

# ACE

**Spotting Group Eindhoven**



---

**1992 / 4**

**Augustus**



Deze Ce501 van IBIS met de toepasselijke registratie **00-181** was onlangs bij BASE te bewonderen. (archief)



Sinds kort vliegen er weer F-27s van het 334sqn in het witte United Nations kleurschema. Hier de C-8 op zijn thuisbasis. (juli 1992)



Deze amerikaans geregistreerde Falcon, de **N81U**, bezocht onlangs Eindhoven Airport. (archief)

# REDACTIONEEL

ACE is een tweemaandelijks uitgave van Spotting Group Eindhoven, en is alleen bedoeld voor privé gebruik. Overname van gegevens is enkel met bronvermelding toegestaan. 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 1992

Lidmaatschap SGE : f 25,00 voor 1992

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.

## Redactieadres:

Marco Dirkx                      Klaproos 20                      5684 JA                      Best                      04998-90792

## Redaktiesamenstelling:

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

## Medewerkers:

Frans vd Broek, René Dolfsma, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Mr.Grolsch,  
Stephan Lodewijks, A Kramer, Frank Kramer, Patrick Reniers, Vlb. Eindhoven.

Als alles naar wens verloopt valt deze ACE nog net in het vakantie-seizoen op de deurmaat. Het mag duidelijk zijn dat dit voor de redactie voor enkele problemen heeft gezorgd, maar daar zijn we met z'n allen gelukkig uitgekomen, zodat alweer het elfde nummer min of meer op tijd klaar is gekomen. Helaas bleek ook de drukker op vakantie te zijn... Op dit moment zijn enkele redactie-leden op trip om voor een nieuwe "Thrillseekers" te zorgen. Nu we het daar toch over hebben: mocht U ook op een spottersvakantie zijn geweest, al was het maar voor een paar dagen, schroom dan niet om dit aan ons te laten weten. Tot nu toe zijn de tripverslagen altijd van een kleine groep spotters geweest, maar we zouden ook graag eens verslagen van anderen publiceren. Niks voor U?

inhoud	pagina
Redactioneel	1
SGE'tjes	2
In de landing	4
ACTuEel	10
Regio : Gilze-Rijen & Nistelrode	15
Monografie : SAAB J.29 "Tunnan" - deel 2	17
Afdeling Sterke Verhalen: Wie heeft overlast van wie ?	26
Muurkrant	28
Spotlicht : 334sqn: Altijd en Overal	29
Er Was Eens ... : Vooroorlogse lijnnenet & 439sqn	32
Thrillseekers : Bolke de Beer goes Finland	35

Foto voorpagina: De A-514 is één van de witte Alouettes. (Nistelrode, 12-07-92)

# SGE 'tjes

## SPOTTERS DAG DE KOOY 4 JUNI

In tegenstelling tot voorgaande jaren waren niet de vlootdagen in Den Helder het thema van de spottersmiddag maar het 75-jarige jubileum van de Marine Luchtvaart Dienst. Hierdoor kwam de mogelijkheid om alvast de middag vóór de open dag een bezoek te brengen aan dit Marine Vliegkamp(je). Vol goede moed en de regen achterlatend ging een kleine SGE-delegatie op weg, rond het middaguur werd De Kooy bereikt. Na een half uurtje wachten bij de hoofdingang gingen we naar de kantine alwaar we konden genieten van een welkom gratis kop koffie. Na een kleine uitleg van het middag-programma, er werden nog enkele bezoekers voor de open dag verwacht, gingen we naar de onderhoudshangaar. Hier stonden uiteraard een aantal Lynxen opgesteld en alles mocht worden bekeken en het fotograferen was geen enkel probleem.

Ondertussen begon het duidelijk te worden dat de Marine een erg goede verhouding heeft met water. Het was nog droog toen we aankwamen maar toen we op het veld waren begon het steeds harder te regenen. Snel werd er uitgeweken naar een tent waarin een tentoonstelling over de Marine en MVK De Kooy voor de open dag was ingericht. Leuk al die prachtige zonnige plaatjes en andere spullen maar daar kwamen we eigenlijk niet voor. Tijdens ons verblijf in deze tent was de eerste bezoeker voor de open dag gearriveerd en hoe kan het ook anders, het was helaas een Lynx van een "goede" oosterbuur in plaats van een verre vriend. Een aantal moedige landrotten gingen toch maar een aantal plaatjes maken terwijl de rest weer richting kantine ging hopende op betere tijden. Nog steeds was er gratis koffie verkrijgbaar maar zo langzamerhand begon het duidelijk te worden dat we in het tweede gedeelte van een bekende TV-serie terecht waren gekomen (geen Goede Tijden maar...). De verhouding van de Marine met water werd steeds heftiger en omgekeerd evenredig werden de geluiden over de komst van vliegende bezoekers voor de open dag, met als gevolg dat rond half drie werd besloten om de spottersmiddag maar verder af te blazen (zonder sloophoorn!, foutje?).

Enkelen namen de laatste kans nog waar om een aantal waterige plaatjes te maken van MLD Lynxen op het platform en op weg naar de parkeerplaats kwam er toch nog een Jetstream van de Royal Navy binnen. Deze werd echter op het civiele gedeelte geparkeerd maar dit is geen probleem daar dat gedeelte van buiten af goed bereikbaar is. Helaas hadden we geen kans gehad om de diverse kleine hangaartjes te bezoeken en zodoende gingen we met maar een klein aantal gespotte Lynxen naar huis. Al vrij snel klaarde het weer op en in de buurt van Utrecht aangekomen zagen we de US Army-delegatie voor De Kooy overvliegen. Ondanks alles is en blijft de spottersmiddag op De Kooy de enige mogelijkheid om de wereld van de MLD-Lynx binnen te stappen, hopelijk de volgende keer beter...

### platform:

SH-14B:	266	"Simpson VE1"
	269	
	283	
SH-14C:	279	

onderhoudshangaar:

SH-14B:	267/K	"Obelynx"
	272	"Sneaky Speedy"
	273	"Snoopy Flight VE5"
SH-14C:	280	"Dozo Flight"
SH-14D:	281	

visitors:

Lynx Mk.88:	83+06	MF	MFG3
Jetstream T.2:	XX485/CU-567	RN	750sqn

Lynxen 267, 269 en 272 hadden nog witte serials, de 267 en 281 waren in de jubileum kleuren gespoten.

**SPOTTERSIDDAG SOESTERBERG 10 JUNI**

Omdat op 9 juni jongstleden twaalf F-15 Eagles van Eglin op Soesterberg aan waren gekomen voor een deployment hield de basis de dag erna een kleine spottersdag. Helaas werd dit pas op het laatste moment bekend gemaakt en was per spottersgroep het aantal uitnodigingen zeer beperkt, zodat slechts drie SGE'ers dit gebeuren mee konden maken. Er viel helaas maar één Eglin Eagle te bewonderen omdat het hele squadron op excursie was naar Heineken! De nieuwe oude (of oude nieuwe?) F-15(MSIP) Eagles van Soesterberg zelf, de Battle Damage Repair Training (BDRT) kisten, de Sabre en de twee Fiatjes ('s morgens al vertrokken) maakten de dag gelukkig toch nog goed. Dit viel er over de gehele dag te zien:

298sqn:

Alouette III:	A-226, A-292, A-495, A-514, A-542, A-550
---------------	--

32FS:

F-15A:	77-0089/CR, 77-0100/CR, 77-0103/CR, 77-0104/CR, 77-0105/--, 77-0106/CR,
F-15B:	76-0127/CR
F-15C:	79-0030/-- 81-0045/CR, 81-0047/CR, 81-0048/CR

temporary based:

CL.13B (Sabre Mk.6):	N30CJ	CJ
----------------------	-------	----

deployment:

F-15C:	84-0030/EG	USAF	60FS
--------	------------	------	------

visitors:

Alouette III:	H-20	KLu	SARflt
F-16A:	J-010	"	313sqn
F-16B:	J-068	"	"
PC.7:	L-03, L-04, L-06	"	EMVO
SH-14B:	269	MLD	860sqn
Bö.105C:	PH-RPR	Rijkspolitie	
Ce.182R:	PH-RPH	"	
C-130H:	74-1673	USAF	463AW
G-91Y:	MM6444/8-03, NM6479/8-27	AMI	101gr

BDRT:

F-4C	63-7453	USAF	171FIS/Mich.ANG
F-15A	73-0091	"	

# IN DE LANDING



De komst van het 334 squadron en daardoor de in gebruikname van het bijbehorende platform heeft al geresulteerd in een aantal extra bezoekers. Helaas is er niet altijd iemand die een en ander waarneemt. Het moet toch mogelijk zijn dat ook SGE met goede waarnemingen voor de dag komt. Gaarne ziet de redactie jullie waarnemingen binnen komen op de bekende adressen. Dit geldt overigens ook voor de civiele movements. Alvast bedankt.

