrassing. We hebben het over Bitburg waar we welgeteld 10 kisten op de "static" mochten verwelkomen... Bovendien was de organisatie ook nog eens een puinhoop, maar we waren wel weer lekker vroeg thuis! Alles bij elkaar leverde het zo'n 14 kisten op.

A-10A:	82-0655/SP	USAF	510FS
KC-135Q:	59-1490/LA	"	71ARS
F-111E:	68-0020/UH/"20FW"	"	20FW
F-4G:	69-0263/SP	"	81FS
F-15C:	80-0011/BT	"	22FS
	84-0015/BT	"	36FW
F-15E:	91-0314/LN/"494FS"	"	494FS
F-16C:	87-0233/SP	"	81FS
Mi.8S:	93+50	Luftwaffe	LTG65
Canberra T.17A:	WD955/EM	RAF	360sqn
Tornado F.3:	ZE203/FI	"	25sqn
F-100D:	(54-2239)/FW-239	USAF	wfu
F-4C:	63-7576	"	ex 171FIS, wfu
RF-4C:	68-0577	"	wfu
	69-0360/BA	"	ex 67TRW, wfu

SAFFRAANBERG do.20-05-93

Zoals ieder jaar was de Technische School van de Belgische Luchtmacht in Saffraanberg weer open voor publiek op hemelvaartsdag, dit jaar dus op 20 mei. Deze school heeft de laatste tijd veel "nieuwe" toestellen gekregen. Er waren ook drie operationele toestellen te gast op de open deur.

RF-84F:	FR-30	BLU	ex 42sm
F-104G:	FX-15	"	ex 10w
	FX-21, FX-39	"	ex 1w
F-16A:	FA-03	"	ex 10w
Mirage 5BA:	BA-03, BA-16, BA-17	"	ex 8sm
SF.260MB:	ST-14	"	ex 5sm
Alouette II:	A-27	BLA	ex 18sm
BN.2A:	B-05/LE	"	ex SLV
Sea King Mk.48:	RS-04	BLU	40sm
Alouette II:	A-75	BLA	18sm
A.109BA:	H-20	"	

CAMBRAI-EPINOV zo.23-05-93

In vergelijking met Bitburg was Cambrai stukken beter. Volkel organiseerde er een busreis heen waar ook enkele SGE'ers dankbaar van gebruik hebben gemaakt. Heel fijn zult U denken maar dat is voor ons een goede reden om er hier een verslag van te geven. Cambrai was een "Meeting Nationale" wat er doorgaans op neer komt dat het een groot evenement is met veel buitenlandse deelname. Helaas betekent het ook vaak dat er relatief weinig kisten van eigen veld te zien zijn. Tel daar nog eens bij op dat men op Cambrai op dit moment aan het omschakelen is van de Mirage F.1C naar de Mirage 2000C dan zijn de weinige toestellen van EC12 hiermee verklaart. Er was zelfs geen massa-start. De Amerikanen lieten geheel verstek gaan en de Nederlanders bijna (alleen "onze eigen" C-10). Grootste buitenlandse knallers waren de Tjechen met hun twee MiG-21's en -29's en het tweede "Team 60". Laatstgenoemde is een zeldzaamheid buiten Zweden. Minstens twee Mirage F.1C's (265 en 268) en één Mirage 2000 (105) stonden verstopt in een hangaar, terwijl de twee Belgische F-16's verstopt stonden achter een shelter.

Alouette III:	2101/67-CR	AdIA	EH67
Alpha Jet E:	37/1/F-TERI, 38/9/F-TERC, 50/8/F-TERM, 72/3/F-TERG, 89/2/F-TERE, 121/7/F-TERK, 125/4/F-TERH, 126/6/F-TERA, 132/5/F-TERN, 140/0/F-TERD E75/314-TU, E170/314-LB	" " " " "	GI312/PdF GE314 ET61
C-160F:	F49/61-MU	"	ET61
CAP.108:	4/VD	"	GI312/EdV
CAP.231:	21/CE	"	GI312
CM.170R:	213/12-XD, 233/12-XM, 432/12-XL	"	SALE EC12
Jaguar A:	A2/11-MC	"	EC2/11
Jaguar E:	E22/7-PI, E25/7-PK	"	EC2/7
Mirage IIIE:	554/3-XP 620/3-IC	" "	EC3/3 EC1/3
Mirage IVP:	62/CI	"	
Mirage F.1B:	518/12-ZK	"	EC2/12
Mirage F.1C:	9/12-ZQ, 10/12-ZD, 25/12-ZP, 39/12-ZH, 50/12-ZI	" "	EC2/12
Mirage F.1C-200:	255/12-ZB 268/30-FL 265/-.-.-	" " "	EC2/12 EC3/30
Mirage 2000B:	524/12-YO	"	EC1/12
Mirage 2000C-RDI:	80/330-AS 95/12-YB, 99/12-YP, 100/12-YH, 103/12-YN, 109/12-YI, 114/12-YG, 117/12-YD 101/12-KJ, 106/12-KL 105/12-.-	" " " " "	EC330/CEAM EC1/12 EC3/12
Mirage 2000N:	318/4-CI 365/3-JN	" "	EC3/4 EC2/3
Tb.30:	135/315-YZ, 141/315-ZF, 144/315-ZI	"	GE315
AD-4N:	125716/22-DC/F-AZFN	ex AdIA	EAA22
Mystere IVA:	315/F-AZDF	"	
Vampire FB.6:	(J-1115)/"VZ152"/4-LH/F-AZHX	"AdIA"	"EC4"
Br.1050:	24	Aeronavale	6F
Super Etendard:	26	"	17F
SA.341F:	1194/AFC	ALAT	6RHC
SA.342M:	3865/AET	"	6RHC
As.350B:	1811/JCL	Gendarmerie	
F-104S-ASA:	MM6740/9-35, MM6822/9-41	AMI	10gr
MB.339PAN:	MM54445/8, MM54473/4, MM54475/3,	"	

