

ACE

Spotting Group Eindhoven



1995 / 1

Februari



Ford vereerde ons in november weer eens met het bezoek van een BAC 1-11, de G-BEJM. Altijd weer fijn om zo'n oudgediende te mogen verwelkomen. (09-11-94)



Op dezelfde dag werd deze Learjet 60 N638LJ van Texas Instruments geplaat. De LJ60 is een grotere broer van de bij militaire spotters bekende C-21. (09-11-94)



Twee op Eindhoven opgeslagen Friendships zijn omgespoten in de kleuren van NEPC Airlines, de N244MA en deze PH-RFG. De N244MA heeft kort de regi VT-NEH gehad.

REDACTIONEEL

SPOTTING GROUP EINDHOVEN
Postbus 1245
5602 BE Eindhoven

ACE AVIATION MAGAZINE
Pisanostraat 272
5623 CJ Eindhoven
040 - 455004

ACE is een twee-maandelijkse uitgave van Spotting Group Eindhoven, en is alleen bedoeld voor privé gebruik. Overname van gegevens is enkel met bronvermelding toegestaan. SGE-lidmaatschap (1 jaar t/m 31 dec) is inclusief ACE-abonnement, familie-lidmaatschap is zonder abonnement en gebonden aan binnen SGE geldende voorwaarden.

Lidmaatschap SGE : f 27,50
Familieleden : f 10,00
Abonnement ACE : f 25,00
Losse nummers : f 3,00

ABN-AMRO: 52.86.95.479
Giro: 69 91 468
Ten name van Spotting Group Eindhoven, met vermelding van naam en adres.

Redaktiesamenstelling:

Jan-Pieter Bergmans, Marco Dirckx, Perry Dirckx, Hans vd Donk, Stephan vd Krommenacker, Frits Widdershoven.

Beste lezers,

Sommige zaken nemen soms een onverwachte wending. Zag het er een maand geleden nog slecht uit voor de GRAS, nu blijkt dat enkele lieden toch de fakkel hebben overgenomen en de vereniging een tweede leven hebben gegeven. Ze hebben zelfs weer een eigen blad met de optimistische naam "Take Off". Consequentie voor ons is wel dat de samenwerking met betrekking tot de ACE nu geheel voorbij is. Het blad is weer helemaal voor en door SGE, zelfs de woordjes "Spotting Group" zijn op de kaft teruggekeerd. Hopelijk hebben de collegae van Gilze succes met hun blad en kunnen we in de toekomst gewoon blijven samenwerken.

MEDEWERKERS:

Aviation Cosmetics, Corné Beerens, Frans vd Broek, Ron v Dooren, Sgtl Henk v Dijk, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Michiel v Herten, Plug and Play, Patrick Reniers, Ben Schilders, Scramble & SAS BBS, Vliegbasis Eindhoven.

INHOUD:

Redactioneel	1
SGE'tjes	2
In de Landing	3
ActuEel	8
Grumman S-2 Tracker (deel 3)	12
Museumstukken - Duitsland	19
Spotlicht - Aviation Cosmetics	23
Er Was Eens - RAF movements	26
Thrillseekers - Oekraïne (deel 2)	27

FOTO VOORPAGINA:

De C-2 is als eerste van drie F-27's gestoken in het nieuwe witte kleurenschema, en is hier duidelijk in zijn element! (Met dank aan Henk van Dijk)

SGE 'tjes

GRAS WEER UIT HET DAL GEKROPEN

Dachten we in het vorige nummer nog dat het doek was gevallen voor de GRAS, blijkt dit nu verre van waar te zijn. Enkele ondernemende lieden hebben de fakkel overgenomen en zijn vol goede moed van start gegaan. Dit doet ons meteen denken aan het jaar 1990, toen speelde zich iets dergelijks af met betrekking tot SGE. Hopelijk beseffen ze waar ze aan begonnen zijn, of misschien juist beter van niet.

Niet alleen hebben ze de vereniging van de ondergang gered, maar ze hebben ook een eigen blad het levenslicht laten zien: "Take Off". Het heeft daarom geen zin meer om in de ACE de Gilze-movements te plaatsen, hoe graag wij dat ook deden. De redactie van het nieuwe blad is ook niet meer bereid om ons nog te voorzien van hun movements. Daarom geen "Runway 28" sectie meer in dit blad. Of het moet zijn dat jullie dit graag willen blijven zien en dat wij de movements blijven ontvangen. Het is aan jullie...

Tenslotte willen wij het oude bestuur danken voor de samenwerking en het nieuwe bestuur en de redactie veel succes toewensen. De overgang is wegens gebrek aan communicatie niet geheel vlekkeloos verlopen, maar dat is een interne aangelegenheid. Wij hopen desondanks dat de "Take Off" een lang leven gegund is.

BASISBEZOEKEN

Invijds hebben we weer enkele basisbezoeken weten te regelen. Uiteraard de reis naar Portugal begin mei, maar daarvoor is de aanmeldingsdatum reeds verstreken. Voor wie het iets dichter bij huis wil houden kunnen we alvast de volgende twee evenementen aanbieden: Rheine-Hopsten op 26 april en Bückeburg op 24 mei. Mits we 's middags geen andere plannen hebben zijn we op Hopsten de hele dag welkom. Diegenen die vorig jaar mee zijn geweest naar Bückeburg weten al dat dit een zeer fraai bezoek is, vergeet niet dat de laatste Meer Alouette II's op dit veld gebaseerd staan. Geïnteresseerden kunnen zich tot uiterlijk 31 maart aanmelden bij Stephan vd Krommenacker: 040-521127.

Enkele afwijzingen hebben we ook ontvangen. Ondanks eerdere toezeggingen kregen we toch geen toestemming om binnenkort op Brustum de chileense MirSip-Mirages te fotograferen. Ook op Weelde mochten we wederom niet komen. Uiteraard blijven we gewoon proberen.

Er zit nog meer in de planning. Zo is bijvoorbeeld Deelen al zo goed als rond en zijn er brieven verstuurd naar Butzweilerhof en Aachen-Merzbrück (belgische landmacht), en Bonn-Engelgar (Bundesgrenzschutz).

BEL-LIJN

Belangrijk! Het komt wel eens voor dat basisbezoeken op zeer korte termijn plaats vinden. Mensen die hiervoor in aanmerking willen komen moeten dit even telefonisch aan Stephan vd Krommenacker kenbaar maken.

IN DE LANDING



MILITAIR OKTOBER 1994 AANVULLINGEN

03		C-12	USAF/USAr.	
04	8.+..	CH-53G	Heer	17.30u
14	303	P-3C(II)	MarPat	

MILITAIR NOVEMBER 1994 AANVULLINGEN

07	FA122	F-16A	2sm	* 16.15u 2x, "Tiger93", to EBBL
14	L-..	PC-7	EMVO	* "Archer21", to EHGR
15	LX-N90455	E-3A	NAEWF	* 14.25u, "Nato14", from EHVK
16	LX-N904..	E-3A	NAEWF	*
22	305	P-3C(II)	MarPat	a "NRN015", div EHVb, dep 23
	306	P-3C(II)	MarPat	a "NRN236", div EHVb, dep 23
23	3..	P-3C(II)	MarPat	
24	FB08	F-16B	2w	* 11.33u 4x, "AFB209B", to EDUR
	FB09	F-16B	2w	* 12.05u, "AFB209A", EHGR/EDUR

MILITAIR DECEMBER 1994

01	83-050.	C-20A	76ALS	"Mot32"
02	59	N262DE	3S	a 16.50u, "FMN031", dep 03
05	J-...	F-16B	313sqn	* 11.50u 2x, "m1761", to EHTW
	FA..	F-16A	BLu	* 12.28u, "Basic11A"
	FA..	F-16A	BLu	* 12.28u, "Basic11B"
	J-...	F-16A	314sqn	* 14.15u 4x, "m1978", to EHGR
	F-...	F-16.	BLu	* 16.25u, "Basic31A"
	F-...	F-16.	BLu	* 16.25u, "Basic31B"
06	F-...	F-16.	BLu	* 15.30u 2x, "Basic21A", frm EHVK
	FA..	F-16A	1sm	* 15.30u 2x, "Basic21B", frm EHVK
07	G-273	C-130H-30	334sqn	"AFB666"
	F-...	F-16.	BLu	* 10.47u 2x, "Basic11A"
	F-...	F-16.	BLu	* 10.47u 2x, "Basic11B"
	309	P-3C(II)	MarPat	* 13.02u, "NRN121", from EHTW
	J-...	F-16B	323sqn	* 14.02u, "Guide", to EHLW
08	A-275	Alouette III	298sqn	"Doris275"
12	L-...	PC-7	EMVO	* 10.33u, "Diamond08", to EHW0
	FB24	F-16B	2sm	* 12.10u 6x, "AFB113", EBFS/EDAR
	J-...	F-16A	314sqn	* 14.30u 2x, "m1978", to EHGR
13	F-...	F-16	BLu	* 09.55u, "Sting11"
	FB12	F-16B	nb	* 12.08u 3x, "AFB222"
	306	P-3C(II)	MarPat	d 14.46u, "NRN017"
	J-008	F-16A	313sqn	"m1762", to EHTW
14	FB..	F-16B	BLu	* 11.50u 3x, "AFB222"
	L-...	PC-7	EMVO	* "Diamond09"
15	FB..	F-16B	BLu	* 12.48u 3x, "AFB222", to LFQI
	G-275	C-130H-30	334sqn	d 16.05u, "AFB604", to EBMB
	J-633	F-16A	nb	"NAF2995"

19	311	P-3C(11)	MarPat	* 11.26u, "NRN111", to EHSB
	FA126	F-16A	23sm	* 11.46u, "Devil92", to EDUL
	PH-SBK	Be.200	MLD	13.15u, "PHSBK", frn EHBK
	CH04	C-130H	20sm	* 14.10u, "AFB623", to EBMB
	83-0500 ?	C-20A	76ALS	d 16.30u, "Mot38", to EDAR
20	J-...	F-16B	313sqn	* 09.47u, "m1761", to EDNP
	CF-02	Merlin IIIA	21sm	10.04u, "AFB610"
	J-877	F-16A	323sqn	* 10.46u 3x, "Pencil3"
	...	F-16		* 12.36u, to EHVK
21	J-...	F-16	306sqn	* 10.43u, "m1631", to EHVK
	CH..	C-130H	20sm	10.58u, "AFB623"
22	FB21	F-16B	1sm	* 13.00u 2x, "Sting11"
23	UR-76687	IL.76MD	Ukrain gvm	10.23u/, "PWL06289/"
	SP-LWA/1604	An.26	13PLT	10.45u, "PWL06282"
	SP-LWB/1603	An.26	13PLT	d 17.20u, "PWL0701"
	837	Tu.154M	36SPLT	d 13.13u, "NRN070"
	3..	P-3C(11)	MarPat	

De J-633 op de 15e, een uitwijker van Volkel dat wegens icing conditions gesloten was, kwam waarschijnlijk van LIPX (=Villafranca), de Herc op dezelfde dag kwam even langs om de opening van de nieuwe taxibaan luister bij te zetten. Op de 23e wel heel onverwacht bezoek. Omdat een overleden poolse soldaat die Breda mee heeft helpen bevrijden ook hier na zijn dood begraven wilde worden, kwam de poolse luchtmacht opdraven met een Tu.154 en twee aan LOT verhuurde An.26's. Van de Antonov's is niet geheel duidelijk welke als eerste binnenkwam, en dus bij wie welk callsign hoort. Ook die dag een Oekraïense IL.76, welke waarschijnlijk hier was i.v.m. het CSE verdrag.

MILITAIR JANUARI 1995

02	J-...	F-16		* 15.18u, "Hammer"
05	J-...	F-16		* 10.25u, "Tiger03", to EHGR
	J-...	F-16B		* 11.10u 2x, "Hammer", frn EHSB
	...	F-16A		* 11.30u 2x, "Cocktail"
	J-...	F-16B	312sqn	* 12.35 2x
	G-273	C-130H-30	334sqn	* 13.00u, "AFB666A"
	83-0500	C-20A	76ALS	16.15u, "Mot.."
06	...	C-130		* 12.23u, "AFB628", from EHTW
09	40[black]	An.24B	Ukrain AF	"UR71663", from Kiev-Borispol
	G-27.	C-130H-30	334sqn	* "AFB626", to EBMB
	J-...	F-16		* 15.21u
10	J-...	F-16B		* 11.29u, "Hammer", to EHVK
	J-...	F-16	KLu	* 14.35u, "Tiger01", to EHTW
	...	F-16B		* 15.40u
11	40[black]	An.24B	Ukrain AF	d 10.10u, "UR71663", to EBMB
	G-275	C-130H-30	334sqn	* 12.20u, "AFB629"
	J-...	F-16	314sqn	d 14.08u, "HH15A"
	J-...	F-16	314sqn	d 14.08u, "HH15B"
	G-273	C-130H-30	334sqn	* 14.49u, "AFB622"
	3..	P-3C(11)	MarPat	*
12	69-6566	C-130E	435AW/37AS	* 11.00u/12.00u
13	G-27.	C-130H-30	334sqn	* 13.08u
16	G-27.	C-130H-30	334sqn	* 16.15u
17	CH-05	C-130H	20sm	12.40u, "NAF623, to EBBL
	XW66.	Nimrod R.1	51sqn	12.31u, low over, to ETUR?
18	G-275	C-130H-30	334sqn	12.00u

	J-207	F-16A		* 12.15u
	J-...	F-16		* 12.15u
	3..	P-3C(11)	MarPat	* 12.30u
23	3..	P-3C(11)	MarPat	13.00u/13.30u
24	G-275	C-130H-30	334sqn	* 11.15u, 14.15u
	XV73.	Wessex HCC4	Queens flt	* 14.00u, to ETUO
	FA..	F-16A	2sm	* 12.00u 3x
26	A-218	Alouette III	GPH	13.00u, at Oirschot
	A-275	Alouette III	GPH	13.00u, at Oirschot
	A-488	Alouette III	GPH	13.00u, at Oirschot
	A-536	Alouette III	GPH	13.00u, at Oirschot
30	PH-SBK	Be.200	MLD	* 12.20u, "NRN366"
	83-0500	C-20A	76ALS	16.05u/16.30u, "Mot38"
31	G-27.	C-130H-30	334sqn	* 12.00
	...	F-16		* 15.45

Op de 2e kwam UP-3A 150495 van NAF Keflavik met callsign "Navy50495" op flight level 260 inbound MC6 overzetten. Alhoewel dit natuurlijk geen Eindhoven-movement is vermelden we hem hier toch even omdat het apparaat goed te zien was. De Gulf op de vijfde heeft na het maken van meerdere approaches ook nog zo'n negen minuten binnen gestaan. Alweer een klapper op het Eindhovense beton: de An.24B van de Ukrainse luchtmacht was hier i.v.m. het CSE verdrag en had 47-06 op de intake-covers staan, wat zou duiden op het c/n 87304706. Dit is echter niet op de kist zelf gelezen maar toch lijkt dit nummer volgens insiders vrij zeker te zijn. De C-20A op de 30e had waarschijnlijk te kampen met motorproblemen, want bij binnenkomst moest de brandweer er aan te pas komen.