## MILITAIR MEI 1992 AANVULLINGEN

06	-/77-0105	F-15A	32FS	*
14	A-260	Alouette III	GPLV	
	A-275	Alouette III	GPLV	
	A-342	Alouette III	GPLV	

## MILITAIR JUNI 1992

01	68-10935	C-130E	37AS/435AW	a	
02	E41/314-LC	Alpha-Jet	GE314		
	E43/314-T2	Alpha-Jet	GE314		
	B-43	Bö-105CB	299sqn		
03	68-10935	C-130E	37AS/435AW	d	
04	301	P-3C	Marpat	a	
	303	P-3C	Marpat	a	
	306	P-3C	Marpat	a	
	309	P-3C	Marpat	a	
05	69-6582	C-130E	37AS/435AW		
09	B-678	C-130H	esk721		
	AT..	Alpha-Jet	9W		* 16.45u
11	EG/85-0113	F-15C	60FS/33FW		* 12.45u
	EG/85-0123	F-15C	60FS/33FW		* 12.45u
	EG/85-0132	F-15C	60FS/33FW		* 12.45u
12	1x	Chinook			o van oost naar west
15	J-872	F-16A	312sqn	d 14.55u	"M16518"
	J-884	F-16B	312sqn	d 14.55u	"M1651A"
	J-199	F-16A	311sqn	* 15.11u	"M..65"
	J-885	F-16B	311sqn	* 15.15u	
	J-656	F-16B	312sqn		
	J-873	F-16A	312sqn		
	ZA684/E	Chinook HC.1	18sqn	* 14.15u	"RFR550"
16	J-195	F-16A	311sqn	* 11.10u	
	A-...	Alouette III	GPLV	a 10.20u	
17	71+90	UH-1D	HTG64	11.05u/12.38u	"GAF7190"
	J-068	F-16B	313sqn	10.15u/11.08u	"AM32"
	CH..	C-130H	20sqn	* 14.10u	"BAF611"
18	AT29	Alpha-Jet	9W		
22	J-193	F-16A	311sqn	a	
	J-198	F-16A	311sqn	a	

	J-616	F-16A	311sqn	a
	J-633	F-16A	306sqn	a
	J-637	F-16A	306sqn	a
	J-641	F-16A	306sqn	a
	J-643	F-16A	306sqn	a
	J-654	F-16B	311sqn	a
	J-656	F-16B	312sqn	a
	J-866	F-16A	312sqn	a
	J-870	F-16A	312sqn	a
	J-878	F-16A	312sqn	a
24	A-407	Alouette III	GPLV	
26	A-324	Alouette III	Grasshoppers	
	A-350	Alouette III	Grasshoppers	
	A-390	Alouette III	Grasshoppers	
	A-398	Alouette III	Grasshoppers	
	A-465	Alouette III	Grasshoppers	
	B-80	Bö-105CB	299sqn	
30	B-67	Bö-105CB	299sqn	

Deze maand geeft ons al meteen een beeld waar we allemaal op hebben gehoopt, namelijk meer transporttoestellen en het gebruik van het mooie platform bij het 334 squadron. De maand begon maar weer eens met twee Alpha-Jets van de Armée de l'Air, aangezien ze van Tours afkomen zal het wel iets te maken hebben met het feit dat daar ook een opleidingseenheid is gebaseerd. Vanwege het aantal bezoekers wat men in verband met de open dag op Valkenburg verwachtte moesten een aantal Orions elders worden ondergebracht en dat werd dus Eindhoven. Ook weer eens in Nederland waren de F-15s van Eglin AFB in Florida, ze stonden tot 1 juli op Soesterberg. In het begin van hun deployment werden wederom een groot aantal nederlandse vliegvelden bezocht, voor ons veld was dat de 11<sup>e</sup>.

In het donkere zuiden is altijd wel iets te beleven, vaak is het ook nog iets wat precies tegen het normale in gaat. Jarenlang wordt er nu al rekening gehouden met de geluidsoverlast van vliegvelden en zodoende zijn er allerlei maatregelen om dit zo minimaal mogelijk te maken. In de omgeving van ons veld hebben een aantal omliggende gemeenten in het verleden alvast woonwijken gebouwd in de toen toekomstige geluidzone's, bij Volkel hebben ze echter simpelweg een bouwstop afgekondigd. Dit tot grote woede van de bewoners en om hier hun ongenoegen over te uiten had men bedacht om op de 23<sup>e</sup> de toegang tot de vliegbasis te blokkeren. Nou is de Luchtmacht ook niet meer van gisteren en besloot men dat een aantal F-16s maar naar Eindhoven moest gaan, vandaar dat op de 22<sup>e</sup> het platform van 334 squadron vol stond met kisten van Volkel. Voor zover bekend zijn er geen geluidsklachten binnengekomen op zowel Eindhoven als Volkel.

#### MILITAIR JULI 1992

02	75+40	Alouette II	Heer		
	A-374	Alouette III	GPLV		
03	A-218	Alouette III	GPLV		
04	6804	C-130H	esq.501		
06	A-407	Alouette III	GPLV		
08	024/12-024	C-160D	221filo	a	"TAF024"
	A-217	Alouette III	GPLV		
	A-383	Alouette III	GPLV		
	3..	P-3C	Marpat	* 13.00u	
09	024/12-024	C-160D	221filo	d	"TAF024"
10	LX-N.....	B707TCA	NAEWF	* 13.00u	
14	027	C-160D	221filo	a 16.55u	"TAF027"
	B-43	Bö-105CB	299sqn	10.55u	"B43"

	L-03	Pilatus PC.7	EMVO		
	J-193	F-16A	311sqn		16.00u/16.30u
	J-199	F-16A	311sqn	a	
	J-616	F-16A	311sqn		16.00u/16.30u
	J-619	F-16A	311sqn		16.00u/16.30u
	J-633	F-16A	306sqn		16.00u/16.30u
	J-...	F-16A	314sqn	d	10.50u "HH07"
15	A-550	Alouette III	GPLV		
16	027	C-160D	221Filo	d	
	027	C-160D	221Filo		12.00u/12.45u
	A-495	Alouette III	GPLV		
17	J-199	F-16A	311sqn	d	
	66-18012	U-21A	158Avn		
20	A-177	Alouette III	GPLV		
21	1721	NF-5B	FAV	*	15.05u
	A-301	Alouette III	GPLV		
22	LX-N90448	E-3A	NAEWF	*	11.25u
	B-38	Bö-105CB	299sqn		11.33u
	J-868	F-16A	312sqn	d	12.07u "AG55"
	J-873	F-16A	312sqn	d	12.07u "AG61"
23	ZA556	Tornado GR.1	15sqn		13.45u/16.20u "3A41"
	B-45	Bö-105CB	299sqn	d	12.43u "B45"
27	L-02	Pilatus PC.7	EMVO		
	2x	Alouette II		*	12.00u
28	A-253	Alouette III	GPLV		
	... ..	C-9A	55AAS	*	
29	A-495	Alouette III	GPLV		
	J-368	F-16B	314sqn	a	
	84+.4	CH-53G	Heer	*	
30	A-495	Alouette III	GPLV		
	J-368	F-16B	314sqn	d	

Wederom een erg gevarieerd aanbod op ons veld in deze zomermaand. Het begon al goed met een steeds zeldzamer wordend type, namelijk een Alouette II van onze oosterburen. De Portugezen weten ook precies wanneer ze moeten komen, toen iedereen naar Spangdahlem of Koksijde was kwam er zowaar een Hercules op bezoek maar gelukkig is ie toch niet aan onze aandacht ontsnapt. Op Volkel hadden ze dit jaar een squadron-exchange met een F-5 eenheid van de Turkse luchtmacht maar om de een of andere reden vinden de transporteurs van de THK het beter om naar Eindhoven te gaan. Op zowel de heenweg (de 8<sup>e</sup>) als de terugweg (de 14<sup>e</sup>) waren ze hier te vinden. De 027 ging op de 16<sup>e</sup> eerst naar Volkel en kwam vervolgens weer terug (zeker nog de TV vergeten) om even later toch richting Turkije te gaan. Op de 17<sup>e</sup> zowaar een U-21 van de USARMY, deze Ute hoort thuis op Wiesbaden in Duitsland. Ja, en dan op de 21<sup>e</sup>, een oudgediende maar dan in een nieuw jasje. Tijdens een testvlucht vanaf Woensdrecht werd ons veld aangedaan door een heuse Venezuelaanse NF-51 Maar liefst vier keer kwam dit juweeltje doorstarten. Op de 23<sup>e</sup> kwam een Tornado van het 15sqn, zo heet tegenwoordig het TWCU, voor de laatste test die beslissend was voor de doorgang van de sqn-exchange in september. Na een intensieve studie is het nu dan toch gelukt om een Tornado in een shelter te krijgen (zonder te shelter te beschadigen) en kan het 15sqn in september met 6 Tornado's naar Eindhoven komen.