CM.170R:	MM54477/9, MM54478/7, MM54479/1,	"	
F-16A:	MM54480/0, MM54482/5, MM54485/10,	"	
	MM54486/2, MM54551/6	"	313gr/FT
F-16B:	MT-14	BLU	33sm
SF.260MB:	FA-28	"	350sm
SF.260D:	FA-34	"	349sm
MiG.21MF:	FB-18	"	10w
MiG.29:	ST-21	"	5sm
C.101EB:	ST-48	"	5sm
	7701, 7711	CL	
	4012, 9207	"	11SLP/11
	E.25-01/79-01/1, E.25-06/79-06/6,	EAE	
	E.25-07/79-07/7, E.25-08/79-08/8,	"	
	E.25-21/79-21/9, E.25-23/79-23/10,	"	
	E.25-25/79-25/5, E.25-28/79-28/12	"	793esq/Aquila
C.212E:	TE.12B-41/79-94	"	792esq
CN.235:	T.19B-07/35-25	"	AT35
CAP.231:	06/CN-ABK, (07)/CN-ABL,	FAM	
	08/CN-ABI, 09/CN-ABJ	"	Marche Verte
Do.28D:	4336/CNA-NP	"	
G-91R:	5454, 5468	FAP	esq301
G-91T:	1806	"	
F-27-300M:	C-10	KLU	334sqn
F-5A:	208	KNL	336skv
F-5B:	906	"	336skv
Sk.60:	60033/33/1, 60061/61/3, 60062/62,	KSF	
	60096/96/2, 60098/98/5, 60125/125/4,	"	F5/Team 60
	60139/139/6	"	F5
	60108/108, 60109/109	Luftwaffe	AG51
RF-4E:	35+11	"	AG52
	35+53	"	JG71
F-4F:	38+61, 38+69	"	JBG38
Tornado:	43+23, 44+85	RAF	CFS
Bulldog T.1:	XX539/1, XX698	"	360sqn
Canberra T.17A:	WH902/EK	"	20sqn
Harrier GR.5:	ZD346/5E	"	20sqn
Harrier GR.7:	ZD409/B	"	74sqn
Hawk T.1:	XX314/TP	"	74sqn
Hawk T.1A:	XX199/TG	"	230sqn
Puma HC.1:	XW234/CO	"	3FTS
Tucano T.1:	ZF202, ZF338, ZF447	RN	706sqn
Sea King HAS.5:	XV651/591	ex USAAF	
B-25:	(45-8811)/HD/F-AZ1D	"	
PT-17D:	(40-1633)/OO-AME/NC55389/054	"USN"	"VT-6"
"T-28D" (T-28S):	135/51-7749/749/F-AZHR	ex V-VS	
Yak:	(?)/36/F-AZHQ		
Be.58:	F-GINJ		
Extra:	G-LOUI		
H.269C:	F-GIHN, F-GJYZ		
PC.7:	F-GMEA, F-GMEB, F-GMEC, F-GMED	Team Ecco	
Pitts S.2A:	F-GGTB, F-GGTR		
H-34A:	(SA162)	Adla	wfu
Mirage IIIE:	471	"	wfu
Mirage F.1C-200:	(250/12-KQ)/Q	"	ex EC12, wreck
N.2501:	(?)	"	wfu (romp)
Super Mystere B.2:	148/12-YP	"	gate guard

MUSEUMSTUKKEN

PRAHA-KBELY - VOJENSKÉ HISTORICKÉ MUZEUM

Regelmatig besteden we aandacht aan vliegtuigmusea. Zo hadden we de vorige keer een verslag van het franse museum in Savigny-les-Beaune, en zelfs in de allereerste ACE werd een museum beschreven, namelijk die in Brussel. Omdat we dit vaker willen gaan doen hebben we een nieuwe sectie gecreëerd: "museumstukken". Het zeer interessante museum op het praagse vliegveld Kbely bijt de spits af, niet in de laatste plaats omdat dit museum in het tripverslag van een tijdje geleden over het toermalige Tjechoslowakije wegens plaatsgebrek buiten de boot was gevallen.

Laten we meteen beginnen met de nummertjes. Typeaanduidingen tussen haakjes zijn alternatieve aanduidingen, de tjechoslowaken hebben veel in licentie gebouwd en er een eigen aanduiding aan gegeven. Als eerste een overzicht van toestellen van de tjechoslowaakse luchtmacht met het huidige viercijferig registratiesysteem:

Tjechoslowaaks militair, naoorlogs:

HC-102:	0108	UTIMiG-15P:	2626
Il-10 (Avia B-33):	5502	MiG-17F (S-104):	0812
Il-14FG:	0603	MiG-17PF (S-104):	0101
Il-14T (Avia Av.14T):	3108		0201
Il-288:	2107		1015
Il-28RT:	2303	MiG-19P (S-105):	0813
Il-28RTR:	6926	MiG-19PF (S-105):	1043
Il-28U:	0501	MiG-19PM (S-105):	0742
L-29:	0003	MiG-19S (S-105):	0414
L-29R:	2818		1006
	2827	MiG-21F-13 (S-107):	0202
L-200A:	0705		0305
L-200D:	1125		0313
Mi-1:	4003		0613
Mi-4:	0138		0712
	0751		1013
	2143	MiG-21PF:	0302
MiG-15 (S-102):	1720		0308
MiG-15SB (S-102):	1186	MiG-21PFM:	4609
	1585	MiG-21U-600:	2820
	1713	Su-7BKL:	5919
MiG-15bis (S-103):	3255		6428
	3841		6513
	3949	Su-7BM:	5616
MiG-15bisR (S-103):	3671	Su-7JM:	1017
MiG-15UTI (CS-102):	2512	Yak C-11 (LET C-11):	1727
	2611	Yak 40:	0723
	2744		



Een hele lijst, zeker gelet op het kleine oppervlak waarop al deze toestellen tentoon staan gesteld! Bijna alle na-oorlogse kisten staan buiten, opgesteld in meerdere rijen met helaas vaak doeken er overheen. Van de grote hoeveelheid MiG-15's en -17's staan de meeste bijna helemaal ingepakt twee rijen dik achter een laag hekje, een voor de doorgewinterde spotter gemakkelijk te nemen hindernis! Op het operationele gedeelte van het veld staan de grotere toestellen zoals de Il-28's in opslag. Deze zijn wel vanaf het museumterrein te zien maar je mag er niet naar toe. De Tjechen zijn echter een gemakkelijk volk, dus...

Even wat extra gegevens van een paar toestellen: de zelf in elkaar geknutselde HC-102 helikopter 0108 draagt ook de civiele registratie OK-RVE, terwijl MiG-15UTI 2744 de iets minder civiele testregistratie OK-10 op de romp heeft staan. L-29 2606 stond een tijdje geleden nog op het vliegveld maar was al wel voor het museum bedoeld, evenzo MiG-21MF 4411. Antonov An-2 7006 werd vorig jaar in een hangaar op het veld waargenomen en zou ook voor het museum bedoeld zijn, maar of Antonov An-24 2904 al van het museum is? Hij staat er in ieder geval al wel lange tijd verdacht dicht bij. Helemaal aan de linkerkant van het museum (gezien vanaf de ingang) liggen in het struikgewas ook nog enkele kisten, waaronder MiG-15SB 1585 en MiG-17PF 0101. Binnen staat het (hoogstwaarschijnlijk) vijfde prototype van de L-39 Albatros tentoongesteld, behalve het opschrift "X-05" draagt dit toestel ook de nepregistratie "3905".

Het tweede overzicht omvat tjechoslowaakse militaire toestellen tot het midden van de jaren vijftig:

Tjechoslowaaks militair, voor- en kort naoorlogs:

Aero Ae-10:	Ae-10.21
Aero A-12:	A.12.4
Aero A-18:	A18.5
Aero A-18C:	1/5
Aero Ap-32:	25
Aero C-3 (Si.204):	152957
Aero C-104 (Bu.131):	C.104.227/A27
Aero S-92 (Me.262A-1):	592-4/V-34
Avia B-10 (BH-10):	20/C155
Avia Bk-11 (BH-11K):	(3)
Avia B-534:	B.534.226/H6
Avia S-199 (Me.109):	S.199-178/UF-25
Avia CS-199 (Me.109):	CS.199-565/UC-26
Letov S-20:	(50)/E10
Letov S-218:	(18)/C49
Lisunov Li-2F (DC-3/C-47):	23443002/D-24
Mraz K-65 (Fi.156):	K-65-475228/HO-20
Piper L-4H (K-68):	12234/10
SPAD VIIc-1:	11583/2
Yak 17 (S-100):	30
Yak 23 (S-101):	HX-51
Zlin C-5 (Z-26):	C.5-36/UC-36
Zlin C-106:	C.106-64/UA-264
?:	601/OK-FRI

Een allegaartje aan toestellen, van zeer oud (eerste wereldruzie) tot de eerste straaljagers. Aangezien bovenstaand overzicht gedeeltelijk van een officiële lijst overgenomen is kan het zijn dat sommige toestellen op dit moment niet tentoongesteld staan.