CIVIEL NOVEMBER 1994

01	HB-VKR	Da10	ALAG		LSZH/EDDS	
	OY-BEB	Be90	Lenco		/EKBI	
02	F-BVPR	Da10	EFS	EFS123A/B	EBHK/LFPB	
	G-BPYR	PA31	Eastern Air	EAX22B/C	EGNX/EGNX	
	G-ROWN	Be200	Cheuffair	CFR431/441	EGLL/EGLL	03
	HB-ILH	CL600	Jet Aviation	PJS501/502	EHAM/EGPH	
	N5104	G1159	General Motors		LSZH/LSZH	
04	D-GIGF	PA34			EDRK/EDDH/EDRK	
	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGTF	
08	N638LJ	LJ60	Texas Instruments		EBBR/EGCC	09
	N900VL	G1159	Berg Electronics		EGLL/LFGJ	
	OY-JER	SWM	Jetair	FOX578	EHRD/LSZH	
09	F-GHVG	SWM	Chal'Air	CLG881/2	LFRK/LFRK	
	G-BEJM	BAe111	Ford Air	FOB424/6	EBHK/EGSS	10
	OY-JER	SWM	Jetair	FOX578/566	EDDF/LKPR	10
10	D-ERHK	Be33			/	
	D-IVHP	Ce414			EDVV/EDVV	
	OY-AZW	SWM	Rijnmond	RAZ731	EHRD/EDDN	
11	D-ICAB	Ce551	Thesing		EDLG/EPPO/EDDL	
	OD-HOP	B.206	Publi Air		EHZZ/EBAW	
	OY-AZW	SWM	Rijnmond	RAZ731	EBHK/EHRD	
14	D-ILIN	Be200	EAS		EDFM/EDFM	
	ZS-MMM	Be58			EGMD/EGMD	15
15	G-ROWN	Be200	Chauffair	CFR421/441	EGLL/EGLL	17
	HB-VIO	Ce550	Skywish	ROQ304	LSZH/LSZH	
	HB-VIS	Ce550	CAT	ROQ1304	LSZH/LSZH	



16	F-GJJJ	Be100	Chal'Air	CLG331/3	LFRK/LFRK	
	G-OAVX	Be200	ATS	AVT616	EGHI/EGHI	
	N541JA	Be60	Bard Air		EHGG/EDBB	
	N6069E	Be35			/	
	OY-OCM	P68C	Merwood		EKOO/LFOB	
17	G-BMZD	Be90	Colt Aviation		EGHR/EGHR	
18	N541JA	Be60	Bard Air		EDHL/EHGG	
21	F-GFHC	Be90	Locavia	LOC83PB	LFRS/LFRV	
	G-BVMA	Be200	Manhattan Air		EGLK/LFMD	
	G-IJYS	BAe31	Air Kilroe		EGBJ/EGWJ	23
	HB-VIA	MU300	Sirius		LSZH/LFPB	
	N67JG	PA31T	Guido		EDYR/EDYR	22
	NB16RL	Be90	Pecktron Avn.		EHAM/EGNE	
	OE-LLM	DHC8	Tyrolean		LOWI/LOWI	29
22	D-ESNB	Mo20			/	
	G-BAUR	F27	Air UK	UKA742/9604	EGSH/EGNV	
	G-BSNR	BAe146	Air UK	UKA816/1767	EGPH/EGNJ	
	G-STAN	F27	Air UK	UKA790/767	EGNJ/EGNJ	
	PH-CHB	F28	KLM Cityhopper	KLM132	/	
	PH-CHF	F28	KLM Cityhopper	KLM410	/	
	PH-HVT	B737	Transavia	TRA686/607	/	
	PH-KLD	F100	KLM	KLM184	/	
	PH-KVB	F-50	KLM Cityhopper	KLM022	/	
	PH-KVG	F-50	KLM Cityhopper	KLM178	/	
	PH-KXH	F50	Air UK	UKA754/9606	EGNM/EGNM	
	PH-TVH	B737	Transavia	TRA602/092	/	
	PH-TVH	B737	Transavia	TRA272/094	/	23
	PH-TVU	B737	Transavia	TRA616/094	/	
23	D-IDVF	Ce340			EDOP/EDDL	
	G-OAVX	Be200	ATS	AVT006	EGHI/EGHI	
	N175NJ	Be300	delivery flight		CYQX/LFOP	24
	OY-CID	ATR42	Kimber Air	CIM328E/321	EBBR/EDMA	24
24	HB-IEQ	G1159C	Vad Air		EGKB/LSZA	
	OY-CID	ATR42	Kimber Air	CIM322E	EDMA/EHAM	
	OY-JEO	SWM	Jet Air	FOX575/555	EHRD/EKBI	26
25	D-CSAP	LJ31	SAP		EDFM/EDFM	
	D-IVHP	Ce414			EPKK/EDVV	
	N421SZ	Cl601	Eagle USA		EHAM/EGGW	
26	OE-KFD	PA46			LOWW/LOWW	27
28	D-CCBW	Be300	Aero Dienst	ADN3203	LIPQ/EGGD	

	OO-KNM	Ce441	Beggimo		EBAW/LSGG	29
29	F-GDJS	Be200	CIPRA		LFPN/LFPN	30
	OE-FBF	Pa34	Air Link		LOWI/EDLG	
	OY-CCJ	Lj35	Alkair	LKA006	ENGM/ENFB	
	OY-SUJ	Ce500	Sun Air	SUS1695	EKSP/EDPT	
	PH-KXF	F50	Air UK	UKA932/1	EGSS/EGSS	
30	D-IJGW	Ce425	Tobaccoland		EDLN/EDLN	
	F-GJJJ	Be100	Chal'Air	CLG331/2	LFRK/LFRK	
	G-OAVX	Be200	ATS	AVT061	EGHI/EGHI	
	N2514Q	PA46			EDDH/	
	PH-DAG	14	PH-MDX	08,09	PH-TVH	22
	PH-DUS	10,11	PH-NZS	28	PH-TVR	22,23
	PH-CHB	22	PH-MNZ	18	PH-TVU	22
	PH-CHF	22	PH-RPI	15	PH-TXL	15
	PH-HVM	11	PH-RPJ	16	PH-WVG	03
	PH-HVT	22	PH-RPS	29	PH-XLA	11
	PH-JBJ	17	PH-RPW	17	PH-XLB	03,11
	PH-KLD	22	PH-TV8	30		
	OO-CMQ	28,29	OO-RJQ	01,14,15	OO-VCB	28,29
	OO-ECG	17	OO-TVI	11		

De 2e verwelkomen we de Challenger van Jet Aviation en een Gulfstream 4 van General Motors, en nemen we afscheid van "onze" Mustang. De SE-BKG vertrok naar Zweden maar komt in het voorjaar weer terug. We namen ook bijna afscheid van de stored staande Friendschip PH-FFF die op deze woensdag ochtend een binnenbrandje had welke door de gemeentelijke- en KLu-brandweer gelust werd.

Door naar de Be met een Learjet 60 van Texas Instruments en een Gulf 2 van Berg Electronics. Ford op de 9e met een oude BAC 1-11 en op de 11e noteerden we de eerste uitwijkers. Air Exel's PH-XLA en -XLB en Transavia's -HVM vluchtten voor de Limburgse mist naar Eindhoven. NEPC F-27 N244MA was op de 15e te zien met regi VT-NEH maar is sinds die tijd niet meer met VT- registratie waargenomen.

Eveneens op de 15e twee Citations op de Air Engadina dienst. Schiphol gaat op de 22e dicht wegens mist, wat resulteerde in de uitwijkers van Air UK, KLM en Transavia. Ter gelegenheid van deze diversions werd de nieuwe taxi-track in gebruik genomen. Beech 300 N175NJ werd op de 23e via Eindhoven afgeleverd, terwijl Cimber Air ingehuurd werd voor een retourtje Maagdenburg.

Verder nog Vad Air's HB-IEQ op de 24e, Challenger N421SZ op de 25e en nog een uitwijker van Brussel op de 29e in de vorm van een Fokker 50 van Air UK. Tot slot de Tyrolean Dash 8 OE-LLM welke op de 21e in de hangaar van Aviation Cosmetics verdween, er op de 29e in volle Qantas/Sunstate kleuren uitkwam en naar Wenen vertrok. Daar hebben we natuurlijk een plaatje van:



ACTUEEL

VLIEGBASIS WORDT WEER ZELFSTANDIG

Naar verwachting zal op 1 oktober van dit jaar Eindhoven weer een zelfstandige vliegbasis zijn. In 1983 werden om diverse redenen de vliegbases Eindhoven en Gilze-Rijen samengevoegd. Dit hield in de praktijk in dat de leiding zich voornamelijk op Gilze-Rijen bevond, en vooral in Eindhoven werd dit niet altijd als een voordeel ervaren. De herindelingen en hieruit voortvloeiende veranderde functies van de beide bases hebben onder andere geresulteerd in het feit dat er nu weer een einde komt aan de samenvoeging.

KDC-10 KOMT ERAAN

De eerste KDC-10, de T-235, zal op 27 februari zijn roll-out beleven op Schiphol. Vanaf dat moment zullen er verschillende testvluchten vanaf Schiphol plaatsvinden gedurende een periode van vijf weken. Er zullen ook vluchten vanaf andere lokaties plaatsvinden. Het testprogramma zal worden gedaan door crews van zowel de Klu als McDonnell-Douglas. De eerste Klu-crew heeft naast de opleidingen bij de USAF, 4 Wing op Seymour-Johnsson, ook trainingen gevolgd bij McDonnell-Douglas. Deze firma blijft verantwoordelijk voor de testvluchten daar de toestellen in het kader van de Foreign Military Sales moeten worden geaccepteerd door de USAF. Als alles goed verloopt verwacht men dat op 7 april de eerste KDC-10 wordt afgeleverd aan het 334 squadron op Eindhoven. Het is dan de bedoeling dat vanaf juni het toestel operationeel zal zijn.

In de periode van 7 tot 9 maart wordt er een KC-10 op Eindhoven verwacht die een Amerikaanse crew komt afleveren. Deze crew blijft een jaar op Eindhoven bij wijze van uitwisseling.

334 SQUADRON

C-1	camo c/s	"UN"-markings
C-2	VIP c/s	
C-3	camo c/s	
C-4	wit c/s	
C-5	grijs c/s	
C-6	wit c/s	
C-8	demo c/s	
C-9	camo c/s	
C-11	wit c/s	
G-273		
G-275		"Ben Swagerman", detachement Melsbroek "Joop Mulder", detachement Melsbroek
T-235		wordt op 7 april afgeleverd

Men verwacht dat de twee Herculessen nog het hele jaar op Melsbroek zullen blijven en pas in 1996 naar Eindhoven zullen komen. Daarnaast zal in april de eerste KDC-10 komen. Dat zal wel even wennen zijn: zo'n grote kist op dat platform. In het najaar zal de tweede KDC-10 worden afgeleverd. Het volgende nieuwe toestel voor 334 zal de Fokker F-60 zijn maar die komt pas in 1996.

De komst van de Herculessen heeft er voor gezorgd dat de C-10 en de C-12 in 1994 al buiten dienst zijn gesteld. Dit jaar verwacht men de C-7, de C-8 en de C-9 uit te faseren. In 1996 is het dan de beurt aan de C-4, de C-5 de C-6 en de C-11. Voor wat betreft de C-5 en de C-6 wordt nog een voorbehoud gemaakt daar deze worden gebruikt voor het opleiden van navigators van de Marine. Men kan hiervoor natuurlijk de Fokker F-60 gaan gebruiken echter dan moeten er modificaties aan deze toestellen gebeuren. Hiervoor heeft de Klu geen geld en nu is dus de Marine aan zet: of F-27's blijven gebruiken of geld voor de modificaties. De C-1, C-2 en C-3 blijven nog zeker tot en met 1999 in dienst. Dan moet namelijk de vervangende business jet komen! De C-2 is inmiddels in het nieuwe wit/grijs kleurenschema gespoten. Dit jaar zal de C-1 ook worden voorzien van dit pakje. Aangezien dit gebeurt tijdens de grote beurt moet de C-3 nog wachten tot 1998.