#### CIVIEL MEI 1992

03	PH-OZA	737	Air Holland	AHR7018/792	DTMG/EHAM	
	SE-KKU	PA34			LFPN/LFPN	04
04	D-CAWU	Ce560	Würth		EDOP/EINN	



	F-BXAP	Be90	France Leasing	AS0721/722	LFPM/LFRM	
	G-AZBK	PA23	ATS	AVT104	EGLK/EGLK	
	G-BTIA	BAe146	British Air Ferries	BAF066P/8066	LEGE/EGGD	
	G-FOEL	PA31	Oxaero		EGTI/EGTI	
	N127GP	PA31T	Motor Sport		EGHO/LSGG	05
	N27LP	Mo20			LSZL/EDDW	05
	OO-EGA	B206	Heli-Jet		EBZH/EBZH	
	OO-VCB	R22	VC Helicopters		/EHHO	
	CS-TEU	737	Air Atlantis		/	
05	D-CAMU	Ce560	Würrth		EINN/EDOP	
	F-GIAL	Be200	Alsair		/	
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	HB-VEV	Da20	Aeroleasing		/	
	HB-VGG	HS125	Bosch		/	
	N17LJ	Lj36	Texas Instruments		EGGW/LFPB	
	N44LJ	Lj36	Texas Instruments		EGGW/	
	N127GP	PA31T	Race Ace Management		/	
	OY-GEL	Be300	LEGO System		EKBI/LFPN	06
	PH-HVV	737	Transavia		/	
06	F-GINB	Be200	Atlantique Air Ass.		LFRS/LFRS	
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	G-BYRN	PA31	Byrne Group		EGKB/EGKB	
	G-WELL	Be90	CEGA	CEG288	EGHR/EGHR	
	PH-TRV	737	Transavia		/	
07	D-CCHB	Lj35	Bauhaus GmbH		EDFM/EDFM	
	F-GFLY	Be90	Alsair		LFGA/EBKT	
	LN-AAA	Ce560	Air-Express	AXP01	ENZV/EDDL	08
	LN-AAB	Ce550	Air-Express	AXP02	ENZV/EDDL	08
	SE-DVG	Da50	Volvo		ESSB/LFPB	
08	OY-MMJ	F50	Maersk	DMA9213/214	EKCH/EKBI	
10	N127GP	PA31T	Motor Sport		EGTC/EBKH	11
11	D-CGPD	Lj35	Air Traffic	ATJ111	EDVV/EDVV	
	F-GGTE	E120	Air Exel	RXL901	LFL/EDVV	12
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
	HB-VKH	Ce550	Finco Jet		LSZG/LSZG	12
	N1224S	Ce425	Inductotherm		EGGP/EGGP	
	N2451B	GC1B			EHRD/EHRD	
	CS-TEU	737	Air Atlantis		/	
12	F-GGTE	E120	Air Exel	RXL901	EDVV/LFLL	
	F-GFMH	G159	Leopair	LEO020	LFPB/LEZL	
	F-GIAL	Be200	Alsair		/	
	D-IATH	Ce414	Grenzland Flug		EDLS/LFRS	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EDTK	13
	HB-VKH	Ce560			/	
	PH-HVM	737	Transavia		/	
	PH-TRV	737	Transavia		/	
13	OY-SRR	F27	Star Air	SRR130E/131	EHRD/LFSB	14
	D-EKYS	Mo20			EDKB/EDKB	
	F-GIBC	Be36			LFST/LFST	
	F-GHKL	Ce560			LFPB/LFRM	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EDTK/EGTF	14
	G-VAUK	PA31	Mowlem & Co		EGLK/EGLK	14
	OE-FTW	PA34			LSZR/LSZR	
	OO-WAT	AC680T	Western Air Taxi		EBKT/ETBS	
	OY-PRS	MS880			EHTE/EKSB	14
	VR-BLQ	BAe125	Air BP		EHAM/EGTH	14
14	OY-SRR	F27	Star Air	SRR132/151	LFSB/LFSB	15

	PH-AHI	757	Air Holland	AHR497/4013 AHR4014/498	EHAM/EDDV EDVV/EHAM LFLC/LFLC EHRD/EKVJ EDRS/EDRS LFRN/LFRN LEZL/LEZL LFSB/EKCH EHRD/EHRD	
	F-GDOM	Ce172				
	OY-BKS	PA28				
15	D-IJET	PA31T	Feyoch-Flug			
	F-GFJR	Ce425	Sté Vitreene			
	HB-IRQ	G159	Leopair	LE0028/020		
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR152		
	N772MM	PA23				
18	D-1CHT	Be300	Augusta Air			16
	OO-RJR	R22	VC Helicopters		EDDF/EDBB EBZH/ /EHHO /	
	OO-VCB	R22	VC Helicopters			
	CS-TEU	737	Air Atlantis			
19	D-EHKM	PA32			EDRK/EDRK	
	D-ECFN	Ce172			/	
	D-EIOG	Ce172			/	
	F-GDFF	Be200			/	
	F-GIAL	Be200	Alsaïr		/	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
	HB-IRQ	G159	Leopair	LE0021	LSGG/LEZL	
	OY-CYV	Ce550	Falch Air		/	
	OY-PAL	Be200	Nordic Air		EGKK/EDDW	
	PH-HVM	737	Transavia		/	
20	G-BKMA	Mo20	P.Breton		EGSC/EGSC	
	F-BVET	Be200	Air Provence	APR1533	LFML/FLFY	
	PH-TVR	737	Transavia		/	
21	F-GHIV	Be200	Air Vendée		LFBI/LFBI	
	G-MERG	Mo20J	Corporate Acq.		EGTF/EDFV	22
	OO-IBC	Sabre	Ibis		EBAW/LFST/EBAW	
	OO-VCB	R22	VC Helicopters		EHTE/EBZZ	
	OO-WAT	AC680T	Western Air Taxi		EBKT/ETBS	
22	G-MDAS	PA31	Universal Data		EGGW/EDUL	25
	HB-IRQ	G159	Leopair	LE0021	LEZL/LSGG	
	N39JT	Be60			EDWC/EDWC	24
	OO-WAT	AC680T	Western Air Taxi		ETDN/EBKT	
25	D-EFPJ	Tb9			EDLG/EDWO	
	F-GFVO	PA31T	Air Service Vosges		LFPB/EBAW	27
	G-AYWE	PA28	Robertson		EDUL/EGCL	26
	G-BTSJ	PA38	Halsmith Ltd		EDUL/EHRD/EDUL	
	G-ECBH	PA28	Air Fenland		EDUL/EGCL	26
	OO-WAT	AC680T	Western Air Taxi		EBKT/UMMW	
	OY-JEY	Ce500	Christiansen		EKAH/EDDK	
	CS-TEU	737	Air Atlantis		/	
26	D-EMOV	Ce172			EHRD/EDKS	
	D-IGOS	Ce421			EDLN/EDRT	
	OY-BYJ	PA31	Alpha Air		EHTE/EHTW	
	OY-JEY	Ce500	Christiansen		EDDN/ESGP	27
	PH-HVF	737	Transavia		/	
27	D-CCMB	Da20	Daimler-Benz		EDDS/EDDS	
	D-CHDE	Ce560	HDE Air		EDDL/EISG	
	D-IDIT	Be55			EDCK/EDCK	
	D-IGOR	Ce414			EDLI/EDHM	
	OO-RJR	R22	VC Helicopters		EBZH/EBZH	
	OO-WAT	AC680T	Western Air Taxi		UMMW/EBKT	
	OY-JEY	Ce500	Christiansen		ESGP/EKRR	
	PH-FEY	F27	F27 Association		EHWO/EHBK	
	PH-TVP	737	Transavia		/	

Nederlands:

PH-HFH	11-15,18,20-22	PH-PTE	14	PH-SDA	19
PH-HGO	22	PH-SBE	13,19	PH-SDD	18
PH-IDA	26	PH-SBG	12	PH-SVF	4
PH-ILG	26	PH-SBJ	19	PH-SVI	11
PH-JLO	5	PH-SBN	7	PH-SNA	14
PH-LAW	13,14	PH-SBP	4	PH-SRP	25
PH-LEM	26	PH-SBS	4,6,12,13,15,18	PH-SRW	8
PH-MLF	25	PH-SBY	8	PH-VDC	15
PH-PIE	18	PH-SBZ	13	PH-WVG	4,18

Meimaand - chartermaand. Zoals elk jaar zijn de geregelde chartervluchten weer begonnen in mei. Air Atlantis maakte in mei gebruik van de 737-200 CS-TEU terwijl Transavia diverse 737-200 en -300's inzette. Leuke ongeregelde charter om de maand te openen was de nieuwste aanwinst van Air Holland. De PH-OZA kwam uit Maastricht en vertrok daarna naar de thuisbasis. British Air Ferries arriveerde op de 4<sup>e</sup> met BAe146 G-BTIA vanuit Gerona. Op de 13<sup>e</sup> begon Turbo Commander OO-WAT aan een serie vluchten met voor Eindhoven ongewone bestemmingen. Die dag vloog het "watje" naar Berlin-Schönefeld wat herhaald werd op de 21<sup>e</sup>. Een dag later kwam het toestel terug vanuit Dresden-Klötzsche. Vier dagen later ging men een stapje verder door naar Vilnius (in de voormalige Sovjet-Unie) te vliegen vanwaar de OO-WAT op de 27<sup>e</sup> terugvloog. Ibis showde op de 21<sup>e</sup> haar nieuwe Sabre terwijl zes dagen later de Friendship Association het zelfde deed met hun F27 PH-FEY. Ondertussen heeft dit gezelschap alweer een andere Friendship want de FEY is ondertussen door Fokker verkocht.