We gaan vrolijk verder, het derde overzicht omvat de rest van de tjechoslowaakse toestellen met test- en civiele registraties:

Tjechoslowaaks civiel:

Aero A-10:	L-BALB
Aero Ab-11:	L-BUCD
Aero Ae-45:	OK-DMO
Aero L-29:	OK-70
Aero L-60:	OK-KOS
Avia 14 (IL-14):	OK-MCI
Avia Ba-122:	OK-AVE
Avia BH-11A:	OK-LIQ
Avia BH-11C:	L-BONK
Elsnic EL-2M:	-
Ilyushin IL-18:	OK-NAA
Let L-410:	-
Mignet HM-4:	-
Mráz M-1C:	OK-BHM
Orlican L-40:	OK-KHN
Praga E-114M:	OK-BGL
Taylor E-2:	OK-ATW
Tupolev Tu.104A:	OK-LDA
VOSLM BAK-01:	-
Vyskocil V-27:	-
VZLU HC-3:	OK-06
VZLU Tom 8 (L-8):	OK-08
Zlin HC-102:	OK-RVL
	OK-RVY
Zlin Z.50LS:	OK-IRG
Zlin Z.226A:	OK-KMA

Er staan een hele boel kistjes bij waar we eigenlijk geen raad mee weten, wie durft dit allemaal nog op te schrijven? De HC-3 en HC-102 zijn de (niet zo schokkende) eindresultaten van tjechische uitstapjes op het gebied van helikopters. Ook vele andere hier genoemde types zijn eenmalige knutselwerkjes welke het huidige daglicht niet meer kunnen verdragen. De Let 410 is waarschijnlijk een prototype of sleutelkist. In het museum staat ook een stukje mock-up (model op schaal 1:1) van de neus van een L-39 met nepnummer "79", aangezien dit in geen enkel rijtje thuis hoort hebben we het hier vermeld...

Alsof het museum nog niet interessant genoeg is heeft men ook enkele buitenlandse kisten in de verzameling, uit soms wel heel merkwaardige bronnen:

Buitenlands, militair:

F-5E:	73-00878	Vietnam	
IL.2M-3:	(12438)/38 (rood)	V-VS	
L-29:	893027	V-VS	
La.7:	77 (wit)	V-VS	
MiG-15bisK:	738	North Korea	
Phantom FGR.2:	XT899/B	RAF	19sqn
Spitfire LF.IX:	TE565/NN-N	RAF	310(Tjech)sqn
Tiger Moth II:	(PG627)/"R5148"/35	RAF	

Meest opmerkelijk is natuurlijk de F-5, in (communistisch) vietnamese kleuren. Dit toestel werd origineel door de Amerikanen aan zuid-Vietnam geleverd en kwam na de val van zuid-Vietnam in handen van de noord-vietnamezen. De communisten

wisten meerdere F-5's vliegwaardig te houden want ze zijn onder andere operationeel ingezet tegen Cambodja. De onderdelen voorziening was echter een probleem zodat Vietnam twee toestellen naar oost-Europa verstuurde om te dienen als voorbeeld voor onderdelen productie. Eén F-5 dook in Polen op, de tweede in Tjechoslowakije. Van het kopiëren van onderdelen is het nooit gekomen, maar het heeft wel een uniek toestel voor het museum opgeleverd. De noordkoreaanse MiG-15 is waarschijnlijk in feite gewoon de tjechische 0738. De russische toestellen waren uiteraard cadeautjes van een voormalige vriend, terwijl een nieuwe vriend onlangs een Phantom schonk aan het museum (overigens zeer tot de ontsteltenis van de amerikanen!). De andere twee britse toestellen gedenken de grote tjechische bijdrage aan de strijd tegen de Duitsers door de RAF. Men verwacht op korte termijn uit Engeland ook nog een Harvard en een Auster. Vorig jaar kwamen we tijdens een basisbezoek op het operationele gedeelte van het vliegveld in een hangaar een oude bekende tegen: de Belgische Meteor F.8 EG-247. Dit toestel heeft jarenlang aan het Belgische luchtvaartmuseum in Brussel toebehoord maar is in 1989 geruild tegen een MiG-15, die hadden de Tjehen toch genoeg...

Zelfs enkele buitenlandse burgerkisten hebben hun laatste rustplaats in Kbely gevonden:

Buitenlands, civiel:

Polikarpov Po.2 (CSS-13):	SP-BHA	Polish Aeroclub
Zlin Z.22:	OO-FRE	
Zlin Z.325A:	DM-WKB	

Afsluitend de zweefvliegtuigen in het museum. De Tjechoslowaken zijn altijd enthousiaste zweefvliegtuig-bouwers geweest, men heeft dan ook een behoorlijke verzameling aan het plafond hangen:

Zweefvliegtuigen:

Grunau Baby IIB:	OK-8055	VT-16:	OK-2408
Let L-13:	OK-4835	VT-100:	OK-9801
Let L-21:	OK-6702	Zlin LG-25:	OK-8853
Letov LF-107:	OK-0835	Zlin LG-124:	OK-1724
Letov LF-109:	OK-2209	Zlin LG-130:	OK-1240
Letov SK-38 (SG-38):	OK-5096	Zlin VT-425:	0711
Trejbal/Prásl:	-	Zlin Z.23:	OK-5629
Vega VSB-66:	OK-1900	Zlin Z.24:	OK-8233

Meer valt er niet over het museum te zeggen, alsof het nog niet genoeg is. Wij telden in ieder geval meer dan 130 toestellen, waarvan velen het predikaat "meer dan interessant" met vlag en wimpel verdienen, hoe je het ook bekijkt. Het museum heeft nog meer toestellen in opslag staan die misschien in de nabije toekomst tentoongesteld gaan worden. Reken daarbij dat vanaf het museum ook het grootste gedeelte van het operationele vliegveld te zien is, plus de belachelijk lage toegangsprijs (kun je in Nederland misschien net een kauwgombal van uit de muur trekken) dan mag het duidelijk zijn dat een bezoekje aan Praag (zeer mooie stad) niet volledig is zonder het "Vojenské Historické Muzeum". Helaas is ons onlangs ten ore gekomen dat met de opsplitsing van het land ook het museum ten prooi is gevallen aan de nu heersende verdeelzucht. Per 1 januari 1994 moet een aanzienlijk deel van de aanwezige kisten naar een ander museum in Slowakije zijn verhuist. Deze zomer is dus dé gelegenheid om het Praagse museum nog in haar volle glorie te aanschouwen. Het museum is van half april tot eind oktober de gehele week open, behalve op maandag.