NIEUWE "TAXIBAAN" GEOPEND

Op 15 december 1994 is de nieuwe taxibaan feestelijk geopend. De G-275 startte toen vanaf deze taxibaan annex parallel-startbaan en wist gelukkig voor alle aanwezigen op tijd los te komen zodat die hele grote fles Champagne ook nog kon bijdragen tot de feestvreugde. In het blad van de vliegbasis, Wre Di, stonden wat leuke gegevens over het werk wat tot de nieuwe taxibaan heeft geleid. Eerst is er 28.000 meter verharding opgebroken en dit is verwerkt tot 20.000 ton afval, daarna is 51.000 meter asfaltverharding gefreest en 35.000 meter betonverharding van 32 cm dik aangebracht. Vervolgens het zagen van 44 kilometer voegen en neopreen aanbrengen, 7.000 meter nieuwe riolering aanleggen en 70.000 m³ grondwerk waarbij 65.000 m³ zand werd geleverd en 27 ha terrein werd bewerkt. Toen volgde nog 21 kilometer nieuwe vliegveldkabels en 300 stuks rolbaan armaturen en uiteindelijk nog 5 kilometer markeringen.

LOURDESVLUCHTEN

Vanaf Rotterdam en Enschede werden in het verleden charters uitgevoerd naar Lourdes in Frankrijk. Dit jaar zullen ook 7 vluchten vanaf Eindhoven vertrekken. Deze vluchten worden verzorgd door Euralair met hun Boeing 737's.

OPEN DAGEN '95

Vol frisse moed beginnen we vast weer vooruit te denken aan het open dagen seizoen van 1995. En het begint meteen goed: wederom een open dag en vliegshow op Eindhoven. Bovendien is de grote Klu open dag dit jaar ook in de buurt. Opmerkelijk is dat de altijd interessante show op Chievres weer op de lijst staat. Wie het gehuil van een echte BLU F-104 nog eens wil horen mag dit jaar absoluut op hemelvaartsdag Saffraanberg niet overslaan. De publieksdagen op Le Bourget vallen dit jaar op 11, 17 en 18 juni. Het gerucht al zou er dit jaar in oktober weer een open dag op Woensdrecht zijn berust op een misverstand. Verder is er nog enige onduidelijkheid over de data waarop de shows op Zoersel en Zhukovsky plaats zullen vinden. Traditiegetrouw zijn de Duitse en Franse open dagen nog niet bekend.

april

do 06 - zo 09	Friedrichshafen	Duitsland	Aero '95
zo 30	Eindhoven	Nederland	Herdenkingsvliegshow

mei

wo 03	Teuge	Nederland	Vliegday
do 04	Manston	Groot-Britannië	Spitfire event
vr 05	Vlaardingen	Nederland	Vliegshow
vr 05	Scheveningen	Nederland	Vliegshow
za 06	Soesterberg	Nederland	Airshow
zo 07	Old Warden	Groot-Britannië	VE Day display
zo 07	Soesterberg	Nederland	beperkte vliegshow
ma 08	Duxford	Groot-Britannië	VE Day display
za 13 - zo 14	North Weald	Groot-Britannië	Fighter Meet '95
za 13 - ma 15	Hradec Kralovë	Tsjechië	Int. Air Fest '95
za 20 - zo 21	Charleroi/Gosselies	België	Sonaca Airshow
za 20 - zo 21	Bratislava	Slowakije	Int. Air Display
zo 21	Herning/Viborg	Denemarken	RDAF Open House
zo 21	Barton	Groot-Britannië	Manchester Airshow
zo 21	Derry	Groot-Britannië	NI Int. Airshow
do 25	Saffraanberg	België	Open Deur
za 27 - zo 28	Mildenhall	Groot-Britannië	Air Fete
zo 28 - ma 29	Southend	Groot-Britannië	Seafront Airshow

juni

za 03	Kinloss	Groot-Britannië	Families Day
za 03 - zo 04	La Ferté Alais	Frankrijk	Warbirds Airshow
vr 09 - zo 11	Seppe	Nederland	Fly-in
za 10	Dunsfold	Groot-Britannië	BAe Families Day
za 10	Lossiemouth	Groot-Britannië	Families Day
za 10 - zo 11	Biggin Hill	Groot-Britannië	Air Fair
za 10 - zo 11	Söderhamn	Zweden	Flygvapnet Airshow
za 10 - zo 18	Le Bourget	Frankrijk	SIAE
zo 11	Stafford	Groot-Britannië	Air Fete
za 17	Cottesmore	Groot-Britannië	Families Day
zo 18	Cosford	Groot-Britannië	Airshow
zo 18	Halton	Groot-Britannië	Air Display
vr 23	Kauhava	Finland	Midsummer Airshow
za 24	Lyneham	Groot-Britannië	Families Day
za 24	St. Athan	Groot-Britannië	RAF At Home Day
za 24	Woodford	Groot-Britannië	BAe Airshow
za 24 - zo 25	Chievres	België	SHAPE Airshow
za 24 - zo 25	Namur	België	Airshow

juli

za 01	Benson	Groot-Britannië	Fete
za 01	Boulmer	Groot-Britannië	Open Day
za 01	Leeming	Groot-Britannië	Air Fair
za 01	Waddington	Groot-Britannië	Open Day
za 01	Volkel	Nederland	KLu Open Dag
za 01 - zo 02	Koksijde	België	Airshow
zo 02	Montijo	Portugal	Airshow
vr 07 - zo 09	Den Helder	Nederland	Vlootdagen
za 08	Brough	Groot-Britannië	BAe Families Day

za 08	Marham	Groot-Britannië	Families Day
za 08	Northolt	Groot-Britannië	Families Day
zo 09	Ursel	België	Airshow
za 15	Yeovilton	Groot-Britannië	Int. Air Day
za 15 - zo 16	Duxford	Groot-Britannië	Flying Legend
zo 16	Bruntingthorpe	Groot-Britannië	Big Thunder Airshow
za 22 - zo 23	Oostende	België	Flanders Fly-in
za 22 - zo 23	Fairford	Groot-Britannië	Victory Air Tattoo
wo 26	Culdrose	Groot-Britannië	Int. Air Day
wo 26	Kenlow	Groot-Britannië	Families Day
do 27	Shawbury	Groot-Britannië	Families Day
za 29	Texel	Nederland	Int. Airshow
za 29 - zo 30	Weston-Super-Mare	Groot-Britannië	Helidays
zo 30	Rechtel/Leopoldsborg	België	Sanicole Airshow

augustus

wo 02	St.Mawgan	Groot-Britannië	Int. Air Day
za 05	Aldergrove	Groot-Britannië	Families Day
vr 11 - zo 13	Diest/Schaffen	België	Fly-in
zo 13	Manston	Groot-Britannië	VJ Day Celebrations
za 19	Hellevoetsluis	Nederland	Kopcke Airshow
za 19 - zo 20	Moorsele	België	Airshow
29. 5/6 za 19 - zo 20	Ångelholm	Zweden	F10 Open House
zo 20	Tilburg	Nederland	Luchtvaartfestival
? za 26 - zo 27	Zoersel/Oostmalle	België	Airshow
za 26 - ma 28	Elvington	Groot-Britannië	Air Spectacular
zo 27	Leicester	Groot-Britannië	Airshow

september

za 02 - zo 03	Kleine Brogel	België	Open Deur Dagen
di 05 - vr 08	North Weald	Groot-Britannië	North Weald '95
vr 08 - zo 10	Rotterdam	Nederland	Wereld Havendagen
? za 09 - zo 10	Zoersel	België	Eur. Warbirds Airshow
wo 13 - za 17	Praag/Kbely	Tsjechië	Aviation Exh.
za 16	Finningley	Groot-Britannië	BoB At Home Day
za 16	Leuchars	Groot-Britannië	BoB At Home Day
di 19 - vr 22	Redhill	Groot-Britannië	Helitech '95
? vr 22 - wo 27	Zhukovsky	GOS	Aero Salon '95
za 23 - zo 24	Antwerpen	België	Heli Show
za 23 - vr 29	Luga	Malta	Int. Airshow
zo 24	Binbrook	Groot-Britannië	Lightning Ass.Rally

Oops !

- 1994/4 27 Registratie van de Su.27P met code 598 afkomstig van Zhukovsky zou 36911037820 moeten zijn.
- 1994/6 22 Juiste typeaanduiding van de duitse L-39's is L-392.

Tracker Trader Tracer

Deel 3: TRACKERS WERELDWIJD II

NEDERLAND

In de tijd dat de Karel Doorman nog onder nederlandse vlag voer had de MLD eind jaren vijftig natuurlijk behoefte aan een ASW vliegtuig ter vervanging van de Grumman Avenger. Dat werd de Grumman S2F-1 Tracker die de US Navy speciaal voor levering aan bevriende naties in extra aantallen liet bouwen. De eerste levering aan de MLD omvatte 26 nieuw gebouwde S2F-1's die tussen maart 1960 en januari 1961 aan 320 en 4 squadron geleverd werden. Om gelijke tred te houden met de US Navy die in 1962 al haar type-aanduidingen omgooide duidde ook de MLD haar Trackers aan als S-2A's. In totaal zou de MLD er 45 ontvangen die werden ingezet door 1, 2, 4, 5 en 320 squadron. Acht S-2A's werden na gebruik in 1971 en 1972 geleverd aan Turkije, de overige achttien werden tussen 1968 en 1970 door Fairley Canada omgebouwd tot S-2N voor gebruik bij 1 squadron, inmiddels was de Karel Doorman al uit dienst genomen. Het merendeel van de MLD Trackers werd in december 1974 uitgefaseerd. Vier S-2N's werden teruggegeven aan de US Navy.

S2F-1 / S-2A / S-2N:

146	ex USN 147636, cn 707 to Turkey	159	ex USN 148281, cn 720 S-2N, to US-2N
147	ex USN 147637, cn 708 to Turkey	160	ex USN 148282, cn 721 S-2N, to US-2N
148	ex USN 147638, cn 709 to Turkey	161	ex USN 148283, cn 722 S-2N, to USN 1974
149	ex USN 147639, cn 710 S-2N, scrapped	162	ex USN 148284, cn 723 S-2N, scrapped
150	ex USN 147640, cn 711 w/o 110162	163	ex USN 148285, cn 724 to Turkey
151	ex USN 147641, cn 712 S-2N, to US-2N	164	ex USN 148286, cn 725 S-2N, to USN 1974
152	ex USN 147642, cn 713 w/o 180363	165	ex USN 148287, cn 726 S-2N, to USN 1974
153	ex USN 147643, cn 714 S-2N, to USN 1974	166	ex USN 148288, cn 727 S-2N, scrapped
154	ex USN 147644, cn 715 to Turkey	167	ex USN 148289, cn 728 S-2N, scrapped
155	ex USN 147645, cn 716 S-2N, scrapped	168	ex USN 148290, cn 729 S-2N, to US-2N
156	ex USN 148278, cn 717 S-2N, scrapped	169	ex USN 148291, cn 730 S-2N, scrapped
157	ex USN 148279, cn 718 S-2N, scrapped	170	ex USN 148292, cn 731 to Turkey
158	ex USN 148280, cn 719 S-2N, scrapped	171	ex USN 148293, cn 732 S-2N, scrapped

Twee extra toestellen werden in maart 1962 afgeleverd:

172	ex USN 136459, cn 368 to Turkey	173	ex USN 136576, cn 485 to Turkey
-----	------------------------------------	-----	------------------------------------

Vier S-2N's werden in 1972 ontdaan van alle ASW apparatuur en gebruikt voor algemene doeleinden zoals doelslepen:

US-2N:

151	ex S-2N, cn 712 GI KLM Schiphol	160	ex S-2N, cn 721 preserved MLM
159	ex S-2N, cn 720 preserved Aviodome	168	ex S-2N, cn 729 scrapped

Behalve de door Grumman gebouwde toestellen ontving de MLD ook zeventien ex-Canadese CS2F-1's die tussen december 1960 en november 1961 afgeleverd werden voor gebruik bij 1 squadron op Biak. Na terugkeer in Nederland werden de CS-2A's begin 1970 uit dienst genomen en merendeels gesloopt.

CS2F-1 / CS-2A:

180	ex RCAF 1502, cn DH1 firedump VKB, scrapped	189	ex RCAF 1514, cn DH13 to N8195
181	ex RCAF 1503, cn DH2 scrapped	190	ex RCAF 1515, cn DH14 preserved Hoeven as "151"
182	ex RCAF 1504, cn DH3 scrapped	191	ex RCAF 1516, cn DH15 scrapped
183	ex RCAF 1505, cn DH4 to TNO Rijswijk, scrapped	192	ex RCAF 1518, cn DH17 scrapped
184	ex RCAF 1506, cn DH5 GI AFS Den Haag	193	ex RCAF 1522, cn DH21 scrapped, parts at TU Delft
185	ex RCAF 1507, cn DH6 to LETS, scrapped	194	ex RCAF 1523, cn DH22 scrapped
186	ex RCAF 1511, cn DH10 scrapped	195	ex RCAF 1524, cn DH23 w/o 260866
187	ex RCAF 1512, cn DH11 scrapped	196	ex RCAF 1526, cn DH25 scrapped
188	ex RCAF 1513, cn DH12 scrapped		

PERU

De "Servicio Aeronaval de la Marina Peruana" heeft een beperkt aantal vliegtuigen voor ondersteuning en onderzeeboot-bestrijding. Helaas is hier, net zoals in enkele andere zuidamerikaanse landen, vrij weinig van bekend. Wat betreft de Peruaanse Trackers is bekend dat men origineel negen S-2E's van de US Navy heeft ontvangen voor basering op Lima - Jorge Chávez. Drie daarvan zijn gecrasht of op een andere manier afgeschreven waarvoor vervangende toestellen zijn aangeschaft die dezelfde registraties kregen. Begin jaren tachtig heeft men een extra Tracker aangeschaft, deze keer een S-2G, BuAer nummer van de AA-540 kan ook 152831 zijn geweest.