CIVIEL JUNI 1992

03	F-GFJS	F27	Air Jet	/	
	OY-GEF	Be90	Thrane & Thrane AS	/	04
04	N1224S	Ce425	Inductotherm	/	
16	F-GECV	Be100	Sovac Enterprises	/	
	F-GFJR	Ce425	Sté Vitreene	/	
	D-GDMF	PA34		/	
	G-BMZD	Be90	CEGA	/	
	F-GLNI	BAe146	Air Jet	/	
	F-GGMS	Be200	Air Development	/	
	OY-BEB	Be90	Bruel & Kjoeve	/	
23	D-CHDE	Ce560	HDE Air	/	
	G-BMZD	Be90	CEGA	/	
	OE-FPA	Ce550	Airlink	JAR11	/
	SE-IVA	Mu2	Int. Business Air	/	
25	OO-RST	Ce500	Ibis	/	
26	F-GFVO	PA31T	AS Vosges	/	
	HB-VKJ	BAe125		/	
	N1163A	Mooney		/	
29	F-GEXZ	F27	Stellair	/	
	D-HOLY	Be206	Air Lloyd	/	
	D-IAWK	Be90	Deutsche Leasing	/	
	G-BKMA	Mo201		/	
	F-GHMS	Be200		/	
	N67JG	PA31T	Guido	/	30
	N159M	Ce650	Motorola	/	
	SE-KKU	PA34		/	30

Het mag duidelijk zijn dat dit niet het complete overzicht is. De vakantie-tijd is hier de hoofdschuldige aan. De volgende keer het complete overzicht.

# ACTUEEL

## 316sqn

Als aanvulling op de vorige keer kan worden gemeld dat 316 in totaal met 7 toestellen naar het TWCU op Honington is geweest. Ook de J-142 en de J-367 zijn mee geweest. Verder heeft 316 zijn bijdrage mogen leveren aan de open dag op Gilze-Rijen, liefst vier F-16s deden mee aan de massa-vlucht. De volgende F-16's vlogen vanaf Eindhoven: J-136, 208, 211 en 369. Voor de rest valt er weinig te melden en rest alleen nog het vertrouwde overzicht:

Eigen toestellen				
J-136	A	316 embleem	naar onderhoud op Gilze-Rijen 25-05, terug op 01-06 sinds mei bij 316 squadron	
142	A	314 embleem		
143	A	316 embleem	naar onderhoud op Gilze-Rijen in mei uiteindelijk niet bestemd voor 316 squadron terug van onderhoud op 17-06	
201	A	322 embleem		
359	A	323 embleem		
363	A	316 embleem		
366	A	316 embleem		
208	B	316 embleem		
211	B	316 embleem		
369	B	316 embleem		
657	B	314 embleem		terug van onderhoud op 25-05
882	B	314 embleem		
Geleende toestellen				
J-138	A	314sqn	in mei en juni verschillende keren geleend	

## 334sqn

Het transportsquadron is op dit moment actiever dan ooit. Op drukke dagen staan er bijna geen toestellen op het platform. Om te beginnen een overzicht:

C-1			
C-2			
C-3			
C-4	wit c/s	naar Cambodja	20-05
C-5			
C-6	wit c/s	naar Cambodja	20-05
C-7			
C-8	wit c/s	sinds 08-07 wit c/s, voor Joegoslavië	
C-9			
C-10	wit c/s	sinds 20-07 wit c/s, voor Joegoslavië	
C-11	wit c/s	naar Cambodja	20-05
C-12			



Het squadron is erg actief met het verzorgen van allerlei vluchten ten behoeve van de Verenigde Naties. Nadat met drie toestellen een bijdrage was geleverd aan het UN-detachement in Cambodja is er vrij snel besloten om ook deel te nemen aan de vluchten naar Joegoslavië (of wat daar nog van over is). Zodoende zijn ook de C-8 en de C-10 inmiddels voorzien van het bekende witte kleurenschema. Tevens zijn enkele gecamoufleerde toestellen waargenomen met "UN" stickers, waaronder de C-7, C-9 en de C-12. Van de C-8 wordt gezegd dat deze F-27 binnenkort één van de toestellen in Cambodja zal gaan vervangen.

### **KLU KOOPT TWEE DC-10's**

Niemand twijfelde er meer aan, maar sinds 30 juni is de luchtmacht definitief in het bezit van twee DC-10's. Nadat de week ervoor de Tweede Kamer akkoord ging met de aanschaf tekende Staatssecretaris Baron van Voorst tot Voorst die dinsdag middag bij Martinair de koopovereenkomst voor de twee DC-10-30CF's. De twee toestellen blijven op basis van een lease-overeenkomst voorlopig bij Martinair vliegen, totdat ze in 1993 tot tanker omgebouwd kunnen worden. Vanaf begin 1995 moeten de twee KDC-10's operationeel zijn als tanker en vrachtvliegtuig.

De twee toestellen zullen niet alleen in Nederland ingezet worden maar gaan ook een sleutelrol spelen in de zogenaamde luchttransportpool. Tot nu toe is men al met België en Noorwegen overeen gekomen om de Nederlandse tankercapaciteit beschikbaar te stellen in ruil voor Belgische- en Noorse transportcapaciteit. Het is voornamelijk te vroeg om hieruit te concluderen dat dit invloed zal hebben op de hoognodige aanschaf van nieuwe transportvliegtuigen voor de KLU, in ieder geval kunnen wij als het zover is regelmatig Belgische en Noorse Herculesen op het Eindhovense platform verwachten. De tankercapaciteit zal ook aangeboden worden aan de NAVO-AWACS'en en de andere NAVO-partners.

De twee DC-10's zijn gekozen uit zeven offertes van luchtvaartmaatschappijen. De toestellen van Martinair voldoen het beste aan de behoeften van de KLU en vergen, inclusief de ombouw tot tanker, de geringste investeringen. Uit het onderzoek van fabrikant McDonnell-Douglas is gebleken dat de Martinair-toestellen bovendien de beste staat van onderhoud hebben. Volgens de staatssecretaris zegt dit iets "over de kwaliteit van deze Nederlandse luchtvaartmaatschappij, dat juist haar vliegtuigen uit onze zeer kritische

selectie als beste uit de bus zijn gekomen.". Inclusief BTW gaan de twee toestellen gezamenlijk 166 miljoen gulden kosten terwijl er nog eens 146 miljoen apart is gelegd voor de ombouw tot tanker. Het is op dit moment nog niet duidelijk wie de ombouw uit gaat voeren. Hoogstwaarschijnlijk zal dit gaan gebeuren via de Amerikaanse overheid omdat deze ervaring heeft met dit soort zaken. In tegenstelling tot de standaard KC-10 zal in de KDC-10 de "boom-operator" niet onder in de romp geplaatst worden, het besturen van de tankboom gebeurt op afstand via een video-systeem vanuit de cockpit.

De toestellen zullen door de luchtmacht aangeduid worden als KDC-10, de letter K staat internationaal voor tanker (K van kerosine). De Amerikaanse aanduiding KC-10 wordt niet gebruikt omdat de nederlandse toestellen in enkele belangrijke details afwijken van de KC-10, en omdat deze militaire DC-10 variant niet voor de Amerikaanse strijdkrachten is ontwikkeld zal de aanduiding KC-10B ook niet worden toegepast. De KLU verwacht twintig jaar met de KDC-10's te kunnen opereren, zoals bekend worden ze bij het 334 squadron op Eindhoven ingedeeld. Het noodzakelijke platform ligt er al, alleen de taxibanen moeten nog verbreed en versterkt worden. Het gerucht dat de start- en landingsbaan verlengd zou worden is klinkklare onzin omdat de Eindhovense baan méér dan lang genoeg is.