AFDELING STERKE VERHALEN

WAAR ZIJN TOCH DE JONGE HONDEN GEBLEVEN ?

Ik kom nog regelmatig langs één van Eindhoven's spottersplaatsen gereden, met een vaartje van zo'n 100 kilometer per uur om vooral niet onder te doen voor de rest van onze gehaaste maatschappij. Werk, naar huis, snel eten, 's avonds naar school, studeren, slapen, werk, ... Even tijd? Geen tijd! En als ik dan de verlaten spottersplek zie denk ik vaak met pijn in het hart terug naar die goede oude tijd, toen mijn leven nog relatief zorgeloos was en ik mij met een soort van fanatieke ambitie op mijn hobby stortte. Waar is die tijd toch gebleven? En ik had mij nog wel voorgenomen niet te veranderen, maarja, je wordt ouder. Ook verstandiger? Ik weet het niet...

De begindagen van mijn spottershobby, daar kijk ik het liefst naar terug. Bewapent met weinig ervaring en routine, maar wel met een ongekend enthousiasme om alles te zien, liefst gisteren! De fiets was toen nog het aangewezen vervoermiddel en het einde van de schooldag (vaak al om 1 uur 's middags...) het juiste moment om het vliegveld op te zoeken. De drijfveer was (en is) moeilijk te verklaren, waarschijnlijk een mengeling van kameraadschap, avontuur, gezelligheid en een onbegrijpelijke warm gevoel voor "het vliegtuig". We waren toen al blij met elke bezoeker, hoe normaal deze ook waren. Nederlandse Starfighters en Belgische Alpha-Jets deden ons hart al sneller kloppen, je mag tegenwoordig blij zijn als je maar niet te veel gaat omspelen bij de aanblik van zo'n Alpha-Jet! Soms kwamen we in contact met een doorgewinterde spotter, iemand die het al langer deed dan ons en dus urenlang kon opscheppen over wat hij allemaal al gezien had. Naar zo'n op Aarde neergedaalde jonge God konden wij alleen maar stilletjes luisteren. Misschien dat wij later ook eens... Nee, nog maar niet aan denken!

Het geluk wou dat er, net nadat mijn af-en-toe-hobby was uitgegroeid tot een full-time obsessie, een grote NATO-oefening werd gehouden op één van de omliggende vliegvelden. Met pijn en moeite kon vrij worden "geregeld" (helaas niet met goedkeuring van het schoolbestuur) en werd de grote stap naar een onbekend vliegveld gezet. Hier onderging ik een ware vuurdoop waar ik tot op de dag van vandaag dankbaar voor ben gebleven. Ik was net daarvoor aanwezig geweest bij de aankomst van een deployment van FF-Eagles op Soesterberg maar vond toen de F-15's van Soesterberg zelf interessanter omdat die tenminste over de rolbaan kwamen! De paar NF-5's en één of twee bezoekers per dag in mijn wereldje hadden plotseling plaats gemaakt voor een heel spectrum aan toestellen, sommige nog nooit eerder gezien en allemaal met een eigen (verwarrend) serial. De verwarring was dus niet van de lucht. Een voorbeeld: nadat er een aantal Franse Jaguars waren binnengekomen (wauw!) kwam de ene behulpzame spotter met een paar nummers zoals "A8" en "A21", iemand anders kwam echter aanzetten met "3-XL" en "7-1A"! Bij mij was de verwarring compleet waardoor ik me maar toelegde op het fotograferen, ook al zo'n aspect van de hobby waarin nog veel te leren viel. 's Avonds had ik echter het hoe en wat van alle nummertjes door en kon ik met een echt voldaan gevoel huiswaarts keren. Ik voelde me nu klaar voor het echte grote werk. Was ik nu ook zo'n jonge God geworden? Ik vond toen een beetje van wel.

De volgende paar jaren werden gekenmerkt door een toenemende ervaring en een afnemende onschuld. Niet alleen werden de vliegvelden steeds verder gelegen en steeds exotischer, ook de randactiviteiten begonnen voor de buitenwereld steeds vreemdere vormen aan te nemen. Misschien was het gewoon een kenmerk van opgroeiende jeugd, hoe dan ook was niets ons te dol. Menigmaal stond geheel onverwacht een vuilnisbak in brand en ook het gras langs het hek ging enkele malen in vlammen op. In het buitenland moest de lokale bevolking (vooral Duitsers!) geregeld onze "practical yokes" ondergaan wat niet altijd gewaardeerd werd. Ook de bewakers van ontelbare vliegvelden gingen vaak met zware hoofdpijn naar huis nadat wij weer eens hun dag geheel verziekt hadden. Maar wij hadden er een hele hoop plezier in, en meenden bovenal de onschuld zelve te zijn. Achteraf gezien viel het allemaal best wel mee, het was doorgaans niet veel meer dan een veredelde vorm van "kattekwaad". Je kon beter ons dan een horde voetbalsupporters tegekomen. Alhoewel... Onlangs hoorde ik een mooie term voor ons soort ontspoorde mensen: "jonge honden". Waarlijk, als er ooit een verschrikkelijk stereotiep groepje "jonge honden" is geweest dan waren wij dat.



"Ik dacht dat ik gezegd had op te houden met het verzamelen van vliegtuig registraties!"

En dan had je de vaak verontruste ouders, die begrepen er doorgaans helemaal geen bal meer van. Elke gezonde jongeman bracht zijn vrije tijd door met het achterna zitten van meisjes, maar wij niet. Wij zaten vliegtuigen achterna en dat was een behoorlijk verontrustende afwijking. Hadden we maar aan de heroïne gezeten dan hadden ze dat tenminste nog begrepen, maar spotten? Menige ouder vroeg zich indertijd af of het misschien aan hen zelf lag, ze konden het echter niet verbieden.

Helaas blijven jonge honden niet jong, de jaren vlogen voorbij en (bij de meesten) maakte de onbezonnen jeugdige naïviteit plaats voor volwassen gelatenheid en "gezond verstand". De achteraf gezien gemakkelijke schooljaren maakten plaats voor lange werkdagen, militaire dienst en... vrouwen! Jarenlang hadden we ons voorgenomen niet met vrouwen in te laten omdat deze funest (zouden) zijn voor de spottershobby. Helaas blijkt Cupido over scherpere pijlen te beschikken dan Koning Starfighter want één voor één gingen we voor het blok.

Alhoewel de meningen hierover uiteenlopen houden we het er maar op dat ook dit aspect hoort bij het verstandiger worden (reacties hierop graag naar het redactieadres!). Door al deze ontwikkelingen bleef er uiteindelijk nog maar weinig tijd over voor het spotten zodat we gingen behoren tot de zogenaamde "gelegenheids-spotters", een voorheen door ons verafschuwde en gehekeldde groep die alleen de hobby weer oppakt als er iets speciaals te doen is. Dit soort zaken overdenkend moet je haast wel tot de conclusie komen dat je ouder wordt, aargghh!!!