S-2E:

AA-540	ex USN 152352, cn	AA-543 (#1)	ex USN 152340, cn 227C
AA-541	ex USN 1....., cn		WO
AA-542	ex USN 1....., cn	AA-543 (#2)	ex USN 1....., cn

AA-544 (#1)	ex USN 1....., cn	AA-545 (#2)	ex USN 1....., cn
	wo	AA-546	ex USN 152332, cn 219C
AA-544 (#2)	ex USN 1....., cn	AA-547	ex USN 1....., cn
AA-545 (#1)	ex USN 152357, cn	AA-548	ex USN 152369, cn 256C
	wo		

S-2G:

AA-549 ex USN 151662, cn 195C

TAIWAN

Voor de onderzeebootbestrijding vertrouwt de Taiwanese "Republic of China Air Force" (RoCAF) nog steeds op de Grumman Tracker. De nog operationele toestellen zijn in gebruik bij 33 en 34 squadron van het 439 Troop Carrier and Anti-Submarine Combined Wing op Pingtung South. De toestellen zijn gestoken in een fraai camouflageschema bestaande uit blauw- en grijs tinten. Helaas is er vrij weinig over deze luchtmacht bekend zodat er veel Tracker-registraties onbekend zijn. Zo zijn er acht S-2A registraties bekend maar sommige bronnen spreken over tien geleverde toestellen. De registraties zouden kunnen doen vermoeden dat het er meer zijn geweest, echter aangezien er in totaal 37 Trackers van drie varianten zijn afgeleverd aan de RoCAF en het hoogst waargenomen serial 2154 is bewijst dat niet alle tussenliggende nummers (voor Trackers) gebruikt zijn. Hoewel inmiddels alle S-2A's uitgefaseerd zijn is het mogelijk dat sommige toestellen zijn omgebouwd tot S-2T.

S-2A:

2101	ex USN 1....., cn ...	2105	ex USN 136463, cn 372
2102	ex USN 1....., cn ...	2109	ex USN 1....., cn ...
2103	ex USN 133057, cn 28	2110	ex USN 1....., cn ...
	Taipei Chung Cheng museum	2113	ex USN 1....., cn ...
2104	ex USN 1....., cn ...		

De later afgeleverde Trackers zijn nog mysterieuzer. Bijna alle bekende BuAer nummers betreffen S-2E's, maar er wordt ook wel eens gesproken over S-2F'en (hoogstwaarschijnlijk foutief) en S-2G's. Meest aannemelijk is dat een gedeelte van de S-2E's na aflevering op S-2G standaard is gebracht omdat deze nummers niet in de lijst voorkomen van voor de US Navy naar deze standaard omgebouwde Trackers. De volgende Taiwanese nummers zijn bekend:

S-2E / S-2G:

2127	ex USN 1....., cn ...	2143	ex USN 1....., cn ...
2131	ex USN 1....., cn ...	2146	ex USN 1....., cn ...
2136	ex USN 1....., cn ...	2154	ex USN 1....., cn ...

Van de volgende voormalig US Navy Trackers is bekend dat ze afgeleverd zijn aan de RoCAF maar helaas zijn de bijbehorende Taiwanese registraties niet bekend. Hoogstwaarschijnlijk is er sprake van dubbeling met bovenstaande zes nummers.

149889	151658	151669	151676	152343
151642	151660	151670	151677	152349
151643	151661	151671	151678	152830
151656	151666	151674	152110	152832

De RoCAF is op dit moment in samenwerking met Grumman en AIDC bezig om 32 Trackers om te bouwen naar S-2T standaard met turbinemotoren. Aangezien één van

de bekende Taiwanese S-2T's een voormalig US Navy S-2G is die niet eerder aan de RoCAF is afgeleverd kan geconcludeerd worden dat niet alle 32 om te bouwen Trackers uit de eigen voorraad stammen. Het feit dat de eenmaal omgebouwde S-2T's nieuwe registraties krijgen maakt het geheel alleen nog maar onoverzichtelijker. Tot nu toe zijn er slechts vijf registraties bekend:

S-2T:

2201	ex, cn ...	2210	ex, cn ...
2207	ex, cn ...	2211	ex, cn ...
2208	ex, cn ...		

Plus de ene bekende US Navy S-2G die voor de RoCAF is omgebouwd tot S-2T:

152835



THAILAND

Het voormalige B-52 veld U-Tapao is de thuisbasis van de thaise marine-luchtvaart. Voor de onderzeebootbestrijding ontving de RThN (waarschijnlijk) twaalf Trackers, hoewel sommige bronnen over tien spreken (mogelijk zijn de twee US-2C's niet meegeteld) en er ook een dertiende registratie in omloop is... De thaise toestelen voeren zowel de voormalig Amerikaanse registratie als een eigen driecijferige registratie. Voorheen lagen die in de 400- of 500-reeks maar tegenwoordig in de 100. Twee US-2C's werden aan de RThN geleverd voor ondersteunings-doeleinden:

US-2C:

133383/110	ex USN, cn N55	133384/1..	ex USN, cn N56
------------	----------------	------------	----------------

De overgebleven exemplaren van de (waarschijnlijk tien) thaise S-2F'en zijn samen met de drie F-27MPA's ingedeeld bij 1 squadron. Om de Tracker te kunnen vervangen zijn recentelijk drie Dornier 228's en drie ex US Navy Orions besteld.

S-2F:

136407/407/1..	ex USN, cn 316	136477/419/1..	ex USN, cn 386
136415/415/101	ex USN, cn 324	136489/1..	ex USN, cn 398
136416/516/1..	ex USN, cn 325	136620/420/108	ex USN, cn 529
136420/417/1..	ex USN, cn 329	136621/521/104	ex USN, cn 530
136430/418/103	ex USN, cn 339	136688/109 ?	ex USN, cn 597
136472/105/1..	ex USN, cn 381		unconfirmed

TURKIJE

De turkse marineluchtvaart, inactief sinds 1946, kreeg in 1971 weer enige vorm van betekenis door de levering van acht voormalig nederlandse, en twee ex US Navy Trackers. Vreemd genoeg, mits de nummers kloppen, waren dit allen S-2A's op één ex USN exemplaar na: dat zou een S-2D moeten zijn. Deze toestellen vormden de initiele kern van het 301 Filo op Bandirma, met luchtmacht-vliegers en -mechaniciens, maar met ASW-operators van de marine.

<u>S-2A:</u>			
136457	ex USN, cn 366	147638	ex MLD 148, cn 709
136459	ex MLD 172, cn 368	147644	ex MLD 154, cn 715
136576	ex MLD 173, cn 485	148285	ex MLD 163, cn 724
147636	ex MLD 146, cn 707	148292	ex MLD 170, cn 731
147637	ex MLD 147, cn 708		

<u>S-2D:</u>	
147895	ex USN, cn 35C

Al snel kwamen twaalf ex USN S-2E's de gelederen versterken. In 1973 verhuisde het squadron naar een vliegveld bij Istanbul dat lange tijd "slapend" was geweest: Topel. In het midden van de jaren zeventig werd de marine luchtvaart dienst (Türk Cumhuriyet Bahriya) sterk gereduceerd, de Trackers vallen sindsdien onder de luchtmacht (Türk Hava Kuvvetleri). Nog niet zo lang geleden ontving de THK nog eens 18 S-2E's die het sterk verouderde S-2A en E bestand moesten gaan versterken of vervangen. Plannen om in totaal dertig Trackers te moderniseren met onder andere turboprop motoren werden eind 1993 gestaakt nadat reeds offertes waren ontvangen van Marsh Aviation, Grumman en Conair. De inmiddels sterk verouderde Trackers slijten nu hun laatste dagen op Topel, gedeeltelijk of inmiddels al geheel uitgefaseerd. Van de dertig S-2E's die Turkije in twee leveringen heeft ontvangen zijn helaas maar zevenentwintig registraties bekend, één nummer dat wel eens genoemd wordt is 148679, maar dat behoord helaas toe aan een Crusader. Hetzelfde geldt voor 151560, een Intruder nummer.

<u>S-2E:</u>			
149263	ex USN, cn	150601	ex USN, cn
149275	ex USN, cn	151639	ex USN, cn 172C
149849	ex USN, cn	151650	ex USN, cn 183C
149850	ex USN, cn	151651	ex USN, cn 184C
149858	ex USN, cn	151652	ex USN, cn 185C
149859	ex USN, cn	151655	ex USN, cn 188C
149872	ex USN, cn	151663	ex USN, cn 196C
149874	ex USN, cn	151668	ex USN, cn 201C
149877	ex USN, cn	151669	ex USN, cn 202C
149879	ex USN, cn	151673	ex USN, cn 206C
149883	ex USN, cn		wo
149885	ex USN, cn	151679	ex USN, cn 212C
149887	ex USN, cn	152368	ex USN, cn 255C
149891	ex USN, cn	152813	ex USN, cn 282C

URUGUAY

De Aviación Naval Uruguayaya is slechts een kleine gebruiker van de Tracker. Begin jaren zestig waren nieuwe toestellen nodig die de verouderde Grumman Avengers en Martin Mariners moesten vervangen. De Grumman Tracker werd gezien als de ideale opvolger. Hoewel de Avenger en Mariner in respectievelijk 1960 en 1963 al

uitgefaseerd werden duurde het toch tot 1965 voordat de eerste vliegers voor de Tracker opgeleid werden, en het duurde nog eens vier jaar voordat de eerste van drie S-2A's afgeleverd werd. Lange tijd heeft men het met deze drie S-2A's moeten doen, gebaseerd op Base Aeronaval Capitán de Corbeta Carlos A Curbelo, beter bekend als Laguna del Sauce.

S-2A:

A-851	ex USN 133215, cn 186 del nov69	A-853	ex USN 133262, cn 233 del 250370
A-852	ex USN 133239, cn 200 del nov69		

Pas in de jaren tachtig werden de gelederen versterkt door drie S-2G's. De registraties worden tegenwoordig niet meer vooraf gegaan door de letter "A".

S-2G:

854	ex USN 152372, cn 259C	856	ex USN 152376, 263C
855	ex USN 152374, cn 261C		

VENEZUELA

Ook de Servicio de Aviación de la Marina Venezolana beschikt slechts over een beperkt aantal Trackers. Zes ex US Navy S-2E's werden afgeleverd om de Venezuelaanse marine te voorzien van een beperkte ASW-capaciteit. Ze zijn in gebruik bij Escuadron AS-01 op Puerto Callebo.

S-2E:

AS-0101	ex USN 150603, cn ...	AS-0104	ex USN 149865, cn ...
AS-0102	ex USN 149867, cn ...	AS-0105	ex USN 149875, cn ...
AS-0103	ex USN 149878, cn ...	AS-0106	ex USN 149880, cn ...

In de jaren tachtig werden twee extra S-2E's afgeleverd:

AS-0107	ex USN 151638, cn 171C	AS-0108	ex USN 151681, cn 214C
---------	------------------------	---------	------------------------

ZUID KOREA

Tenslotte Zuid Korea, waarvan op dit gebied slechts weinig bekend is. Fotografisch bewijs toont aan dat de Koreaanse luchtmacht (RoKAF) minstens één S-2A heeft gehad, mogelijk twee. Dit toestel is grijs van boven en zwart aan de onderkant wat doet vermoeden dat het voor clandestiene operaties werd gebruikt.

S-2A:

136659	ex USN, cn 568	+1 ?
--------	----------------	------

De Trackers van de Koreaanse marine zijn gedeeltelijk een mysterie. Volgens sommige bronnen heeft men een mix van 20 S-2A's en 6 S-2E's ontvangen, maar anderen spreken weer van 28 S-2E's die in de periode tussen 1976 en 1981 afgeleverd zijn. Het laatste geval lijkt het meest redelijke omdat er foto's bestaan uit 1976 van Koreaanse Trackers vóór of tijdens de aflevering. De registraties zijn ook onduidelijk, een gedeelte van de bekende nummers lijken, door er "14" voor te zetten, afgeleid van de Amerikaanse nummers maar een ander gedeelte niet, dit blijken dan geen Tracker-registraties te zijn. Het is daarom

onmogelijk om de juiste identiteit van deze toestellen te bepalen. Er zijn 24 Koreaanse nummers bekend:

<u>S-2E:</u>			
9244	ex USN 1....., cn ...	9832	ex USN 1....., cn ...
9257	ex USN 1....., cn ...	9834	ex USN 1....., cn ...
9258	ex USN 1....., cn ...	9839	ex USN 1....., cn ...
9263	ex USN 1....., cn ...	9847	ex USN 1....., cn ...
9264	ex USN 1....., cn ...	9851	ex USN 1....., cn ...
9267	ex USN 1....., cn ...	9856	ex USN 1....., cn ...
9271	ex USN 1....., cn ...		or 9866?
9272	ex USN 1....., cn ...	9868	ex USN 1....., cn ...
9273	ex USN 1....., cn ...	9871	ex USN 1....., cn ...
9285	ex USN 1....., cn ...	9872	ex USN 1....., cn ...
9713	ex USN 1....., cn ...	9886	ex USN 1....., cn ...
9716	ex USN 1....., cn ...	9891	ex USN 1....., cn ...
9819	ex USN 1....., cn ...		

Bovendien zijn er tevens vijf Amerikaanse registraties bekend van zuid-Koreaanse Trackers. Minstens één daarvan heeft zuid-Korea nooit bereikt want die werd in januari 1994 nog in de VS waargenomen:

151644	ex USN, cn 177C	152371	ex USN, cn 258C
151653	ex USN, cn 186C	152373	ex USN, cn 260C
	still in USA jan94	152822	ex USN, cn 291C

Tot zover het Tracker-verhaal. In vergelijking met het eerder volgens dezelfde opzet gepubliceerde Chinook-verhaal bleek de realisatie van de twee laatste delen veel moeilijker dan verwacht. Veel informatie, vooral met betrekking tot registraties, is onbekend wat het samenstellen van volledige overzichten natuurlijk onmogelijk maakt. Hopelijk is er toch enige duidelijkheid gekomen over de wereldwijde inzet van de "Stoof", nu en in het verleden.

Sinds de publicatie van de vorige ACE zijn er wel weer enkele constructie-nummers bekend geworden ("öyycc" bedankt!). Bij wijze van aanvulling geven we deze nog even per serialblok:

152332 - 152379	219C - 266C	153559 - 153582	315C - 338C
152798 - 152845	267C - 314C	153595 - 153608	339C - 352C

Bedankt voor jullie aandacht, de volgende keer gaan we het weer over een heel andere boeg gooien. We gaan het dan (onder voorbehoud) namelijk hebben over de Transall.