Over de registraties en het kleurenschema valt nog heel wat te speculeren. Wat de registraties betreft maken volgens ons de registraties K-1 en K-2 (K van KDC-10, maar misschien ligt de NF-5 nog te vers in het geheugen) of T-1 en T-2 (T van tanker/transport) de meeste kans. Wat betreft het kleurenschema vrezen wij het ergste maar de luchtmacht kan altijd voor suggesties bij ons terecht! Het nieuwe USAF-standaard "Gun Ship Grey" voor C-130's, C-141's, C-5's en KC-10's lijkt ons een goede kanshebber. Alles is beter dan donkergroen!

### **316 SQUADRON ROTEERT NIET MET TWCU !**

Geen paniek, de rotatie van 22 september tot 1 oktober gaat gewoon door, alleen de TWCU is niet meer onder ons. Met de opheffing van enkele Tornado squadrons zijn de squadron aanduidingen overgenomen door opleidings eenheden. De TWCU is sinds kort officieel 15 squadron geworden. De meeste toestellen zijn ondertussen al voorzien van de bekende squadron aanduiding: een witte romeinse "XV" in de staart. Nadeel is dat de grote registratienummers in de staart, een TWCU kenmerk, zijn verdwenen. Het voormalige "schaduw squadron" van de TWCU, 45sqn, is sinds 1 juli het schaduw squadron van 6 FTS. Dus: ging 316sqn nog bij de TWCU op bezoek, het tegenbezoek wordt verzorgd door 15sqn!

### **RECTIFICATIES**

Onze civiel-redakteur had zijn hoofd de vorige keer blijkbaar bij andere zaken want deze keer komt hij met enkele rectificaties op de proppen:

- De Fokker F-27 van de Friendship Association is in tegenstelling tot wat eerder bericht werd nog niet op Eindhoven gestationeerd. Dit is wel de bedoeling maar wanneer? Overigens hebben zij al twee Friendships versleten en vliegen ze op dit moment met een derde, de PH-FGE. Dit komt omdat de toestellen eigendom blijven van Fokker die ze regelmatig doorverkoopt.
- SF.340B PH-KSD is de juiste registratie van de Cityhopper "Eindhoven" en niet de PH-KSI zoals in de vorige ACE vermeld stond.
- BASE heeft de lijn op Frankfurt inmiddels al weer gestaakt. De reden hiervan is ons vooralsnog onbekend.

## VERVOERSCIJFERS 2<sup>E</sup> KWARTAAL 1992

Onlangs zijn de vervoerscijfers voor de maanden april, mei en juni van Eindhoven Airport gepubliceerd. In het overzicht staan het aantal vluchten en de vervoerde vracht in kilogrammen. Als vergelijk zijn hetzelfde kwartaal van de twee voorafgaande jaren eveneens afgedrukt.

	2/92	2/91	2/90
lijnvluchten	45021	38326	44558
vakantievluchten	5523	3865	3066
chartervluchten	5686	4071	6011
totaal aantal vluchten	56230	46262	53635
vracht	2875	3095	2953

## BELGEN GAAN DRASTISCH BEZUINIGEN

Terwijl de nederlandse luchtmacht langzaam aan in een betere conditie raakt dan ooit te voren gaan de belgen hun luchtmacht flink inkrimpen, dit alles omdat simpelweg het geld op is. Dit alles gebeurd dusdanig dicht bij huis dat wij het niet overbodig vonden om hier melding van te maken.

Op 3 juli werd bekend gemaakt dat vanaf 1 januari 1993 het aantal gevechts-squadrons terug zal zijn gebracht van de huidige 7 naar 4! Opmerkelijk is dat de belgische overheid eigenlijk 8 operationele squadrons aan de NAVO beschikbaar moet stellen. Van de 108 operationele F-16's zullen er 20 in opslag worden gezet. Gemiddeld 16 toestellen zullen in onderhoud staan en gebruikt worden voor omscholing zodat er slecht 72 toestellen operationeel inzetbaar zullen zijn.

2 Wing op Florennes (1 en 2 Smaldeel) en 10 Wing op Kleine Brogel (23 en 31 Smaldeel) blijven hun jachtbommenwerper-taak behouden maar 1 Wing op Beauvechain (349 en 350 Smaldeel) verdwijnt zodat de BLU haar luchtverdedigings-capaciteit verliest. Ook de fotoverkennings-capaciteit zal met het ontbinden van 3 Wing / 42 Smaldeel verdwijnen. Hoewel het "Mirage Update Programme" (Mir-SIP) in een vergevorderde staat van ontwikkeling is (de eerste vlucht wordt nog steeds eind 1992 verwacht) zal dit programma opgeheven en alle Mirages verkocht worden, maar of er nog kopers te vinden zijn?

Als al deze plannen daadwerkelijk doorgaan wordt het vanaf volgend jaar saai bij onze zuiderburen...

## CITYFLYER EXPRESS MOGELIJK NAAR EINDHOVEN

Tijdens een persconferentie op 29 juli jongstleden maakte Cityflyer directeur Burgess plannen bekend om een lijndienst Gatwick-Eindhoven te openen. Afhankelijk van de onderhandelingen met de directie van Eindhoven Airport en de bloktijden op Gatwick zal Cityflyer dagelijks drie retourvluchten gaan uitvoeren.

Cityflyer werd in 1991 als Euroworld Airways opgericht en vliegt met vier Short Sh.360's en twee ATR-42-300's. Of de KLM dit allemaal zo leuk vind is niet bekend...

## OPEN DAGEN

Ook voor de rest van het jaar publiceren we weer een lijst met de data van open dagen en andere evenementen. Om reden van overzichtelijkheid een min of meer volledig overzicht vanaf half augustus:

datum	plaats	land	opmerkingen/bijzonderheden
vr 21-za 22 aug	Dübendorf	Zwitserland	kijkdagen
za 22 aug	Den Haag	Nederland	Luchtvaartdag
za 22 aug	Havelte	Nederland	verplaatst naar 18 juli
za 22 aug	Rygge	Noorwegen	open dag?
zo 23 aug	Lann-Bihoué	Frankrijk	gaat definitief niet door!
zo 23 aug	Alconbury	GB	USAFE Open House
zo 23 aug	Poznan	Polen	gaat niet door
za 29 aug	Ginkelse Heide	Nederland	Airshow
za 29 aug	Lelystad	Nederland	vliegshow
za 29 aug	Twenthe	Nederland	open dag luchthaven
za 29-zo 30 aug	Tullinge	Zweden	vliegshow
zo 30 aug	Rotterdam	Nederland	vliegshow (centrum)
zo 30-ma 31 aug	Wroughton	GB	Great Warbirds Air Display
do 03 sept	Deelen	Nederland	familiedag
za 05 sept	Weelde	België	vliegshow
za 05 sept	Bentwaters	GB	USAFE Open House
za 05-zo 06 sept	Bratislava	Tjechoslowakije	vliegshow, met Blue Angels!
za 05-zo 06 sept	Beauvechain	België	Air Show, geen Blue Angels!
zo 06 sept	Turku	Finland	vliegshow
zo 06 sept	St.Mawgan	GB	RAF Open Day
zo 06-zo 13 sept	Farnborough	GB	SBAC Air Display
wo 09 sept	Emmen	Zwitserland	kijkdag
za 12 sept	Palermo	Italië	vliegshow
za 12-zo 13 sept	Namur	België	vliegshow
zo 13 sept	Florennes	België	Portes Ouvertes
zo 13 sept	Kecskemét	Hongarije	open dag luchtmacht
zo 13 sept	Sigonella	Italië	Open Day
do 17 sept	Bremgarten	Duitsland	familiedag!
za 19 sept	Memmingen	Duitsland	nieuwe datum bevestigd
za 19 sept	Finningley	GB	Battle of Britain At Home Day
za 19 sept	Leuchars	GB	Battle of Britain At Home Day
za 19 sept	Viterbo	Italië	open dag
za 19-zo 20 sept	Antwerpen/Deurne	België	vliegshow
zo 20 sept	Brétigny-sur-Orge	Frankrijk	Portes Ouvertes CEV
zo 20 sept	Pisa	Italië	AMI open dag
vr 25 sept	Payerne	Zwitserland	kijkdag
zo 27 sept	Grazzanise	Italië	25 jaar 9 Stormo
vr 23-za 24 okt	Dübendorf	Zwitserland	kijkdagen

Zoals het er nu naar uitziet hebben de Blue Angels gekozen voor Bratislava in plaats van Beauvechain. De Belgen hebben toegegeven dat de Angels alleen naar Beauvechain komen als Bratislava niet door gaat! Ook in het officiële programma van Bentwaters komen de Angels niet meer voor. Andere plaatsen waar de Blue Angels voor zullen vliegen zijn ons (nog) niet bekend.