De "harde kern", zoals wij ons zelf nog steeds graag noemen, bestaat nog steeds en komt grotendeels regelmatig bij elkaar, zij het veel minder frequent als vroeger. Ook de "practical yokes" en wat er al niet meer doorgaat voor humor bestaan nog steeds. We zijn dan wel ouder geworden maar we blijven verwoede pogingen doen om het kleine beetje jeugd in ons levend te houden, het lukt niet altijd maar we doen ons best. Aan de andere kant zijn we wel serieuzer geworden en er meer van bewust wat onze handelingen voor gevolgen hebben. Wij zijn ondertussen de "honden op leeftijd" geworden, maar wie neemt onze plaats in? Hiermee kom ik bij de titel van dit verhaal, want ik kan geen "jonge honden" meer ontdekken op de Eindhovense spottersplaatsen. Zijn wij een uitstervend ras geworden? Persoonlijk vind ik de term "jonge hond" leuker dan "de laatste der Mohikanen", maarja, de keuze is blijkbaar niet aan ons. Om één of andere reden stroomt er geen vers bloed in het Eindhovense spotterswereldje. En dat terwijl in vergelijking met mijn jeugdervaringen het vliegveld alleen maar interessanter is geworden, en in de toekomst wordt het nog leuker! Bovendien zijn de eindhovense spotters in SGE veel beter georganiseerd dan vroeger en hebben we een eigen blad waar we, zeg nou eerlijk, best wel een beetje trots op mogen zijn. Misschien dat de KLU open dag verandering brengt in de nu heersende malaise, we kunnen in ieder geval een nieuwe generatie spotters hard gebruiken. Niet alleen voor het voortbestaan van Spotting Group Eindhoven en de ACE maar voor het voortbestaan van de hobby op zich.

Laatst meende ik weer een paar "piepjonge" spottertjes te ontdekken aan het eindhovense hek die uitgelaten een groepje F-16's van Volkel op het 334-platform aan het lezen waren met een minuscule verrekijker. Ik stond met mijn auto geparkeerd op de zandheuvel naast de aeroclub en kon zo goed zien hoe de door de drie jochies vergaarde nummertjes in een schrift werden geschreven. "Ben benieuwd hoeveel ze er goed van hebben" dacht ik nog maar ik betrapte mijzelf er later (tè laat) pas op dat ik niet naar ze toe ben gegaan om uit te leggen hoe het allemaal in elkaar zit met deze hobby. In plaats daarvan moest ik terugdenken aan mijn eigen jeugd wat uiteindelijk heeft geleid tot dit verhaal. De drie spottertjes heb ik sindsdien niet meer terug gezien, misschien zijn ze er al in een vroeg stadium achter gekomen dat meisjes en bier betere tijdverdrijven zijn dan achter de vliegtuigen aan te hollen. Maar in dat geval hebben ze het misschien niet helemaal begrepen waar het eigenlijk om gaat: 10% vliegtuigen, 10% spanning en avontuur, en de resterende 80% gezelligheid. Die gezelligheid is ontstaan uit een enorm samenhorigheidsgevoel en vele daardoor ontstane vriendschappen. Tenminste, zo ervaar ik het. Ik ken een groot deel van serieus-spottend Nederland, niet allemaal bij naam maar zeker toch wel van gezicht. Vele daarvan kennen mij ook en we groeten elkaar of maken een praatje als we elkaar tegenkomen.

Mocht er ooit weer een echte nieuwe generatie Eindhoven-spotters opstaan, dan hoop ik stiekem dat ze net zo worden als wij vroeger waren. Niet dat wij ons zo ideaal gedroegen maar het heeft, nu terugkijkend, wel een positieve stempel op mijn leven gedrukt (hoe ontzettend diepzinnig). en bovendien, wanneer mag ik nu eens opscheppen tegen een jong onervaren spottertje. Daar wacht ik al jaren op. Maar helaas, een echte jonge God zal ik toch nooit meer worden. Wat een hobby...

THRILLSEEKERS



In vergelijking met Japan is alles dicht bij huis, zo ook de Canarische eilanden. Dat daar nog meer te halen valt dan alleen blote borsten heeft René Dolfsma onlangs bewezen. Hij ging in dit fraai stukje Spanje kijken en doet er hier verslag van. De vetgedrukte serials zijn niet zelf gelezen maar opgezocht.

DE CANARISCHE EILANDEN

TRANSAVIA VLUCHT HVO763, STOEL 04F ...

Gelukkig zit je aan de goede kant! Buiten zie je de in nevels gehulde vulkaantop voorbij glijden, terwijl de charter richting vliegveld koerst. Vergeefs probeert ergens achter je een jonge moeder haar blèrende baby te sussen, en je buurman test voor de honderdste keer vast zijn videocamera. "Even lachen voor thuis!" Tijdens de vlucht ben je weer traditiegetrouw vergast op het dienblaadje vol plastic en een beetje eten. Verkrampd van het lange zitten dring je na de landing mee naar de uitgang. De koffers laten zoals gewoonlijk een kwartier op zich wachten voordat ze door zuchtende huisvaders op de karretjes gehesen kunnen worden. Buiten de paspoortcontrole wordt de inhoud van het vliegtuig routinematig verdeeld over de klaarstaande bussen en afgevoerd naar de respectieve vakantiefabrieken. Zon, zee en strand! Maar tot die tijd...

Gewapend met een rugzak en een restantje inter-rail mentaliteit (ik word ook ouder!) heb ik in begin mei twee weken de Canarische Eilanden bereisd. "Toevallig" bevinden zich daar behalve een overschot aan zon en toeristen ook enkele vliegvelden zodat ook de 20 x 60 enkele dagen ter hand genomen kon worden. Echte spotters kunnen het gewoon niet laten. De Canarische eilanden - zeven plus een paar kleintjes - liggen voor de Afrikaanse westkust, ter hoogte van de Sahara. Naarmate de eilanden verder in de Atlantische Oceaan liggen neemt hun schoonheid toe; van de woestijn-eilanden Lanzarote en Fuerteventura, via de hoofdeilanden Gran Canaria en Tenerife naar het paradijselijke Gomera en La Palma en tenslotte Hierro, letterlijk en figuurlijk het einde van de wereld.

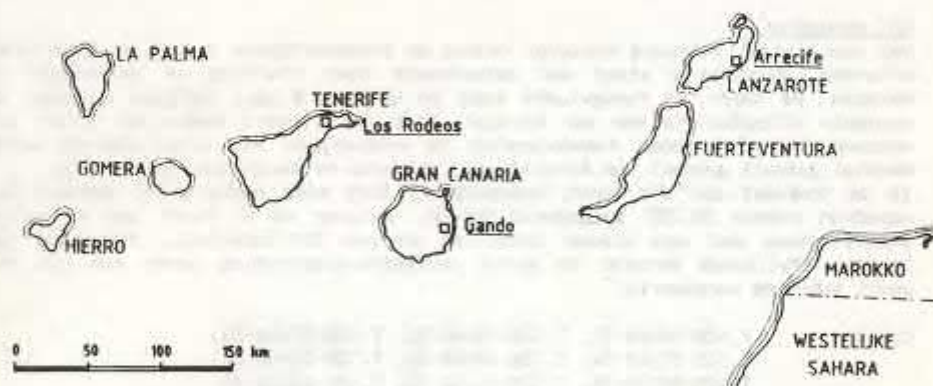
CONFLICTEN IN DE SAHARA

Behalve de strategische waarde van de Canarische Eilanden voor de Spaanse en internationale scheepvaart en handel, is de niet onaanzienlijke militaire aanwezigheid ook in belangrijke mate verwoven met de ligging voor de kust van Westelijk Sahara. Dit voormalige Spaanse gebiedsdeel ligt tussen Marokko en Mauritanië in en ontleend haar waarde aan de grote hoeveelheden delfstoffen in de bodem, met name fosfaat en ijzererts. De Canarische eilanden vormden een belangrijke schakel in de verbinding tussen het Spaanse vasteland en het gebiedsdeel Spaans Sahara.