MUSEUMSTUKKEN

We gaan verder met onze rondrit langs duitse vliegtuigmusea. Deze keer twee kleintjes en één grote, verdeeld over het land. We beginnen met een onlangs opgericht museum in de noordelijke contreien.

BAD OEYNHAUSEN - MOTOR TECHNICA MUSEUM

Opgericht als een museum voor automobielen en motorfietsen is het in 1992 onder nieuw beheer gekomen en deze heeft het aantal tentoongestelde vliegtuigen drastisch uitgebreid. Tot voor kort stond alleen de civiele Aero Commander buiten opgesteld terwijl enkele toestellen her en der waren opgeslagen. Echter, met het verdwijnen van de DDR en het vrijkomen van ex oostduits materieel heeft het museum een ware injectie van - in sommige gevallen behoorlijk recente - vliegtuigen van sovjet-makelij gekregen. Deze toestellen staan allen buiten en zien er (nu nog) goed uit, alleen heeft de eigenaar weinig boodschap aan het intact laten van de originele kleurenschema's, zoals de met verfronter aangebrachte kleurtjes van de Mi.8 en een MiG.21 inmiddels getuigen. Mogelijk krijgt het museum er nog steeds nieuwe toestellen bij, tijdens ons meest recente bezoek eind november '94 troffen wij het volgende aan:

L-3920	28 12	Luftwaffe	
	28 33	Luftwaffe	
Mi.8S	970	LSK/LV	
MiG.21SPS	(953)/"353"	LSK/LV / "SSSR"	
	22+28	Luftwaffe	"Weiße Hai"
MiG.21U-600	23 91	Luftwaffe	
MiG.21UM	23 83	Luftwaffe	
MiG.23UB	20 58	Luftwaffe	
Su.22UM-3K	25 50	Luftwaffe	
Aero Commander	D-1B1B	Hansa Luftbild	

Zoals gezegd heeft het museum enkele toestellen in opslag staan maar de status daarvan is op zijn minst twijfelachtig te noemen. Hoewel ze waarschijnlijk niet waar te nemen zijn geven we ze hier toch even:

CASA 352L	"D-2527"	private	at Sinsheim, ex T.28-257
Do.27B-1	D-EIKW	private	stored, ex 56+21
FwP.149D	D-EHIT	private	stored, ex 91+75
Sycamore HR.52	D-HAHN	private	stored, ex 78+06
T-33A	?	?	stored
Venom FB.1	J-1...	SFW	stored

Het museum is gelegen aan de Weserstraße 225 in Bad Oeynhausen, net ten zuiden van het Autobahnkreuz Bad Oeynhausen. De buiten opgestelde toestellen zijn altijd te bereiken, het museum zelf is dagelijks van 0900 tot 1800 uur geopend.

KOBLENZ - WEHRTECHNISCHE STUDIENSAMMLUNG

In de bebouwde kom van Koblenz is het "Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung" gevestigd die een grote hoeveelheid militair materieel heeft tentoongesteld, waaronder een verzameling vliegtuigen. Helaas is de daarvoor beschikbare ruimte vrij klein waardoor de toestellen in een hoek behoorlijk op elkaar staan en niet alle toestellen voor het publiek toegankelijk zijn. Het is te hopen dat hier in de toekomst verandering in gaat komen. Wie een beetje initiatief heeft kan de volgende apparaten zien:

Alouette II	7552	Heer	HFWS
Alpha Jet	98+55	BMVg	WTD61
F-104G(CCV)	98+36	BMVg	WTD61
Firebird M1	98+56	BMVg	WTD61
FwP.149D	92+13	Luftwaffe	JBG49
G-91R/3	32+06	BMVg	WTD61
Meteor NF.11	14/BV	Adla	CEV
MiG.21bis	(24 20)	BMVg	
Mirage IIIC	10/10-RD	Adla	EC2/10
N.2501	199/070-MF	Adla	EdC70
Stieglitz	98+24	BMVg	
OV-10B	99+30	BMVg	SPST
VAK.191B	D-9564	BMVg	

Natuurlijk zijn dit niet de eerste de beste toestellen. De unieke F-104G(CCV) is gebruikt voor proeven met onstabiele vliegtuigen, daarvoor werd achter de cockpit een tweede staartvleugel aangebracht. De Firebird is een Ultralight die op Manching is getest voor mogelijke militaire toepassingen. De Stieglitz is een soort van onbemand helikoptertje. De eerder waargenomen Do.27 werd tijdens een recent bezoek niet meer waargenomen. Voor de volledigheid nog even de opgeslagen toestellen die helaas niet te bezichtigen zijn, en de uitgeleende toestellen:

F-104G	22+40	Luftwaffe		at Le Bourget
G-91R/3	31+21	Luftwaffe		stored
N.1101	81	Adla		stored
Su.20	98+61	BMVg	WTD61	stored, ex Egypt
T-33A	9439	Luftwaffe		at Hermeskeil
OV-10B	99+16	BMVg	SPST	at Hermeskeil
Vinten VJ-22	G-55-2	private		at Hermeskeil
Whirlwind HAR.10	XP339	RAF	32sqn	at Hermeskeil

Het museum is te vinden aan de Mayener Straße 85 in de wijk Lutzel, net ten noorden van de rivier de Moezel. Behalve tussen Kerst en Nieuw is het museum dagelijks geopend van 0930 tot 1630 uur.

SPEYER - TECHNIK MUSEUM

Ontstaan als een uitbreiding van het museum te Sinsheim omdat men daar plaats tekort kwam is het Technik Museum te Speyer inmiddels uitgegroeid tot een grote verzameling op zichzelf. In de grote hal staat een veelvoud aan automobielen, militair materieel en vliegtuigen, maar ook buiten staan wegens plaatsgebrek inmiddels veel toestellen. Het terrein wordt vooral gekenmerkt door enkele locomotieven, een T-33, Dakota en Noratlas op hoge palen en een onderzeeboot! De laatste tijd heeft men enkele Amerikaanse BDRT (Battle Damage Repair Trainig) toestellen gekregen - waaronder een heuse F-15, vrij uniek in een Europees museum - en een behoorlijk aantal ex oostduitse toestellen.

Alouette II	7535	Heer		
An.26S	(375)	LSK/LV		
CL.13B	(0104)/"23042"	"CAF"	Golden Hawks	ex Luftw.
CM.170R	387	AdLA	GE315	
F-84F	(52-6816)/"BA-102"	Luftwaffe	JaBoG33	
F-101B	58-0265	USAF	111FIS/Tx ANG	
F-104G	22+01	BMVg	WTD61	
TF-104G	28+27	BMVg	WTD61	
F-4C	63-7423	USAF		
	63-7446	USAF	171FIS/Mi ANG	
F-15A	74-0109	USAF	ANG	
Fi.156C-3	(5440)/BF+H3	Luftwaffe		
Fokker DR.I	"152/17"	Luftwaffe		replica
G-91R/3	31+47	Luftwaffe	LKG41	
Gnat T.1	-/33	RAF		replica
Ju.52/3mg4e	(6821)	Luftwaffe		fuselage
L-29	(0805)/OK-02	CL		
L-3920	28 08	BMVg		
Mi.2	(511622100)/45[red]	V-VS		
Mi.8T	(3135)/SSSR-06181	V-VS		
Mi.14PL	637	"V-VS"		ex VM
MiG.15UTI	(?)/18[black]	V-VS		



MiG.21SPS	22 25	BMVg		
MiG.21M	22 80	BMVg		nose
MiG.23BN	20+39	BMVg		
	20 49	BMVg		
Mirage IIIE	432/13-QJ	AdLA	EC1/13	
Mirage IIIR0	(355)/33-TD	AdLA	ER33	
N.2501	154	AdLA		
P.3-03	A-808	SFW		
Su.22M-4	25 14	BMVg		
SV.4c	"1010"/1F	AdLA		replica
T-33A	(9401)/"63659"/43	"USAF"		ex Luftwaffe
OV-10B	99+28	BMVg	SPST	
Vampire FB.6	J-1081	SFW		

Aero Commander	D-1LUX	Hansa Luftbild	
An.2	RA-41343	private	
Beech E.50	D-ITMS	private	ex SFW A-711
Bü.1818	D-ECYV	private	ex Luftwaffe
CM.1918	D-9532	Heinkel	
DC.3A	F-BFGX	Air Inter	
DH.104 Dove 6	(D-1KER)	private	ex IAC 194
Dinkel Jurca MJ5	D-EJHD	private	
Mignet HM.14	(?)/"D-EMIL"	private	
Mraz M.10	D-EJZO	private	
Olympia Meise	D-1948	private	
PZL.106BS	SP-ZBH	private	
RAAB Krähe 11	D-KONY	private	
Schleicher Ka.4	D-8594	private	
VFW.614	(OY-TOR)	private	

Enkele opmerkingen: Van de Fieseler Storch 5440 is de identiteit niet 100% zeker maar aangenomen wordt dat het deze kist is. Tenslotte valt nog op te merken dat zowel de Mi.2 als de Mi.8 voorzien zijn van "Aeroflot" teksten maar gezien hun verder militair uiterlijk in dit overzicht toch bij de militaire toestellen zijn gezet. De Mi.8 is zelfs ex 33(rood) van de V-VS.

Op het nabij gelegen vliegveld heeft het museum ook nog faciliteiten waar enkele toestellen opgeslagen staan en gerestoreerd worden. Bovendien heeft men twee nog vliegwaardige toestellen, vooral de ex zwitserse "Schlepp" is regelmatig op vliegshows in het binnen- en buitenland te bewonderen. Tijdens de restauratie van de Fieseler Storch 4370 zijn ook onderdelen gebruikt van de 1143.

C.3605	(C-535)/D-FOXY	SFW	airworthy
Fi.156C-3	(4370)/EZ+ZZ	Luftwaffe	airworthy
G-91T/3	98+57	BMVg	stored
HA.1112M1L	D-FEHD	"Luftwaffe"	stored, ex C.4K-40?
	(C.4K-170)	"Luftwaffe"	stored?



Het museum is te vinden in het zuidelijke gedeelte van Speyer aan de Geibstraße. Speyer ligt aan de A61, hemelsbreed gezien tussen Mannheim en Karlsruhe. Het museum is dagelijks geopend van 0900 tot 1800 uur.

SPOTLIGHT-CHT

Dankzij de bereidwillige medewerking van Aviation Cosmetics kunnen we nu wat meer licht werpen op de activiteiten van dit op de luchthaven Eindhoven gebaseerd bedrijf. We zien er wel regelmatig interessante vliegtuigen arriveren en vertrekken, maar wat doen ze er in de tussentijd mee?

AVIATION COSMETICS BV

Aviation Cosmetics is een bedrijf dat zich bezig houdt met niet technisch onderhoud van vliegtuigen, dat wil zeggen het onderhoud van het interieur van een vliegtuig en wat de buitenkant betreft de kwaliteit van de verflaag. Bij het laatste komt men natuurlijk in contact met de conditie van de huid van het vliegtuig en dat is dan het "raakvlak" van schoonheidsonderhoud en technisch onderhoud. Toch kan Aviation Cosmetics, op verzoek van de klant, wel enig technisch onderhoud verzorgen, maar dat is niet het eigenlijke werkterrein.

De hoofdactiviteit is het spuiten van vliegtuigen. De buitenkant van een vliegtuig "werkt" vaak als een visitekaartje. Een schoon, glimmend vliegtuig heeft meer uitstraling dan een vies en verweerd vliegtuig. Passagiers beleven een veiliger gevoel bij een mooi toestel en zakelijke relaties hebben oog voor de presentatie van de luchtvaartmaatschappij.

Als een vliegtuig klaarstaat voor vertrek op bijvoorbeeld Schiphol, dan is de gemiddelde temperatuur daar ongeveer 18 graden Celsius. Tijdens de vlucht staat datzelfde vliegtuig bloot aan temperaturen van zo'n -50 tot -60 graden Celsius. Dan landt het in bijvoorbeeld Jeddah in Saoedi Arabië waar het gemiddeld zo'n 40 graden Celsius is. Die temperatuurverschillen moet de verf op een vliegtuig moeiteloos overbruggen. Er zijn dus speciale lakken voor nodig om dat te bereiken. Het aanbrengen van die speciale lakken is daarom ook een speciaal vak.

Het begint al met de behandeling van het oppervlak waar de verf op moet. Tijdens de hele procedure van het spuiten moet er rekening gehouden worden met de temperatuur en de luchtvochtigheid, wil het resultaat mooi worden. Daarnaast wil de klant zijn vliegtuig zo kort mogelijk "kwijt" zijn: alleen vliegend kan een toestel rendabel zijn, dus dit werk vormt voor de klant altijd een kostenpost. Downtime is daarom essentieel.

Voor het interieurwerk geldt die downtime ook. Maar de werkzaamheden hiervoor kunnen, gedeeltelijk, van tevoren gedaan worden. Denk maar aan het testen van de meubelstoffen op de brandbaarheidsfactor. Die factor is alles overheersend: hoeveel tijd duurt het voor de stof begint te smelten, wanneer vat het vlam, wordt het as of gaat de stof smelten? Als het smelt wanneer gaat het dan druppelen? Hoe langer de stof het houdt voor dat ze vlam vat, hoe beter de factor. Al deze gegevens moeten getest worden voor het certificaat van de JAR (Joint Aviation Requirements). Sommige stoffen hebben zo'n certificaat al van fabriekswege, maar een enkele keer moet Aviation Cosmetics die tests uitvoeren.

Het maken van stoelhoezen, tapijtdelen etc. kunnen van tevoren gedaan worden, maar het installeren moet toch in het vliegtuig op Eindhoven gebeuren, en daar is weer die downtime.

Het tegelijk uitvoeren van werkzaamheden aan het interieur en het exterieur is eigenlijk de specialiteit van Aviation Cosmetics.