Afvallers zijn de vliegshows op Lann-Bihoué en Poznan, daarvoor in de plaats zijn onder andere enkele leuke shows in Italië en op het Franse testveld Brétigny gekomen. Boze tongen beweren dat het Duitse Bremgarten waarschijnlijk alleen voor familie open zal zijn.



# REGIO

De afgelopen twee maanden hebben weer twee vliegshows de regio geteerd waarvan we hier graag melding hadden gemaakt. Helaas was er geen ruimte om de KLu Open Dag op de vliegbasis Gilze-Rijen te beschrijven, bovendien hebben andere bladen (o.a. Scramble en Runway 28) hier al voldoende aandacht aan besteed. Als pleister op de wond wel enkele foto's van de open dag:



Deze F-104S-ASA **MM6785/5-25** was één van de Italiaanse deelnemers aan de open dag op Gilze-Rijen.



Buitengewoon leuk was deze Engelse Gazelle **HT.3 XX382/M** van het 2FTS.

**WISTELRODE zo.12-07-92**

Wel aandacht voor de "marathon-vliegshow" op Nistelrode. Het is maar de vraag wat er die dag meer te zien viel: vliegtuigen of regen. Ondanks het wegvallen van veel programma-onderdelen toch nog zo'n zestig toestellen:

Alouette III:	A-324, A-390, A-398 A-453, A-465 A-514	KLU KLU KLU	300sqn/Grasshoppers 300sqn/Grasshoppers 298sqn
AT-16ND:	(B-64)/PH-LSK	VS Gilze-Rijen	ex KLU
Auster AOP.V:	(TJ347)/PH-NET		ex RAF
Auster J/5B Autocar:	PH-NEH		
Bensen B.8M Gyrocopter:	N842J		
Bö.105CB:	PH-RPV	Rijkspolitie	
Bö.208:	PH-END		
Boeing N2S-3:	(7609)/N9912H		ex USN
Brändly Cherry BX2:	PH-00Y, PH-RJH		
Ce.172P:	PH-CVT	VC Teuge	
Ce.F172P:	PH-JBG	VC Teuge	
Ce.182P:	PH-011	ATAS	
DH.82A:	G-AJHS	SVM Seppe	"Lifoka"
F-16A:	J-616, J-647, J-648	KLU	311sqn, 306sqn
F-16B:	J-655	KLU	306sqn
F-27-200:	PH-FGE	DFA	
FwP.149D:	(91+77)/D-EERP (92+18)/D-EEGD	Seagull Form. Seagull Form.	ex Luftwaffe/"JG71" ex Luftwaffe
Glasflügel H206 Hornet:	PH-439/A7		
Göppingen Gö.4 III:	PH-210		
Grob G.103 Twin Astir:	PH-954		(Twin Astir III SL)
Grob G.109B:	PH-745		
Grob G.115:	PH-SPA, -SPC, -SPD	Seppe AS	
Gyroflug Speed Canard:	PH-TEY		(SC.01-160)
HB-202:	OE-9332		
Hughes H.269C:	PH-RYF	Dibova	
L-21B:	(R-111)/PH-VCY R-122/PH-PPW (R-181)/PH-GAU (R-186)/PK-KNU	VM Seppe SV Gilze-Rijen SV Gilze-Rijen Eindhovense AC	ex KLU ex KLU ex KLU ex KLU
PA.28-161:	PH-SDB	AS Limburg	
PA.28-181:	PH-BVT	VC Teuge	
PA.38-112:	PH-WIM	Jetstar	
Piel Super Emeraude:	PH-RVH		(CP.328)
Pilatus B4-PC11AF:	PH-531		
Pitts S.1S:	PH-PUP	Wings over Holland	"Pepsi"
Pitts S.2A:	PH-PGP	Wings over Holland	"Pepsi"
S-11:	(E-20)/PH-GRB E-24	SV Gilze-Rijen KLU	ex KLU
SA.300 Starduster Too:	G-KEEN	Holland Aerobatics	"Pepsi"
Schleicher Ka.4:	PH-237	EZVAC	
Schleicher Ka.8b:	PH-286	SV Nistelrode	"Iveco"
Schleicher ASK.13:	PH-492/55	Eindhovense AC	"XTec"
Scintea Super Emeraude:	PH-MOT		(CP.1315-C3)
SH-14B:	281	MLD	860sqn
SV.4B:	(V42)/OO-WIL		ex BLU/"Four Roses"
TF-104G:	D-5805	KLU	ex CAV
Tipsy T.66S Nipper II:	OO-PLG		
U-6A:	S-9	KLU	ex GpLV
Valentin Taifun 17E:	PH-729	Motorgliding Teuge	

# TUNNAN

## SAAB J.29 "TUNNAN" - DEEL 2

Met enige vertraging is dit het tweede en laatste deel over de opmerkelijke SAAB Tunnan. Twee interessante aspecten komen aan bod: gevechtshandelingen in Congo onder VN vlag, en de Ton in dienst bij de Oostenrijkse luchtmacht. Als afsluiter overzichten van alle gebouwde en alle bewaard gebleven Tonnen.

### CRISIS IN CONGO

De Tunnan was het eerste SAAB-vliegtuig dat werkelijk voor gevechtshandelingen ingezet werd. Dit gebeurde niet in Zweden maar in Afrika. De voormalig Belgische kolonie Congo (nu Zaire) verkreeg in 1960 haar onafhankelijkheid. Zoals zo vaak met nieuwbakken landjes ondervond ook de regering van Congo moeilijkheden bij het handhaven van de wet en de binnenlandse rust. Al snel verklaarde de provincie Katanga zich onafhankelijk, opvallend genoeg gesteund door Belgische troepen. Congo verzocht de Verenigde Naties om militaire steun om de opstand de kop in te drukken. De VN concludeerde dat de Katangese onafhankelijk inderdaad onwettig was en ging tot actie over. Tegenwoordig is men niet zo resoluut meer, kijk maar naar de situatie in Joegoslavië! In juli 1960 werd een VN strijdmacht opgericht die vier jaar in Congo zou blijven. Vanaf het begin werd de strijdmacht en het bijbehorende luchttransport lastig gevallen door Katangese troepen en bewapende lichte vliegtuigen. Een enkele Fouga Magister, bewapend met machinegeweren, ongeleide raketten en bommen richtte zoveel schade en paniek onder de VN- en Congolese troepen aan dat besloten werd gevechtsvliegtuigen aan de VN-strijdmacht toe te voegen.

Om koloniale gevoelens bij de lokale bevolking en regering te voorkomen bestond de VN-strijdmacht louter uit onafhankelijke staten welke geen koloniaal verleden hadden. Midden september 1961 verzocht de VN aan Ethiopië (toen nog een redelijk welvarend land), India en Zweden of deze drie landen gevechtsvliegtuigen beschikbaar wilden stellen. Hoewel de benodigde infrastructuur door de Congolese overheid beschikbaar zou worden gesteld moest bijvoorbeeld een radarnetwerk zelf meegenomen worden. Ethiopië stuurde enkele F-86 Sabres, India enkele Canberras en Zweden stelde initieel vijf Tunnans beschikbaar. Gekozen werd voor de A29B welke om onduidelijke redenen in VN-dienst aangeduid werd als J29B, een aanduiding die ook in KSF (Kongelige Svenska Flygvapnet) dienst regelmatig maar onterecht opduikt. Dit was niet de modernste variant van de Tunnan (dat was de J29F met naverbrander en verbeterde vleugel) maar bleek het meest geschikt dankzij het lagere brandstofverbruik. Het gemis van naverbrander gecombineerd met de ijle lucht (700 meter boven zeeniveau) betekende wel dat de J29B met verminderd startgewicht (volle brandstof- en munitie-voorraad, maar met slechts 15 ongeleide raketten) van de 1950 meter lange startbaan op kon stijgen. Dit was echter een concessie waar mee te leven viel. Voor de VN-taak werd op de vliegbasis Barkarby in Zweden een nieuwe eenheid binnen de Zweedse luchtmacht opgericht: Flygflottilj 22 (F22).

De vijf J29B's (29374, 29393, 29398, 29440 en 29475) vertrokken op 30 september 1961 onder leiding van Kolonel Sven Lampell naar het 12000 kilometer zuidelijker gelegen Leopoldsville (nu Kinshasa) alwaar men op 4 oktober arriveerde. Vier dagen later werd F22 verplaatst naar Luluabourg (nu Kananga) in de provincie Kasai. Belangrijkste opdrachten waren luchtverdediging, aanvallen op Katangese steunpunten waaronder vliegvelden, en het direkt ondersteunen van de VN-troepen. Het psychologisch effect van de VN-straaljagers deed bovendien het moraal van de VN-troepen enorm stijgen. De eerste echte gevechtshandelingen vonden plaats tijdens het Katangese offensief in december 1961. Zweedse Tunnans en Indiase Canberras vernietigden het belangrijkste Katangese steunpunt en hun vliegbasis bij Kolwezi. Binnen enkele dagen genoot de VN-strijdmacht volledig luchtoverwicht. Na dit succes werd F22 overgeplaatst naar Kamina waar men tot het einde van de strijd zou blijven. Ondanks het falen van het offensief bleef Katanga actief. De Tunnans werden onder andere ingezet bij grootscheepse aanvallen op Elisabethville (nu Lumbumbashi) waar voertuigen, treinen, hoofdkwartieren en olie-opslagtanks vernietigd werden.