Toen in 1956 Marokko onafhankelijk werd van Frankrijk, maakte het ook aanspraak op Spaans Sahara. Om de Spaanse belangen te beschermen werden de CASA 352's

(Ju52) van Ala 36 op Gando versterkt met bewapende Harvards, CASA 2.111's (Me111) en Hispano 1.112 Buchons (Me109). De transport- en gevechtsvliegtuigen van Ala (Mixte) 36 zijn actief bij het woestijnconflict betrokken geweest. De woestijnvos in de badge van 461 escuadron herinnert nog aan deze periode. In 1974 laaide het conflict in Spaans Sahara weer op en besloot Spanje het gebied te verlaten en aan de bevolking over te laten. Marokko was het met deze onafhankelijkheid niet eens en claimde dat het gebied Marokkaans moest worden. Om deze aanspraak kracht bij te zetten organiseerde koning Hassan in november 1975 de "El Masira", de "Groene Mars"; meer dan 300.000 vrijwilligers trokken ongewapend en met de Koran in de hand het gebied binnen. Kort hierop werd Spaans Sahara daadwerkelijk verdeeld tussen Marokko en Mauretanië. Ter herdenking aan deze Groene Mars is 6 november als nationale feestdag uitgeroepen, als hoogtepunt van de onafhankelijkheidsfeesten in de maand november. Ook de naam "Green March" van het ondertussen vrij bekende demonstratieteam van de marokkaanse luchtmacht is hier aan ontleend.

Met de bezetting van de Westelijke Sahara door Marokko kwam echter geen eind aan de gespannen situatie. De lokale bevolking, verenigd in het bevrijdingsfront Polisario, kwam in opstand en een zich tot heden voortslepende guerilla oorlog begon. Om zich enigszins te beschermen tegen invallen van Polisario werd om het Marokkaanse gebied een vijf meter hoge aarden wal aangelegd. Ook hier heeft de aanwezigheid van de Verenigde Naties, die de Canarische Eilanden als aan- en afvoerbasis voor personeel en voorraden gebruikt, weinig rust kunnen scheppen.



GANDO - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA di.04-05-93 & vr.07-05-93

De Buchons (In Spanje gebouwde Messerschmitt 109's) hebben dienst gedaan tot halverwege de zestiger jaren en de CASA 2.111's (Reinkel 111) nog enkele jaren langer. De opnamen voor de film "The Battle of Britain", waarin grote formaties Duitse jagers de strijd aanbinden met "the few" zijn in deze tijd op Gando gemaakt. In 1967 werden de vliegende museumstukken vervangen door Dakota's en de HA.200 Saeta, ook al niet meer de jongsten. Aldus een korte samenvatting uit het rariteitenkabinet van de "Torre de la Conquista". Dit kleine luchtmachtmuseum bevindt zich op de Base Aerea de Gando en is slechts bij grote uitzondering toegankelijk voor bezoekers. Dit bleek ook wel toen het verroeste slot zelfs na een scheut kruipolie slechts met moeite kon worden opengewerkt!

De huidige uitrusting van de Spaanse Luchtmacht op Gando is beter bij de tijd. In de shelter-area in het zuiden tussen de 2 banen en de zee levert 462 esquadron dagelijks een gevecht tegen technische en logistieke probleempjes om enkele Mirages per dag de lucht in te krijgen. Dit is waarschijnlijk ook de reden dat de Mirage F-1's voortaan gepoold worden met Ala 14. De C.14-57 was al in een lichtgrijs jasje gestoken en voorzien van de code 14-57. Hard vliegen doen ze niet en door de heatwaves en ladders zijn ook gesleepte kisten niet of moeilijk te lezen. In het dorpje Las Puntillas kan je wel lekker dicht bij de kop van de baan tegenover de Mirages komen, maar om hier nou een hele dag te gaan zitten smelten voor een paar nummertjes...

Vanaf het terras op de luchthaven heb je, met een verfrissing onder handbereik, goed uitzicht over de militaire platforms. Rechts staan de Aviocars en de Policia Bolkows, links bij de grote hangar de Friendships en Puma's. Hier komen meestal ook de bezoekende transporttoestellen te staan. Voorheen werd de mekelijkse pendeldienst met post en personeel van en naar het Spaanse vasteland onderhouden met een Boeing 707. Tegenwoordig wordt Gando enkele malen per week aangedaan door een Hercules. De Herc op 4 mei had een minder alledaagse lading. Deze kwam namelijk een aantal zware criminelen brengen voor een verblijf in de gevangenis bij Marzagan. Over vlucht-gevaar gesproken! Een andere bezoeker die dag was een franse Transall die onderweg was naar Afrika. Ook in die richting ging een witte Antonov 24 van de UN. Deze stond echter verstopt op het tweede civiele platform (general aviation) en kon derhalve niet gelezen worden. Dankzij een gastvrije uitnodiging van 802 en 461 squadrons stond ik zelf namelijk inmiddels aan de overkant van de baan.

461 esquadron

Met een tiental Aviocars verzorgt 461esq de transporttaken tussen de Canarische eilanden. Regelmatig staat een detachement voor training of oefeningen op Matican. De heen- en terugvlucht kost in theorie 8 uur, hetgeen ongeveer de maximale vliegduur is van een Aviocar. Voor de vliegers onderling is het een erezaak de reis zonder tussenlanding te volbrengen! Als uitwijkvelden wordt meestal gebruik gemaakt van Arrecife op Lanzarote en Casablanca in Marokko.

In de toekomst zal dit soort waaghalzerij niet meer nodig zijn, wanneer het squadron enkele CN.235 toegedeeld krijgt. Aviocar 46-50 heeft een wit-grijs kleurenschema met een blauwe cheatline en een VIP-interieur. Aangezien het toestel afwijkende motoren en extra navigatie-electronica wordt het als een apart sub-type aangemerkt.