Aangezien het spuiten van een vliegtuig de meest zichtbare veranderingen aan een vliegtuig veroorzaakt, is dat wel aardig om wat nader te belichten. Wanneer het geland en naar de hangar getaxied is, wordt het naar binnen geloodst. En dan begint het echte werk: eerst in de steigers zetten, dan de pre-check, om vast te stellen hoe de conditie is bij binnenkomst, als die is afgetekend dan kunnen de mensen aan het werk gaan.

Alle "edele" delen van het vliegtuig worden afgeplakt, de ramen, maar ook het deel van de hoogtemeter dat op de romp zit, de antennes en in- en uitlaten. Dan moet de oude verf zoveel mogelijk verwijderd worden, immers elke liter verf die erop gaat is ook een kilo meer gewicht. Een beetje passagiers-vliegtuig vergt in totaal al zo'n 70 a 80 liter verf en dat is het gewicht van een passagier. Als er dus drie lagen op zitten, is dat drie (betalende) passagiers minder te vervoeren. Zo ligt dat in de burgerluchtvaart. Nadat de oude verf verwijderd is, wordt het oppervlak grondig gereinigd en gedroogd en wordt de primer (een soort grondverf, nodig voor de hechting van de nieuwe verflaag) erop gespoten. Na een uur of acht is die droog en dan begint het leuke werk. Dan worden de kleurtjes aangebracht. En daarbij komen ook de uitdagingen om de hoek kijken. Het kleurenschema van iedere klant is anders. Sommige zijn recht toe recht aan: één of twee lijnen en een logo, dat is meestal saai werk. Sommige hebben uitgesproken kleuren, dat wordt al leuker. Maar er zijn maar weinig kleurenschema's zo leuk als die van Tyrolean Airways: wit met drie kleuren en onder een hoek aangebracht. Wit is natuurlijk "easy". Na de behandeling met het Tyrolean geel hangt er een geelwaas in de hangar. Dan komt het rood, een oranje-achtig vermiljoen rood, alles wordt dan roodachtig. En dan komt het "maroon", een diep donker, bordeaux-rood, dat heel slecht dekt, dus daarna is alles in de hangar bordeaux-rood! Het leukste aan dat kleurenschema is dat het onder een hoek moet worden aangebracht. Daar is een speciale methode voor, waardoor het mogelijk is om de lijnen allemaal identiek over alle Dash 8-en kunnen laten lopen.



De OE-LLM van Tyrolean in de Aviation Cosmetics hangaar. Het hierboven beschreven fraaie kleurenschema moest bij deze kist echter plaats maken voor die van Qantas/Sunstate. Op pagina 7 hebben we een foto genomen na de spuitbeurt.

Als alle Tyrolean toestellen in Innsbruck op het platform staan, dan zijn die toestellen die bij Aviation Cosmetics gedaan zijn, perfect identiek. De enthousiaste verhalen van derden hierover hebben inmiddels Eindhoven bereikt en dat is natuurlijk heel plezierig.

Het moeilijke van veel lijnen en banen is, hoe af te plakken. Het afplakband ligt dus op de kant van de lijn die niet gespoten wordt, dat is simpel. Maar bij de volgende kleur spuiten moet het afplakband dus wel langs de andere kant van de lijn komen te liggen, anders verspringt de lijn, en daar gaan dus heel wat mensen de fout in. Als het toestel helemaal ingepakt voor de ene keer, dan ga je het niet eerst helemaal uitpakken en dan opnieuw inpakken voor de volgende kleur. Bedenk wel: inpakken en uitpakken van een object formaat vliegtuig is een klus en dus is het iedere keer weer checken, is het echt goed afgeplakt. De plaatsing van teksten en registraties is ook zo'n leuke instinker als je niet precies weet wat het effect is van wat je, waar op wilt zetten.

Nadat de laatste kleur is gespoten is het even Sinterklaas en Kerstmis tegelijk: uitpakken. Leuk, maar voorzichtig want de verf is nog vers. En dan de touch-up. Kleine reparaties en correcties om het perfecte resultaat te kunnen afleveren. De klant is al helemaal blij zoals het er nu weer bijstaat en wil direct weg, er moet weer gevlogen worden. Toch moet de final-check ook uitgevoerd en afgetekend worden, voordat ze hem laten gaan. Dan komt de kater, de hangar opruimen. Al dat afplakpapier etc. moet voor speciale containerdienst klaar gemaakt worden. De hele hangarvloer moet worden geveegd. De spuit-guns, de pompen en de slangen worden schoongemaakt voor de volgende klus.

Zo gaat het dus zo'n beetje bij Aviation Cosmetics. Veel verschillende toestellen en kleurenschema's maakt het werk heel boeiend. Maar voor luchtvaart-enthousiasten zijn de verschillende registraties natuurlijk het leukst.



Een van de meest "gave" kisten die bij Aviation Cosmetics zijn gespoten is deze Tupolev Tu.134A van de russische Stolichny Bank of Savings. Vooral het staartlogo is een waar kunstwerk. Op de achterkant de RA-65099 na aankomst bij Aviation Cosmetics, toen nog in het "basic" Aeroflot-kleurenschema.

ER WAS EENS . . .

RAF MOVEMENTS

augustus 1949:

01	TX196	Anson C.XIX srs 1	31sqn	
04	PH590	Anson C.XII	BAFO CS	
12	TX221	Anson C.XIX srs 1	TCDU	+13,17,18
	FX205	Harvard IIB	615sqn	+20
	KN844	Hoverfly II	TCDU	+13,17,18
	VV533	Vampire FB.5	26sqn	
14	PH441 ?	Oxford		incorrect serial
15	TX225	Anson C.XIX srs 1		
17	KN292	Dakota IV		
	VT122	Meteor F.4	66sqn	+26
	VT138	Meteor F.4	66sqn	+26
	VT174	Meteor F.4	92sqn	+26
	VT226	Meteor F.4	66sqn	+26
	VT275	Meteor F.4	66sqn	+26
	VT277	Meteor F.4	66sqn	+26
	VT285	Meteor F.4	257sqn	+26
	VT310	Meteor F.4	92sqn	+26
	VW311	Meteor F.4	74sqn	
18	TX230	Anson C.XIX srs 1		
20	KF200	Harvard IIB	615sqn	
	KF639	Harvard IIB	615sqn	
	LA208	Spitfire F.21	615sqn	
	LA214	Spitfire F.21	615sqn	
	LA273	Spitfire F.21	615sqn	
	PK409	Spitfire F.22	615sqn	
	PK505	Spitfire F.22	615sqn	
	PK519	Spitfire F.22	615sqn	
	PK546	Spitfire F.22	615sqn	
	PK550	Spitfire F.22	615sqn	+26
	PK569	Spitfire F.22	615sqn	
	PK629	Spitfire F.22	615sqn	
	PK660	Spitfire F.22	615sqn	
	PK664	Spitfire F.22	615sqn	
22	VP959	Devon C.1	RAE	+25,29
23	PH540	Anson C.XII		+25
24	PR685	Tempest II	33sqn	
26	MG629	Anson I	61GCF	+31
	PK559	Spitfire F.22	615sqn	
27	MG901	Anson I	61GCF	
	PH545	Anson C.XII		+28
29	PH567	Anson C.XII		

THRILLSEEKERS



SPOTTEN IN ... OEKRAINE !

Deze keer het tweede deel van de belevenissen van Willem op zijn trip door de Oekraïne afgelopen zomer. We gaan verder nadat het veld Saki aan een onderzoek was onderworpen.

KACHA

12-07-94

Als je binnendoor de weg vanaf Saki naar Sevastopol blijft volgen ligt op ongeveer 18km voor Sevastopol rechts van de weg dit vliegveld. De kisten staan aan de andere kant van het veld maar omdat het al donker aan het worden was besloten we na een vluchtige blik door te rijden naar de stad. Het veld is helemaal vlak en dus goed te overzien. We hadden er onder andere An26's, An72's, Mi8's en Mi14's zien staan. We wilden de volgende dag terug maar daar kwam helaas niets van terecht.

We hadden al in een boek gelezen dat Sevastopol een verboden stad was en jawel hoor dat is het nu nog steeds. Op zo'n 15km voor de stad kwamen we bij een controlepost aan. We mochten er niet in van een politieagent terwijl een marine man al een hotel voor ons wou gaan regelen, maar de politieman hield voet bij stuk. Dat was jammer omdat er binnen deze zone nog een Flagon veld zou moeten liggen. Dus moesten we helemaal terug naar Simferopol om daar een hotel te zoeken. We vonden in de stad een hotel maar het was wel het duurste van deze trip met een prijs van 22 dollar voor een éénpersoons kamer.

SIMFEROPOL

13-07-94

De volgende ochtend werd gebruikt voor het nakomen van de gebruikelijke verplichtingen zoals boodschappen doen en ondernamen we een poging om naar huis te bellen. Eerst moest ik bij een bali een papiertje invullen met wie, waar en welk land dat ik wilde bellen. Daarna moest ik betalen en binnen een paar minuten had ik het thuisfront aan de lijn. Dit viel reuze mee, ik had eerder verwacht dat het wel eens een uur kon gaan duren.

Hierna gingen we nog even langs bij onze DOSAAF-vrienden. We mochten inderdaad even naar de kisten toe, maar onze begeleider was net iets te stroef om alle serials te kunnen noteren.

Yak 52: 822304/35 r, 822312/69 r, 833903/147 r, 888907/94 y, 888908/45,
899913/100 y, 28 y, 37 r, 44 bl, 48 bl, 109 y
Yak 55: 211206/10 bl, 870301/14 bl
An 2: 1623628/53 bl, 64 y, 73 y

Inmiddels begon onze wagen wat stroef te lopen. We besloten om maar even bij een garage langs te gaan. Na lang zoeken vonden we er eindelijk één, waar een monteur ons na een korte blik onder de motorkap vertelde dat het aan de benzine lag. Ja ja...

Het was ondertussen al middag geworden, dus tijd om koers naar het volgende veld te zetten: Kirovske. Toen we vlak bij het veld waren sloeg opeens onze motor af. We hadden net de motorkap geopend om te kijken wat er aan de hand was toen er een Frogfoot over kwam zetten. Jawel, de eerste vliegende fighter van onze trip. Het viel ons al meteen op dat de kist in een wel zeer bijzonder blauw camo jasje was gestoken. Nu kregen we opeens een ontzettende haast om onze wagen weer aan de praat te krijgen. Helaas dit lukte niet. Na een aantal verwoede aanduw pogingen sneuvelde ook onze achterrait nog eens omdat ik met mijn hand uitschoot en dwars door de ruit vloog. Het werd nu eens tijd voor een grondige inspectie van de motor. We ontdekten dat de kontaktpuntjes niet van elkaar afkwamen. Na veel afstellen en bijstellen kregen we onze auto aan de praat en reden we naar het dichtstbijzijnde dorp. Het was een zeer klein dorpje en we besloten om het er op te wagen en door te rijden naar een vlakbij gelegen stadje. We reden het stadje in maar konden geen garage ontdekken, dus maar naar de mens zijn grootste vriend, oom agent. Bij het politiebureau aangekomen legde we uit wat ons probleem was. Een agent stapte daarna achter het stuur en reed met ons naar een nabij gelegen garage. Deze konden ons probleem wel verhelpen maar moesten daarvoor een werknemer optrommelen. Toen de auto weer klaar was gingen we terug naar het politiebureau waar onze auto in één van de garages werd geparkeerd omdat we nog geen nieuwe achterrait hadden. Hierna regelde hij een hotelkamer en ging samen met ons eten.

KIROVSKE

14-07-94

De volgende morgen was de agent al weer vroeg van de partij en klopte om half acht aan. Jef liet hem binnen want ik verkeerde nog ver in dromenland en onder invloed. Er werd snel een achterrait voor ons geregeld op de markt en bij de garage ingezet. Bij dit stadje zou ook ons volgende veld liggen, Sovetskiy. Na lang zoeken stuitte we ineens tussen een paar weilanden op een strook beton met op korte afstand aan de zijkant een stukje terrein met wachttorens er omheen. Echter van een minimaal noodzakelijke uitrusting voor een vliegveld was niets aanwezig. We vermoedden dan ook dat het hier gewoon om een eventueel noodveld gaat. Het is ook goed mogelijk dat het gaat om een schijnvliegveld.

Weer bij Kirovske aangekomen moesten we natuurlijk dit veld aan een nader onderzoek onderwerpen. Het veld is vanaf de zuidzijde goed te overzien. Je kunt via een paar zandpaden vrij dicht bij het hek komen. Aan de types te zien ging het hier om een testveld. Gezien werd het volgende: 2x Tu-142 Bear-J (10 red), 1x andere Bear, 1x Il-38, 4x An-12 (03 red), 1x Il-76, 1x An-72, 2x L 39, 1x Ka-25, 2x Ka-27 (77 red), 2x Mi-6, 3x Mi-8 (80 red), 3x Mi-24, 3x Su-27 (1 UB), 2x MiG-29, 4x Su-25 (1 UB en twee in blauwe kleuren), 2x Su-24 en waarschijnlijk 1x Yak-38. De Bears en Il-38 droegen sterren. De heli's en fighters hadden Oekraïense roundels. De Fencers hadden een onduidelijk zwart rondje op de staart.

Onze planning werd nu wat krappier aangezien we wat tijd hadden verloren met onze auto. Het werd nu tijd om de Krim te verlaten. Op de terugweg richting Dzhankoy kwamen we nog langs het dorpje Azovske. Bij dit dorpje zou volgens de kaarten ook een klein veldje moeten liggen. Wij konden het echter niet gevonden krijgen. Aangekomen op Dzhankoy viel ons op dat één van de Il-76's die een paar dagen terug nog in een dispersal langs de weg stonden was verdwenen. Er wordt dus waarschijnlijk nog wel gevlogen met de kisten.