#### VERSTERKING VOOR HET VN-DETACHEMENT

In 1962 werd duidelijk dat verkenningsvliegtuigen onontbeerlijk waren. In Zweden werden twee S29C's (29906 en 29944) klaargemaakt en in oktober van dat jaar met Amerikaanse vrachtvliegtuigen naar Congo gevlogen. In tegenstelling tot de J29B's waren deze twee toestellen gecamoufleerd in een groen/grijs kleurenschema, het witte vlak met de zwarte letters "UN" achter op de romp was echter hetzelfde. Ondanks de toegebrachte klappen bleef de Katangese "luchtmacht" actief, bovendien hadden Ethiopië en India zich teruggetrokken uit de VN-strijdmacht zodat de VN zich genoodzaakt zag Zweden nogmaals te verzoeken meer vliegtuigen te sturen. Zweden deed nogmaals een duit in het zakje en stelde nog eens 4 J29B's (29364, 29365, 29371 en 29445) beschikbaar. Deze vier arriveerden in december 1962 te Kamina. Zij waren net op tijd voor het beslissende VN-offensief tegen Katanga waarbij de Katangese luchtmacht voorgoed uitgeschakeld werd. Hierdoor kon de grondoorlog zonder verdere dreiging uit de lucht afgerond worden.



Er zijn gelukkig nogal wat Tunnans bewaard gebleven. J29F 29589/59 is één daarvan, en was in 1990 tijdens de open dag op Ångelholm in een hangaar te zien.

## TUNNANS IN GEBRUIK BIJ F22 IN CONGO

Onder de kolom "naar Congo" staat de aankomstdatum in Congo vermeld.

type	regi	code	naar Congo	opmerkingen
J29B	29364	G (wit)	07-12-62	augustus/september 1963 buiten dienst gesteld en te Kamina opgeblazen.
J29B	29365	I (wit)	16-12-62	augustus/september 1963 buiten dienst gesteld en te Kamina opgeblazen.
J29B	29371	C (wit)	13-12-62	terug naar Zweden 27-04-63, gesloopt.
J29B	29374	D (wit)	28-09-61	crashed na motorstoring te Kamina 23-03-63, opgeblazen.
J29B	29393	E (wit)	28-09-61	augustus/september 1963 buiten dienst gesteld en te Kamina opgeblazen.
J29B	29398	F (wit)	28-09-61	terug naar Zweden 27-04-63, naar museum Malmslätt.
J29B	29440	G (wit)	28-09-61	crashed te Kamina 16-03-62, opgeblazen.
J29B	29445	H (wit)	10-12-62	augustus/september 1963 buiten dienst gesteld en te Kamina opgeblazen.
J29B	29475	J (wit)	28-09-61	beschadigd bij gevechtshandelingen in 1963, te Kamina opgeblazen.
S29C	29906	B (wit)	18-10-62	terug naar Zweden 27-04-63, weer in operationele dienst genomen.
S29C	29944	A (wit)	22-10-62	terug naar Zweden 27-04-63, weer in operationele dienst genomen.

In april 1963 werd F22 opgeheven en werden vier Tunnans waaronder de twee fotoverkenners terug gevlogen naar Zweden. Twee toestellen waren ondertussen gecrashed en opgeblazen, maar omdat het voor de overige vijf toestellen niet rendabel was om ze terug te vliegen werden deze ter plekke eveneens opgeblazen! Een van die vijf was tijdens gevechtshandelingen zwaar beschadigd. De Tunnan heeft de VN-missie uitstekend volbracht, in juni 1962 kon 99% van alle vluchten volbracht worden, in vergelijking tot de 54% en 69% van de Ethiopische en Indiase toestellen. J29B 29398 is het enige overgebleven exemplaar van de Congo-gangers, en valt in zijn originele kleuren te zien in het museum van Malmslätt.

## DE ÖSTERREICHISCHE LUFTSTREITKRÄFTE

Sinds de tweede wereldoorlog is de Oostenrijkse luchtmacht nooit een echt imposante strijdmacht geweest. Dit heeft twee oorzaken: ten eerste werd Oostenrijk aan het einde van de oorlog bezet door de Sovjet-Unie. In tegenstelling tot vele andere landen trok de Sovjet-Unie Oostenrijk niet in haar invloedssfeer maar kreeg het een onafhankelijk westers gericht bestuur. Dit was de Sovjet-Unie overeengekomen met de andere geallieerde naties. Er zaten echter wel voorwaarden aan verbonden: Oostenrijk moest niet alleen onafhankelijk blijven maar mocht ook geen strijdmacht van formaat opbouwen. Tot op de dag van vandaag is het Oostenrijkse leger klein en matig uitgerust, men mag bijvoorbeeld geen geleide wapens gebruiken. Zo hebben de Oostenrijkse SAAB Drakens zelfs geen voorzieningen voor de meest simpele lucht-lucht raketten.

Ten tweede is de regering en de bevolking fel gekant tegen grote militaire uitgaven. In tegenstelling tot sommige andere landen heeft het leger geen groot

aanzien en weinig voorstanders. Grote aanschaffen (zoals gevechtsvliegtuigen) stuitten daardoor bijna altijd op onoverkomelijke financiële problemen. Zo was het ook rond 1960. De luchtmacht was in wederopbouw en men zocht naar een simpel jachtvliegtuig voor luchtverdediging en ondersteuning van de grondtroepen. Het heeft weinig gescheeld of Oostenrijk had Fiat G-91's aangeschaft, maar de hele aankoop werd afgeblazen omdat er geen geld beschikbaar kwam. In 1960 probeerde de luchtmacht het opnieuw door aan te kondigen dat men op zoek was naar jachtvliegtuigen om twee "Staffeln" (squadrons) mee uit te rusten. Zowel uit het oosten als het westen kwamen aanbiedingen. In het voorjaar van 1960 vloog majoor Pipan in Polen de Poolse variant van de MiG-17. Een andere delegatie bezocht de Verenigde Staten om de F-86 Sabre aan de tand te voelen. Terwijl laatstgenoemde delegatie nog in Amerika was had men thuis echter al besloten het Zweedse aanbod om gebruikte J29F's over te nemen geaccepteerd.

Daarvóór had dezelfde majoor Pipan in de zomer van 1960 in Malmslätt de J29F gevlogen, waarbij ook "live" geschoten werd. Zijn oordeel over het toestel was positief. In januari 1961 gaf de Zweedse regering toestemming voor de verkoop van 15 gebruikte toestellen voor een totaalprijs van 8,05 miljoen Zweedse Kronen. Daarbij inbegrepen was de opleiding van twaalf vliegers en achtendertig man grondpersoneel. Deze opleidingen vonden van 14 maart 1961 tot 27 juni 1961 plaats op onder andere Söderhamn, Malmslätt en Ängelholm. De twaalf vliegers werden allemaal bij F15 op Söderhamn op de "Tonne" omgeschoold. Eerst vlogen de vliegers vijf uur op de Sk28 Vampire waarna veertig uur op de J29F gevlogen werd. Eén vlieger, majoor Thurner, kreeg een aanvullende opleiding tot J29-testvlieger. Op 6 juli 1961 vlogen tien Oostenrijkse en vijf Zweedse vliegers de toestellen naar het vliegveld Wien/Schwechat. De dag ervoor was Jagd Bomber Staffel 1 (1 JBS) onder commando van majoor Thurner opgericht.

Het jonge squadron kreeg meteen met problemen te kampen. Omdat de eigenlijke thuisbasis Linz/Hörsching nog gemoderniseerd werd en het eigenlijke uitwijkvliegveld Klagenfurt wegens verwachte overlast voor het civiele luchtverkeer afgevalen was kon men nergens anders heen dan het totaal ongeschikte vliegveld van Wenen. De omstandigheden voor de vliegers en het grondpersoneel waren abominabel. Al het onderhoud moest buiten gebeuren, alleen voor het wisselen van een motor mocht men een hangaar van het vliegveld gebruiken. Na 37½ vliegreuren werd elk toestel naar Klagenfurt overgevoerd en geheel nagekeken en voorlopig in opslag te worden gezet. Begin 1962 werden nog eens vier vliegers bij F9 op Säve omgeschoold op de J29F, maar terug in Oostenrijk aangekomen waren er bijna geen toestellen meer inzetbaar om mee te vliegen! Pas op 28 mei 1962, nadat de baan op Hörsching verlengd was, kon het squadron verhuizen naar de thuisbasis. De opgeslagen toestellen werden nu weer vliegklaar gemaakt.