C.212: T.12B-18/46-31, T.12B-19/46-32, T.12B-27/46-33,
 T.12B-31/46-34, T.12B-49/46-36, T.12B-55/46-37,
 T.12B-58/46-38, T.12B-64/46-93, T.12C-43/46-50

462 esquadron:

Mirage F.1EE: C.14-62/46-11, C.14-68/46-17,
 C.14-72/46-22, C.14-57/14-57

802 esquadron - Salvamento Canarias

Op papier zou het reddingssquadron moeten beschikken over 3 F27-300MPA's voor patrouille- en opsporingsvluchten en 4 AS332B Puma's voor het reddingswerk. De Friendships waren inderdaad present, behalve de D.2-01 die op dat moment net bij Fokker op Woensdrecht voor onderhoud was aangekomen. Ook de andere twee komen te zijner tijd voor een grote beurt in aanmerking. De 2 aanwezige Puma's maakten echter overuren. Voor een vierde is voorlopig nog geen geld en nummer 3 is in november van het vorig jaar gezonken na een noodlanding op zee. Sindsdien is men begonnen de SAR-Puma's te voorzien van opblaasbare drijvers en met deze modificatie is een vervanger inmiddels aan zijn afleveringstests begonnen.

As.3328: HD.21-4/802-02, HD.21-10/802-04
F-27-300MPA: D.2-02/802-11, D.2-03/802-12

Policia:
Bo.105C: EC-DTE
Bo.105CB: EC-ECI

bezoek dinsdag 4 mei:

KC-130H:	TK.10-07/31-52	EAE	ala31
C-160F:	F54/61-MZ	Adla	ET61

bezoek vrijdag 7 mei:

C.212:	T.12B-51/74-48	EAE	ala74
--------	----------------	-----	-------

LOS RODEOS - TENERIFE NORTE vr.07-05-93

In 1986, na de opening van een de nieuwe luchthaven Reina Sofia in het zuiden van Tenerife, werd Los Rodeos gesloten voor internationaal passagiersvervoer. Mede aanleiding hiervoor was de vliegcrash, waarbij een landende 747 in de mist op een KLM Jumbo invloeg. Sindsdien worden hier nog hoofdzakelijk binnenlandse vluchten afgehandeld. Ter plaatse wordt al gauw duidelijk hoe ondoordacht en krap bemeten dit vliegveld is aangelegd, in een vallei midden tussen twee bergruggen. Door de overheersende noord-westelijke zeewind heerst er een gevaarlijk onbestendige weersituatie die van uur tot uur kan variëren van stralend strandweer tot dichte nevel of sterke windstoten. Het is dan ook altijd weer afwachten of de FAMET (landmacht)-helies aan de overkant van de baan wel buiten staan. Des te meer omdat de Canarios een onuitputtelijke voorraad religieuze feestdagen schijnen te hebben.

Tijdens mijn omzwervingen trof ik 2 maal (van de 6 keer) de Hueys en Bo105's thuis aan. De operationele toestellen worden overdag netjes naast elkaar aan de rand van het platform geparkeerd en 's-avonds weer binnen gezet. Vanaf de doorlopende weg langs het hek en de hoofdpoot zijn de codes redelijk gemakkelijk te lezen. Men staat hier echter niet te springen om (s)pottekijsers, en voor het inspannende spoorwerk naar serials gunnen ze je meestal geen tijd.

BHelCan VI:

UH-1H: HU.10-28/ET-208, HU.10-33/ET-213, HU.10-35/ET-215,
HU.10-50/ET-224, HU.10-70/ET-240, HU.10-81/ET-251,
HU.10-78/ET-255
Bo.105LOH: HR.15-32/ET-150
Bo.105GSH: HR.15-64/ET-165, HR.15-66/ET-167

bezoek vrijdag 7 mei:

C.212:	T.12B-27/46-33	EAE	461esq
--------	----------------	-----	--------

ARRECIFE - LANZAROTE di.11-05-93 & wo.12-5-93

Door het onberispelijke stralende weer en de pico bello (relatief nieuwe) toeristische voorzieningen kan Lanzarote zich verheugen in een groeiende belangstelling van de Noordeuropese vakantiemakers. De luchthaven is modern en gezellig, maar zit wat krap in haar behuizing. Het grootste probleem is echter dat het militaire gedeelte nauwelijks te zien is, behalve vanuit het

bungalowpark aan de overkant van de baan. Vrijwel dagelijks komen hier militaire transportkisten met goederen of voor een tussenlanding. Langs de grote weg onder de landing ligt overigens een wijnhandel waar ze een bijzonder lekkere lokale wijnsoort verkopen (hik!).

bezoek dinsdag 11 mei:

KC-130H: TK.10-06/31-51

EAE

ala31

bezoek woensdag 12 mei:

C.212: T.12B-27/46-33

EAE

461esq

Bo.105CB: EC-ECI

Policia

Met dank aan Manuel Manchon Portillo, Teniente Aizpurua en hun collegae.

==#=#=#=#=#

CENTRAL ENTERPRISE '93

Juni is de maand waarin jaarlijks de grote NAVO-luchtoefening "Central Enterprise" plaatsvindt. Vooral de Amerikanen namen dit jaar deze gelegenheid aan om weer eens goed uit te pakken: maar liefst zes, zij het kleine, deployments kwamen dit jaar voor Central Enterprise naar Europa. De absolute klapper daaronder zijn natuurlijk de F-117's van het 415FS van Holloman op Gilze-Rijen, deze zijn voor het eerst operationeel in Europa te zien (ze zijn al eens eerder geweest maar toen heel stiekem) en zorgden zo voor een enorme publieke belangstelling. Laten we de zes deployments eens op een rijtje zetten:

plaats	eenheid	afkomstig van	type	code	aantal	aankomst
Brustem	175FS/SD ANG	Sioux Falls MAP	F-16C	SD	8	09-06
Gilze Rijen	415FS/49FW	Holloman AFB	F-117A	HO	8	08-06
Karup	184FS/AR ANG	Fort Smith MAP	F-16A	FS	8	05-06
Lakenheath	27FW	Cannon AFB	F-111F	CC	8	02-06
Ramstein	131FS/MA ANG	Barnes MAP	A-10A	MA	8	06-06
Spangdahlem	41ECS/28AD	Davis-Monthan AFB	EC-130H	DM	2	03-06

Waar een deployment bezig is daar zijn natuurlijk ook spotters te vinden, het leek ons daarom niet onaardig en zeer actueel om de lezers hier bezoeken aan twee van de velden die te maken hebben met deze deployments voor te schotelen. Oftewel, een dagje Gilze en een (half) dagje Ramstein.

GILZE-RIJEN di.08-06-93

Dit was de dag dat heel spottend Nederland, een ongekend aantal "dagjesmensen" en 15 undercover ME-agenten gespannen zaten te wachten op een unieke gebeurtenis: de aankomst van 8 F-117 Stealths (om de bij Jan Publiek populaire naam maar eens te gebruiken) op Nederlandse bodem. Het gerucht was de voorgaande

maanden uitgegroeid van zomaar een sterk verhaal tot bijna 100% zekerheid, en nu moest het gaan gebeuren. De dag ervoor waren met de komst van een Starlifter en een (civiele) DC-8 voor de meesten de laatste twijfels definitief weggenomen. De komst van F-117's was best wel spectaculair maar niet ongeloofwaardig. Per slot van rekening had het 49FW toen men nog met F-15's opereerde al van Gilze-Rijen gebruik gemaakt als deployment veld, dus waarom nu niet? Bovendien was het geheime van de F-117 er al lang af, sterker nog, de F-117 is één van de pronkstukken van de US Air Force en laat deze graag publiekelijk zien.