GENICHESK

14-07-94

Een kilometer of twee voor je de stad van de westkant binnenrijdt ligt aan de linkerkant een weg met telefoonpalen ernaast. Deze loopt recht naar het veld

toe. Dit is volkomen verlaten, en was vroeger van de Sovjet marine. In een dispersal ligt nog wel een wrak van een Tu-16. De neus ontbreekt. Op een spant stond 1743045 geschilderd, maar of dit het c/n is valt te betwijfelen. De code is 43 red.

MELITOPOL

14-07-94

Het veld konden we maar moeilijk vinden doordat we steeds doodliepen tegen een spoor. Op een gegeven moment konden we het toch oversteken en kwamen we op een mooie weg aan de noordkant van het veld. Hier stonden maar liefst 41 Il-76's. Allemaal UR-geregistreerd en vaak nog voorzien van rode vlaggen. Er stonden ook vijf grijze An-12's van de Oekraïense luchtmacht, waaronder één met code 04 red.

TOKNAK

15-07-94

Vanaf de noordelijke rondweg zie je een weggetje naar de poort toe. Naast deze weg staan ook twee bommen die de nucleaire taak van dit veld aangeven. We hebben het veld niet echt goed kunnen overzien, maar de Bears die de Russen hier gehad hebben zijn waarschijnlijk wel weg.

ZAPOROZHYZHA EAST

15-07-94

Hier stonden vijf MiG-25's in dispersals, alleen de staartjes waren te zien. Ze hadden nog Russische sterren, dus er wordt waarschijnlijk niet meer mee gevlogen. Verder stonden er nog twee grijze en één witte An-12. Er stond ook een ex-militaire Mi-2, de 3. yellow. De nieuwe regi was 23817, maar een UR-prefix ontbrak. Dit alles is te zien vanaf de weg naar de terminal en een stuk daarachter. Bij het verlaten van Zaporozhzhya kregen we de tweede lekke band. We hadden blijkbaar ergens zo hard in een kuil gereden (klopt...) dat het wiel niet meer uitgelijnd stond, want aan de binnenkant kwam het canvas al naar buiten.

VERKHNYAYA-KHORTITSA

15-07-94

Een zeer grappig veldje, net buiten Zaporozhzhya, aan de weg naar Dnepropetrovsk. Bij de poort stond een oude bewaker, we mochten wel even naar het preserved spul gaan kijken. Op onze vraag wat dit voor een veldje was kwam via een woordenboekje een vaag antwoord. We hadden eigenlijk net besloten dat we niet de moeite zouden nemen om op het veldje te gaan kijken wegens tijdgebrek. Zo gezegd zo gedaan, we vertrokken weer, maar toen we na een kilometer rijden achterom keken kwamen we toch terug op ons besluit. Onze ogen sprongen wijd open toen we een rij L-29's zagen. Het bleek een oud DOSAAF-veld te zijn waar nu kisten opgeslagen werden. Via een zandweg aan de noordkant een bocht om de kop gemaakt, en we kwamen uit bij een huisje, enkele (ex-?) militaire vrachtwagens, een auto en twee waakhonden. Er was blijkbaar niemand thuis want we zagen niemand lopen. Dat kwam dus mooi uit, en we parkeerden de wagen tussen de eerste Delfins.

preserved:

An-2: 1G11315/SSSR-35176
L-29: 37062./07 r, 390416/38 b
Mi-2: 09 y
Yak-52: 811515/-

stored:

L-29: ..4017, ..5181, 094002, 094003/UR-BCF, 094015, 094016, 094049, 194329, 194509, 194533, 294604, 393522, 394984, 395149, 395163, 395165, 494330, 591550, 892799, 893023, 893109, 897297, 993523, 993622, UR-BCD

PZL 104:	21900909/03 b,	21910914/04 b,	21910917/01 b,	21910918/02 b
Yak-52:	822107/...,	822108/UR-BBR,	822113/140 y,	832912/UR-BBJ,
	855613/68 b,	867213/63 y,	870305/...,	877412/24 r,
	877413/...,	877803/75 y,	877807/79 y,	878207/139 y,
	888407/49 y,	888415/27 y,	888704/61 y,	888705/162 y,
	888706/63 y,	888707/164 y,	889203/38 y,	889204/86 y,
	8910105/12 y,	8910106/23 y,	9010304/01 y,	9010305/02 y,
	9010306/...,	9010307/04 y,	9010308/05 y,	9010309/...,
	9010310/...,	9010311/UR-BBR,	9010312/09 y,	9010313/UR-BBU,
	9010315/UR-BBM,	9010403/15 y,	9010404/UR-BB.,	9010405/17 y
	9010406/52 y,	9010407/...,	9011110/UR-BBT	
Yak-55:	890809/55 b,	890810/73 b,	890901/74 b,	890902/75 b

Het lijkt heel wat, maar er stond nog veel meer: zo'n 60 L-29's, minstens net zoveel Yak-52's en aan de zuidkant van het veld stonden ook nog ongeveer 40 Mi-2's opgeslagen. Helaas moesten we voortijdig afknokken vanwege een rondlopende bewaker. Bij het verlaten van het veld bleek het huisje nu wel bemand maar de bewoners reageerden nogal sloom.

VOLOSKE

16-07-94

Het vliegveld van Dnepropetrovsk. Bij de militaire poort staat een schitterende MiG-19PM met code 01 red. Je komt er langs als je naar de terminal rijdt. Op het veld ligt het wrak van een Yak-40 en er stond een ex-militaire Mi-2 met code 30 yellow. De MiG-25's staan aan de zuidoostkant. Je kunt vanaf de terminal aan de noordkant langs het veld rijden, via wat stoffige zandwegen om de oostkop rijden, en vlak langs de dispersals afrijden. Op de terugweg hebben we een boeren-echtpaar met autopech acht kilometer naar de stad teruggesleept. Alweer een goede daad verricht.

MiG-25PU: 45 red, + nog ongeveer 5 MiG-25PD's

PODGORODNE

16-07-94

Vanuit Dnepropetrovsk de snelweg naar het noorden, en wanneer je het veldje rechts ziet liggen rij je meteen voor het eerstvolgende viaduct van de snelweg af. Via wat zandwegen kun je aan de noordkant van het veld alle kisten lezen. Aan de zuidkant staan minstens 20 civiele An-2's opgeslagen.

Mi-2:	00 y, 12 y, 21 y, 22 y, 23 y, 24 y, 25 y, 27 y, 28 y, 29 y, 30 y,
	44 y, 06 r, + 2 zonder code
Mi-6:	04 y
Mi-8:	02 y, 03 y, 05 y
Mi-9:	02 b, kan ook een Mi-8 zijn

Nog dezelfde avond wilden we doorrijden naar Kramatorsk, maar de uitlaat die al een tijdje gevaarlijk bromde brak nu helemaal af. Dit uitgerekend op de tiende verjaardag van onze Lada. Onderweg even laten lassen voor acht gulden. Helaas werd er bij het monteren blijkbaar iets te hard geramd, want de volgende dag scheurde de uitlaat op een andere plaats.

KRAMATORSK

17-07-94

Hier stonden op zijn minst 21 Flagons (waarschijnlijk Su-15TM Flagon-F's). In de dispersals aan de oostkant staan er 14, deze zijn van een afstand ook het beste te zien. Je kunt het beste via de noordkant over een zandweg rijden. Deze weg

begint 150 meter voor de terminal. De kisten aan de westkant staan erg dicht bij het hek, maar door de dispersals zie je alleen een neusje en een staartje... Bij de (alweer verlaten) terminal stonden twee niet nader geïdentificeerde civiele kistjes.

Su-15U: 30 b

CHUGUYEV

17-07-94

Aan de noordkant kun je meteen na het veld (alweer) een zandweg induiken, en pal langs de muur gaan rijden. Vanaf de weg ben je dan niet meer zichtbaar dankzij de struiken. Recht vooruit staan MiG-21's, achter de muur staan zeker zo'n 40 MiG-23MF/ML/UB's. Onbegonnen werk om hier veel te spotten, bovendien sta je in het zicht van de (waarschijnlijk wel lege) toren. Aan de zuidkant lijkt een technische school te zitten. Via wat zandwegen door zonnebloemvelden aan de zuidwestkant kun je wat kisten lezen. Verder naar het westen heb je van een afstand een redelijk goed overzicht over het opslag gedeelte. Hier telden we zeker 80 MiG-21's en een lijn met 55 L-39's. Vanaf andere plekken telden we in totaal ook nog ongeveer 80 MiG-23's. Naast de doorgaande weg staat op een paal een gave MiG-21PF-31 met de rode code 01.

An-26: 03 b, 09 b

opslag:

MiG-21MF/bis: 24 w

MiG-23ML: 12697/..., 26 white o.l.

MiG-23UB: 61 r (ster), 93 white o.l.

school:

Su-24: 51 r Fencer-B

Mi-8: 23 y, 25 y, 26 y

Mi-24: 08, 12, 23, + 1, de 12 is een Hind-A.

L-39: 24 r, + 3

KHARKOV

17-07-94

Op de luchthaven hier staan enkele Mi-8'en. Ze zijn lastig te lezen vanaf de weg naar de terminal. Als je een eindje richting hek loopt gaat het beter.

Mi-8: 42 y, 45 y, 47 y, 48 y, + 2

POLTAVA WEST

18-07-94

Op het civiele veldje naast de weg naar Kiev stonden L-410's en een paar Mi-2's opgeslagen (waaronder enkele ex-militair).

POLTAVA

18-07-94

Hier hebben we zeker 60 km rondgereden om het veld gevonden te krijgen. Achteraf bleek het vanuit het centrum niet meer dan vier kilometer te zijn want het ligt aan de noordwestkant vlak tegen de stad aan. Komende vanuit het westen staat naast de doorgaande weg naar het noorden een oude stalen watertoren. Rijd iets terug naar het zuiden, en probeer daar ergens het spoor over te steken. Je kunt langs de zuidkant van het veld rijden over kleine zandwegen.

Tu-22M-3: 01, 03, 18, 25, 53, 56, 58, red, + nog 3

Bij vertrek uit de stad werden we nog geramd door een vrachtwagen wat ons een deuk in de Lada bezorgde. Verder maar niet al te veel woorden aan vuil gemaakt want de zenuwachtige bestuurders hadden toch geen geld (en bovendien waren wij rechts aan het inhalen).

MIRGOROD

18-07-94

Aan de westkant kun je bij een hele rij kleine autogarages langs het spoor lopen. Tussen de bomen door zagen we vier flankers staan. Er liepen hier wel een hoop militairen rond, dus wegwezen. Toen met een bocht om de zuidkant nog een weg naar een kolchoz ingereden en een zandweg door de zuidlanding gevonden. Hier stonden twee flankers in bouwvallige schuurtjes. Aan de oostkant ligt het veld ingesloten door uitgestrekte heuvels met korenvelden. Tip van de maand: Als je hier wilt spotten, maak je trip dan per tractor of combine.

Su-27: 21 r, + 4

Su-27UB: 61 r

PIRYATIN

18-07-94

Als je van Mirgorod naar Piryatin toe rijdt de eerste afslag naar Grebenka nemen. Je komt dan door de oostlanding. Ten noorden hiervan zagen we twee L-39's en een gedumpte MiG-21. Aan de andere kant zagen we niets, en we wilden het aan de zuidkant gaan proberen. Wat een bossen opeens. Het werd ook nog zwaar bewolkt, begon te regenen en opeens waren we compleet gedesoriënteerd. Via wat gigantische modderwegen bereikten we eindelijk weer een verharde weg, waar ook meteen een politiecontrole plaatsvond. Wat moesten wij hier nou weer? 'Restaurantje zoeken en de weg kwijt geraakt' was de smoes.

PRILUKI

18-07-94

De bossen bleven aanhouden en verborgen dit zeer interessante veld. We hebben hier alleen twee Backfire-staartjes gezien met Oekraïense roundels. Alle drie de wegen die we aan de westkant geprobeerd hebben kwamen bij een poort uit. Waarschijnlijk moet je hier aan de westkant staan om iets te zien. Omdat het al donker werd, en er mogelijk nog zwaar bewaakte nukes op het veld liggen hebben we hier maar niet al te veel risico meer genomen. Onduidelijk is dus of er nog steeds Russen zitten, de Blackjacks zouden wel al lang weg zijn.

NEZHIN

18-07-94

De weg naar het noorden gaat langs de oostkant van het veld. Er stonden 22 Lu-22 Blinder-B's. Negen hiervan hadden nog sterren en werden gebruikt voor onderdelen. Ongeveer de helft leek operationeel. Als je de Blinders links ziet staan dan nog een paar honderd meter doorrijden, en de verharde weg schuin terug naar het veld nemen. Door de heatwaves konden we geen enkele code lezen.

BORISPOL

18-07-94

De luchthaven van Kiev. Een enkeltje Amsterdam of Brussel kostte \$ 742, waarna we deze optie maar vlug lieten vallen. Het militaire gedeelte zit in de noord-oost hoek van het veld. Vanaf de snelweg kun je via een zandweg bij de muur om dit gedeelte komen. Vanuit het westen heb je dan een redelijk overzicht, maar de stand van de kisten is erg ongunstig. Met wat meer moeite zouden er nog wel een paar codes meer te lezen zijn geweest. Er stonden zes An-12's, twee An-30's, ongeveer 10 Mi-8'en en een Mi-6.

An-24: 81 r
An-26: 41 b, + nog ongeveer 3

ZHULYANY

19-07-94

Eindelijk valt er een keer iets redelijk te lezen in de buurt van de terminal. Verschillende An-26's waren in een leuke groen/groene camo gestoken (de 32, 35 en nog een). De 77 droeg een ster. De 19 was wit, de rest grijs. Alle kisten hadden blauwe codes.

An-24: 777, RA-46687
An-26: 01, 05, 19, 20, 32, 35, 77, 777

De An-26 met serial 777 had Avialinii Ukraini titels, de An-24 had dit niet.

Daarna naar het centrum van Kiev gegaan voor wat vermaak en om kaarten te zoeken. Dit ten koste van Gostomel en Svyatoshino. Het centrum is best leuk en niet te vergelijken met de rest van het land (ook leuk, maar anders). De boekhandel op Krechshatik 44 (de hoofdstraat) verkocht zeer goede 1:200.000 kaarten. Helaas waren 14 van de 25 delen uitverkocht. Om geld te sparen overnacht in Vasilkov: hier wisten ze echt geen raad met buitenlanders. Mocht het nou wel of niet? Uiteindelijk moesten we zelfs bij de politie gaan vragen of we in het bewuste hotel mochten slapen. Die maakten er geen punt van. 's Avonds nog op bezoek geweest bij de nachtwaker van het hotel. Slechts twee glazen gedronken van een eigen brouwseltje dat naar Wodka rook, maar nog net even iets sterker was (50 %). Dezelfde nacht nog wel drie keer naar de WC moeten rennen om alles een beetje netjes te houden.

VASILKOV

20-07-94

Vanuit Vasilkov ligt het veld links van de weg naar het noorden (aan de andere kant ligt het bijna tegen de snelweg aan). Aan de noordkant kun je het veld een stuk volgen over een zandweg, maar deze loopt op een gegeven moment dood. Er stonden een stuk of vijf MiG-29's buiten, de MiG-25PD's zijn dus inmiddels vervangen. Misschien staan de MiG-25's op Ovruch opgeslagen? Een civiele Ka-26 vloog zeer laag over en is waarschijnlijk ergens in de buurt geland. Naast de weg staat aan de andere kant van het veld weer een mooie MiG-21F-13 met de rode code 24 op een paal. Op het veld zelf is vanaf dezelfde weg MiG-19S 01 red tussen de bomen door te zien.

UZIN

20-07-94

Het veld ligt ten zuiden van Uzin, ook hier stonden bij de dorpsgrens weer twee bommetjes. Er stonden nog steeds Russische Bears gestationeerd. Het type is onduidelijk omdat van geen enkele kist een neus zichtbaar was. Er stonden er zeker tien plus nog drie gedumpt. De kisten zijn het best te zien aan de westkant. Vanaf de oostkant zijn ook vier Il-76's te zien. Rond een uur of drie nog een keer over mijn nek vanwege dat brouwseltje van 15 uur daarvoor...

BELA TSERKVA

20-07-94

Belaya Tserkov op z'n Russisch. Weer een verrassing: De Tu-95MS'en (Bear-H) van de Russen waren nog steeds aanwezig. De Badgers droegen trouwens ook allemaal een ster, deze zouden wel van de Oekrainers zijn. Aan de zuidkant stonden ook nog ongeveer 15 Mi-8'en en Mi-24's. Aan de westkant via een zandweggetje door de korenvelden naar het veld toe gegaan. Vanaf het hek zijn hier enkele Badger

constructienummers te lezen. Wel oppassen voor militairen die het veld via deze weggetjes op- of afrijden. Naast de Bears stond een Backfire, Bear 50 rood was geen Tu-95MS, het zou een Bear-A kunnen zijn die voor diverse trainingsdoeleinden wordt gebruikt. In de stad staat naast de doorgaande weg een zeer, zeer gave MiG-21PF-31 op een paal met rode code 22.

Mi-24: 79 y
Tu-16: 4200503/71 r, 720360./21 b, 7203624/19 r, 7203712/73 r
7203829/06 r, 7203914/04 r, 7204005/18 r, 720..../07 r,
20 r, in totaal 14 waarvan 3 op de dump.
Tu-22M-3: 33 r
Tu-95MS: 02 r, 07 r, 20 r, + nog een andere Bear: 50 r

BERDICHEV

20-07-94

Helemaal afgeladen met heli's. Een ruwe schatting houdt het op zo'n 40 Mi-24's plus enkele bewapende Mi-8'en. Aan de zuidkant loopt een weg vlak langs het veld, deze gaat naar Khmel'nik. Je kunt dan nog een zandpad direct naast het hek volgen, maar dit loopt het veld op, en wordt dus ook door militairen gebruikt. Codes zijn vanaf hier makkelijk te lezen, maar echt fijn voel je je niet.

Mi-24: 06, 24, 25, 30, 39, 71, 76 yellow

ZHITOMIR

20-07-94

Dit veld ligt ten zuiden van de weg die vanuit het oosten de stad binnen komt. Er stonden geen heli's meer in de dispersals. Bij de terminal staan zoals gebruikelijk weer enkele civiele Mi-2's opgeslagen. Hier zaten ook enkele groene tussen, die zijn waarschijnlijk ex-militair.

Ozerne/Skomorokhi kregen we niet gevonden. Ozerne hebben we vanaf de weg naar Bela Tserkva (R-97) niet aangegeven zien staan. Wel het weggetje naar Skomorokhi geprobeerd, maar of die radar nou bij een veld hoort?? Kortom, er was geen meer te zien door al die bossen, heuvels en doodlopende wegen bij militaire poorten. Een eindje verderop vloog wel een Mi-8 rond. Toen doorgereden naar Kiev om de auto proberen te verkopen. Eerst nog een nieuw middenstuk voor de uitlaat gekocht, want de herrie was niet meer te harden. We vonden een plek aan de Bulevar Perova, waar in het weekend automarkten worden gehouden. Helaas waren op vrijdagochtend alleen wat handelaren van de partij, die alleen wagens voor bodemprijzen wilden kopen. We moesten nog dezelfde dag het land uit, want ons visum verliep die dag. Achteraf stom dat we niet een visum voor twee dagen langer hadden aangevraagd, want in de prijs maakt dat niks uit.

KIEV

22-07-94

Boven op een heuvel in stad is het oorlogs(verheerlijking)museum gevestigd. Je rijdt gewoon richting vrouwe Justitia die je al kilometers van te voren in de verte ziet staan. Behalve de Li-2 zijn alle kisten in dezelfde camo overgespoten. In het hele land kom je honderden standbeelden tegen ter ere van de "glorieuze overwinning in de grote patriottische oorlog". Hiermee wordt de tweede wereldoorlog bedoeld maar in Kiev doen ze er nog een schepje bovenop met Afghanistan, Nagorno Karabach en nog veel, veel meer.

Li-2: -
Mi-24V: 03 r
MiG-17: 02 r

MiG-21PF-31: 01 r
MiG-23MF: 01 r
Yak-9: -

BRONIKI

22-07-94

Reserveveld. Veertien kilometer voor Novograd Volinskiy vanaf de weg zien liggen en helemaal leeg. In Novograd Volinskiy staat naast de doorgaande weg een zeer slecht uitziende MiG-19PM.

ROVNE

22-07-94

Ook hier zagen we het veld vanaf de weg liggen. Er staat een terminal, maar waarschijnlijk niets militair.

DUBNO WE

22-07-94

Heftig. Hier staan een paar fencers vlak tegen de weg aan. Er had heel wat meer ingezet als er precies ter hoogte van het veld geen controlerende politiemannen had gestaan. Shit!

Tijdens het laatste stuk naar de grens werden we nog drie keer door de politie gecontroleerd. Ook werden toen (gelukkig voor de eerste keer) onze gegevens genoteerd: naam, autokenteken, waar we vandaan kwamen en waar we naar toe gingen. Als ze dit elke keer hadden gedaan hadden ze een mooie route kunnen samenstellen! Rond kwart over een 's nachts bij de Poolse grens aangekomen. Dat wil zeggen, vier kilometer voor de grens. Hier stond de laatste en zwaarste hindernis van deze trip. Een rij van ongeveer 200 meter wachtende auto's die maar niet doorreed. In eerste instantie niets apart, over de inreis hadden we ook vijf uur gedaan. Tot er een paar uur later vreemde personen over dollars begonnen te zeuren en naar de grens wezen. We begrepen dat we 80 dollar konden vangen wanneer ze bij ons in de wagen de grens mochten passeren. Mooi niet dus. De volgende ochtend zat er nog steeds geen beweging in. Toen kregen we eigenlijk ook pas in de gaten dat die figuren geld van ons vroegen om voorbij de politiepost te komen. Een keer of tien hebben we een aanbod afgewezen. Van een Belg hoorden we toen pas dat de Oekraïne al twee weken een nieuwe president had, een communistische hardliner en ex-directeur van een SS20 fabriek.

Even later besloten we om samen met die Belg en een Duitser naar de politie te rijden en elk 10 dollar aan te bieden. Wij en de Duitsers konden meteen omdraaien, de Belgen kwamen er gratis door (jonge dochters aan boord). De politie accepteerde geen geld, alles moest via de sjacheraars gespeeld worden. De Duitsers deden het voor 50 mark, wij zouden vijf minuten later volgen. Ondertussen kregen we een beter aanbod voor 20 dollar. Dit maar gedaan, en er duidelijk bij verteld dat er pas aan de grens betaald zou worden. De persoon liep naar de politie, deze schreef op een stukje papier (3x4 cm) een handtekening en het bedrag van 20 dollar. We reden achter de koerier aan de politiepost voorbij. Alles was nu OK, we konden doorrijden. De koerier stopte 200 meter voorbij de post, maar wij duwden het gas erop, en wilden eerst de grens wel eens zien. Achtervolgt door een auto en motor kwamen we vlak voor de grens bij nog een politiepost, waar de Duitsers weer stonden te wachten. We gebaarden naar de koerier dat we ook hier voorbij wilden, anders geen dollars. Weer werd een akkoordje met de politie geregeld, en met hetzelfde papiertje konden we doorrijden. Denk je dat je nu alle rip-off praktijken wel hebt gehad, gaan ze aan de grens zeuren dat ons visum verlopen is. Ja, als ze je eerst twaalf uur op staan te houden... Het mocht niet baten, we konden nog een keer 20

dollar betalen, dit keer per persoon. De vriendelijke dames van de visum-administratie vonden het gelukkig ook een 'skandal'.

Had ik een maand geleden nog niet zo'n hoge pet op van Polen met zijn slechte wegen en slecht eten, in slechts drie weken tijd hadden de Polen hun land helemaal gerenoveerd, want de wegen waren fantastisch vlak geworden, en al het eten smaakte opeens voortreffelijk. Het is maar net welke kant je op rijdt...

KRAKOW-BALICE

23-07-94

Op de weg terug door Polen hebben we ook nog wat velden bezocht. Als eerste hebben we de omgeving van Kraków aan een onderzoek onderworpen.

An-2: 4723, 5705, 5706, 7447, 9855
An-26: 1310, 1402, 1403, 1406, 1407, 1508, 1509
Il-14: 3037
Mi-2: 3001, 4708, 5828

Aan de slingerweg richting vliegveld in het buitengebied van Kraków staat een Yak-23 preserved. Het gaat om de 1616.

KATOWICE-PYRZOWICE / MIERZECICE

23-07-94

Hier waren we pas laat in de avond. Na veel gezocht kwamen we aan de noordkant van het veld uit. Dit is in de buurt van een grote toren. Hier konden we wel wat kisten lezen, maar lang niet alles. Daarom liepen we het veld op en vroegen aan de twee jonge bewakers of we de vliegtuigen even van dichtbij mochten bekijken. Alles kan, was het antwoord. Aan de andere kant stonden nog een hoop gecoverde MiG-21's in afwachting van onderhoud, en ook stonden er zeker een stuk of tien Lim-rompjes. De onderstaande kisten probeerde men te verkopen, ze werden in elk geval niet verschroot.

Lim-2: 1A06011, 242266/266, 27003/203, 3508/358
Lim-5: 1C1210, 1C1211, 1C1308, 1C1417, 1C1419, 1C1502, 1C1706, 1C1710, 1C1728, 1C1906
Lim-6bis: 1J0510, 1J0609, 1J0631
MiG-21PFM: 1804, 4102, 4106, 4107, 4203, 4206, 4912, 5001, 5615, 6701, 7015, 7814, 7902, 7903, 7904
MiG-21MF: 6507, 6512, 6513, 6604, 6813, 7810, 7901, 7903, 7909
MiG-21MF/bis: .399, .489 (onderhoud)
TS-11: 1806 (onderhoud)

Na een lange maar voorspoedig verlopen thuisreis kwamen we op zondagmiddag aan in Uden. Resten alleen nog wat statistische gegevens:

Aantal lekken banden: 3
Aantal birdhits: 3
Aantal politiecontroles: 28 !
Aantal verkeersboetes: 6 (waarvan 5 betaald, variërend tussen f 0,75 en f 1,25)
Aantal aanhoudingen door politieliften: 3
Aantal keren auto vastgereden: 2
Aantal noodstoppen: 2 (koe en kind)
Aantal hotels met kakkerlakken: 4
Aantal benzinestations zonder benzine: zeker 60
Totaal aantal gereden kilometers: 11.593 (8300 in de Oekraïne)
Aantal getankte liters benzine: 959



MLD S-2A Tracker 148 is nooit omgebouwd tot S-2N maar werd aan het begin van de jaren zeventig geleverd aan de Turken. Daar vloog de 147638 nog jaren door.



De 168 daarentegen deed langer dienst bij de MLD. Eerst omgebouwd tot S-2N werd het daarna één van de vier US-2N's. De 168 is als enige van de vier gesloopt.



De kans is groot dat we een vergelijkbaar tafereel dit jaar weer tegenkomen. In deze ACE een uitgebreid overzicht van open dagen, vliegshows, enzovoorts.



Vlak voor de Kerstdagen kreeg Eindhoven een ware oostblok-invasie te verduren. De Oekraïense Il.76MD **UR-76686** bracht enkele bezoekende militairen. (23-12-94)



Eveneens uit Oekraïne kwam deze An.24B, de 40 zwart. Hoogstwaarschijnlijk gaat het hier om de **87304706**. De Antonov bleef twee nachtjes over. (10-01-95)



De voormalige Aeroflot Tu.134A **RA-65099** is eigendom van de russische Stolichny Bank of Savings. Aviation Cosmetics voorzag de kist van een nieuw jasje.