's Morgens was het al behoorlijk druk op de welbekende spottersplek en het zou alleen nog maar drukker worden. Het publiek werd die ochtend en middag getrakteerd op een matig vliegend 314 squadron en enkele vertrouwde en iets minder vertrouwde bezoekers. De twee Starlifters waren beide in het nieuwe grijze kleurenschema plus staartband en vooral de eerste (66-0160) wist de aanwezigen te vergasten op een zeer spectaculaire take-off.

De lokale bevolking had die avond blijkbaar niets beters te doen want massaal kwamen ze de spotters hinderen bij het uitvoeren van hun hobby. Gelukkig zijn de meeste spotters inventief genoeg om er toch voor te zorgen dat ze vooraan staan, vooral het gerucht dat de F-117's met westenwind in plaats van de verwachte oostenwind binnen zouden komen deed vele mensen in het weiland belanden, druk turend in de verkeerde richting! Om acht uur was het zover, vier F-117's kwamen in twee losse formaties twee keer over en maakten toen een vrij normale landing, richting publiek. Drie kwartier later volgden de overige vier op dezelfde wijze en was het F-117 deployment een feit. Helaas voor velen zat er al een "dubbele" bij: de 830 stond twee jaar geleden namelijk al op Le Bourget!

Wat betreft de registratienummers van de F-117's het volgende: wat betreft de "fiscal years" lijken deze nogal door elkaar te lopen maar dat is eenvoudig te verklaren. Omdat deze toestellen voorheen geheim waren stonden zij bij de aankoop niet in het normale budget en kregen ze dus ook geen normale registratie nummers toegewezen. In plaats daarvan kregen ze de daarvoor gebruikelijke driecijferige nummers, die nog steeds op de toestellen staan. Later, toen de toestellen in het gebruikelijke systeem werden ingepast kregen de toestellen ook normale nummers toegewezen. Om verwarring te voorkomen zijn deze gebaseerd op de driecijferige nummers maar daarvoor moest nogal wat gegoocheld worden om dubbeling met reeds bestaande nummers te voorkomen. Vandaar.

314sqn:

F-16A: J-135, J-139, J-140, J-361
F-16B: J-209

bezoek:

Alouette III: A-549	KLU	GpH
Bö.105CB: B-66	"	299sqn
F-16B: J-211, J-882	"	316sqn
PC.7: L-10	"	EMVO
F-16B: FB-18	BLU	10w
C-141B: 65-9411	USAF	438AW
66-0160	"	60AW
CH-47D: 87-0111	US Army	502AvReg/'D'co

deployment:

F-117A:	797/HO (81-10797), 807/HO (83-0807), 808/HO (83-0808), 812/HO (84-0812), 823/HO (86-0823), 830/HO (85-0830), 836/HO (85-0836), 839/HO (86-0839)	USAF	415FS
---------	--	------	-------

RAMSTEIN di.15-06-93

Ondanks het verwachte slechte weer (ook deze keer bleek weer dat ongunstige voorspellingen doorgaans uit komen) gingen we kijken op Ramstein waar acht A-10's van de Air National Guard gedeployed staan. Het was eigenlijk de bedoeling geweest dat hier twee A-10 deployments plaats zouden vinden, één van de Connecticut ANG en de andere van de Massachusetts ANG, maar alleen laatstgenoemde is uiteindelijk op komen dagen. 's Morgens werden we vanaf het uitzichtspunt op de Bismarckturm in Landstuhl al vergast op drie israëlsche en drie egyptische F-16's op aflevering, mooi meegenomen! Iets voor de middag zou er nog een egyptenaar op bezoek komen, namelijk een Buffalo. De rest van de bezoekers zijn voor Ramstein standaard, alleen de nederlandse Orion leek ons iets uit de route! De acht A-10's, waarvan we er zeven hebben zien vliegen zijn een allegaartje aan toestellen, slechts twee hebben een "MA" code en een paar anderen niet meer dan een rode staartband. 's Middags begon het slechte weer minder fraaie vormen aan te nemen waardoor we richting Spangdahlem vertrokken zijn alwaar we tot 's avonds negen uur gestaan hebben. Resultaat: één van de twee EC-130's, één Phantom en een hele berg A-10's en F-16's.

58AS:

C-12F:	84-0161	UH-1N:	69-6607
C-20A:	84-0501	T-43A:	73-1149
C-21A:	84-0084, 84-0086		

512FS:

F-16C:	85-1428/RS, 85-1455/RS, 85-1457/RS, 85-1471/RS, 87-0240/RS, 87-0247/RS
F-16D:	86-0049/RS

526FS:

F-16C:	85-1422/RS, 85-1461/RS, 86-0232/RS, 86-0313/RS, 87-0227/RS, 87-0259/RS
F-16D:	87-0383/RS, 88-0152/RS

86FW:

F-16C:	87-0242/86Wg
--------	--------------

bezoek:

C-141B:	65-9402	USAF	437AW
	66-0183, 66-0195, 67-0013	"	438AW
C-5B:	84-0059	"	436AW
C-9A:	71-0882	"	55AAS
C-21A:	84-0082	"	7005ABS
UH-60A:	88-26054	US Army	236MedCo
F-16B:	J-267	KLU	323sqn
P-3C(11):	303	MLD	MarPat
Tornado:	44+88, 45+17	Luftwaffe	J8G33
BAe.125 CC.3:	ZD620	RAF	32sqn
DHC.5:	1167/SU-BFG	EAF/ADC	
F-16C:	9927, 9935	"	delivery
F-16D:	9808	"	"
F-16C:	547	IDF/AF	"
F-16D:	666, 667	"	"

deployment:

A-10A:	78-0583/MA, 79-0104/MA	USAF	131FS/MA ANG
	78-0614/--, 78-0616/--	"	"
	78-0612/--, 78-0647/--, 78-0659/--	(131FS/MA ANG)	



Tijdens de recente open dag op Bitburg stonden BDRT F-100D (54-2239)/FW-239 en F-4C 63-7576 afgelegen te wachten op de dingen die gaan komen. (08-05-93)



In deze ACE een kort tripverslag uit de Canarische eilanden. Op Gando kon tijdens een basisbezoek deze Casa 212 T.12B-55/46-37 geplaat worden. (04-05-93)



Behalve Mirages en Casas heeft men op Gando ook een SAR-eenheid die onder andere over deze As.332B Super Puma, de HD.21-10/802-04, beschikt. (04-05-93)



Het 23e smaldeel van de belgische luchtmacht op Kleine Brogel roteerde in mei met griekse A-7's van 340 mira, waaronder deze TA-7H 161218. (KB, 12-05-93)



Het is jammer dat we geen kleurenfoto's op de kaft hebben staan want dan had deze foto van de J-142 in 316-jubileumkleuren er nog mooier uit gezien. (mei 93)



Behalve F-117's op Gilze hebben we dit jaar al meer opmerkelijke toestellen op nederlandse velden gezien. De Su-27's op Leeuwarden scoorden ook hoog. (21-04-93)