## NOG EENS 15 ERBIJ

Na deze problemen kon het squadron serieus beginnen aan het uitoefenen van haar taken. De "Tonne" beviel goed, de geplande optie op nog eens vijftien toestellen werd zelfs in de zomer van 1962 omgezet in een order, goed voor 7,7 miljoen Zweedse Kronen. Op 28 januari 1963 werden de eerste drie overgevoerd naar Hörsching. In tegenstelling tot de eerste vijftien bestond de tweede serie niet uit standaard J29F's. Vóór aflevering werden alle toestellen bij Svenska Flygverkstäderna AB in Malmö gemodificeerd. In plaats van beide linker kanonnen konden desgewenst drie "Vinten" camera's gemonteerd worden. Doorgaans nam inbouw slechts één uur in beslag. De laatste J29F werd op 12 juni 1964 afgeleverd.

In februari 1963 nam het squadron vijf De Havilland Vampire T.55's over van het "Jagd Bomber Schul Staffel". De Vampire had vergelijkbare vliegeigenschappen en

werd gebruikt als trainer want er bestond geen tweezits-uitvoering van de J29. Omdat het squadron daardoor met 35 toestellen een beetje uit de voegen barstte werd het squadron op 1 juli 1963 omgevormd tot het Jagd Bomber Geschwader 1 (1 JBG). Commandant was weer majoor Thurner. De eerste serie J29F's vlogen bij het 1<sup>e</sup> staffel (1 JBS, gele codes) en de tweede serie bij het 2<sup>e</sup> staffel (2 JBS, rode codes). In december 1964 werden de overige drie Vampires toegevoegd, en na een reorganisatie in 1966 werd het derde staffel opgericht. De opbouw van het Jabo-Geschwader zag er toen als volgt uit:

1.Staffel	J29F (eerste serie)	grondondersteuning & luchtverdediging	gele code
2.Staffel	J29F (tweede serie)	verkenning & luchtverdediging	rode code
3.Staffel	Vampire T.55	opleiding & verbinding	zie onder

De acht Vampires droegen de volgende registraties: 5C-YA, 5C-YB, 5C-YC, 5C-YR, 5C-YS, 5C-VD, 5C-VE en 5C-VF. Eind 1969 kreeg het derde staffel eveneens de beschikking over de Piper L-19 Birddog.

### ONGEVALLEN & UITFASERING

In december 1964 sloeg het noodlot toe toen twee J29F's in formatie tegen een berg vlogen waarbij de twee vliegers omkwamen. Er werd direkt een vliegverbod opgelegd, maar na het verbeteren van de navigatie- en radio-uitrusting mocht er weer gevlogen worden.

In 1968 werd het defensie-beleid herzien waaruit geconcludeerd werd dat de luchtverdediging te veel geconcentreerd was op één plek. Het regelmatig stationeren van toestellen op civiele vliegvelden (zoals Klagenfurt en Innsbruck) was niet voldoende. In mei 1968 verhuisde 2 JBS naar Graz/Thalerhof, hoewel dit qua onderhoud grote problemen met zich mee bracht. Op 7 mei 1969 was men genoodzaakt de eerste J29F (29447/B (geel)) buiten dienst te stellen omdat de technische problemen te groot werden. Ondertussen had men al 40 SAAB 105Ö (alternatieve aanduiding SAAB 105OE) besteld zodat de dagen van de "Tonne" geteld waren. De eerste SAAB 105's kwamen op 2 juli 1970 aan op Hörsching, de laatste werd op 3 maart 1972 afgeleverd. Terwijl 1 JBS begon met de omscholing op de SAAB 105 werden alle nog inzetbare J29F's overgebracht naar Graz waar 2 JBS veertien maanden lang de taken van het eerste staffel waarnam.



Eén van de bewaard gebleven Oostenrijkse "Tonnen". J29F 29541/N (geel) staat in een behoorlijk slechte staat in het Österreichisches Luftfahrtmuseum van Graz.

Op 20 april 1972 werd de laatste Vampire-vlucht gemaakt en op 21 juli 1972 was het ook met de "Tonne" voorgoed gedaan. Voor zover bekend vond de allerlaatste "vlucht" van een Oostenrijkse Tunnan plaats in 1978, toen was tijdens een open dag op Hörsching de eerste buiten dienst gestelde J29F te zien, hangend onder een Sikorsky S.650E helikopter.

#### J29F'S IN GEBRUIK BIJ DE ÖSTERREICHISCHE LUFTSTREITKRÄFTE

Hieronder een overzicht van alle Oostenrijkse Tunnans. Van de twaalf laatste afgeleverde toestellen is alleen de periode van aflevering bekend. De vier toestellen waarbij vermeld staat "operationeel tot 1972" vlogen vlak vóór de uitfasering een afscheids-rondvlucht. Zie voor meer informatie over de bewaard gebleven toestellen het laatste overzicht van dit artikel.

regi	code	eenheid	afgeleverd (periode)	opmerkingen
29392	I (geel)	1 JBS	06-06-61	preserved luchthaven Wien met code H (geel).
29433	D (geel)	1 JBS	06-06-61	
29439	G (geel)	1 JBS	06-06-61	
29443	M (geel)	1 JBS	06-06-61	operationeel tot 1972, preserved op vliegbasis Linz/Hörsching.
29447	B (geel)	1 JBS	06-06-61	buiten dienst 1969, laatst waargenomen 1978 Linz/Hörsching.
29449	F (geel)	1 JBS	06-06-61	
29457	A (geel)	1 JBS	06-06-61	
29466	I (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	operationeel tot 1972.
29518	N (geel)	1 JBS	06-06-61	
29524	N (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	
29530	K (geel)	1 JBS	06-06-61	
29535	L (geel)	1 JBS	06-06-61	
29540	H (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	
29541	H (geel)	1 JBS	06-06-61	Österreichisches Luftfahrtmuseum Graz.
29554	M (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	operationeel tot 1972.
29559	E (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	
29560	E (geel)	1 JBS	06-06-61	preserved "Märchenland" Hubhof.
29565	J (geel)	1 JBS	06-06-61	
29566	O (geel)	1 JBS	06-06-61	Heeresgeschichtliches Museum Wien.
29572	K (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	
29582	J (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	operationeel tot 1972.
29585	C (geel)	1 JBS	06-06-61	
29587	C (rood)	2 JBS	28-01-63	
29588	D (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	preserved op vliegbasis Graz/Thalerhof.
29614	A (rood)	2 JBS	28-01-63	
29617	F (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	
29622	O (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	
29627	L (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	
29649	B (rood)	2 JBS	28-01-63	
29664	G (rood)	2 JBS	28-01-63 t/m 12-06-64	



## KLEUREN & REGISTRATIES

Alle dertig toestellen werden zonder camouflage afgeleverd, dus geheel "zilver". Onder het staartvlak stond de Zweedse registratie, op de staart de gele of rode lettercode. Het oostenrijkse "roundel" (witte driehoek in een rode schijf) stond op zes plaatsen op de romp en op de vleugel. Op de romp stond tevens de staffelaanduiding (zwarte 1 of 2). De uiteinden van de vleugel en staartvleugel, en het richtingsroer waren fel dayglo-oranje.

## OOSTENRIJK EN HET EINDE VAN DE "PRAAGSE LENTE"

De inval van Warschau-pakt troepen in het zich onafhankelijk makende Tsjechoslowakije bracht de Oostenrijkse strijdkrachten in hoge paraatheid. Er werd rekening gehouden met schendingen van het Oostenrijkse grondgebied en luchtruim. Tot het eerste is het nooit gekomen, maar het luchtruim werd wel zeer vaak geschonden. Al op 22 augustus 1968 werden regelmatige schendingen door Sovjet gevechtsvliegtuigen en helikopters geregistreerd. Dit waren niet alleen begrijpelijke navigatie-fouten maar ook regelrechte verkenningsvluchten boven Oostenrijkse vliegvelden, kazernes en hoofdwegen! De Oostenrijkse regering reageerde fel en dreigde met het neerschieten van alle indringers. Het is echter maar de vraag of de Oostenrijkse strijdkrachten hiertoe in staat waren. De verkenningsvluchten vonden boven de reikwijdte van het afweergeschut ( $\pm 8000\text{m}$ ) plaats, zodat in theorie alleen de J29F's in staat waren de indringers neer te schieten. Met de op dat moment nog overgebleven 21 toestellen, waarvan er hoogstens 18 inzetbaar waren, was dat een bijna onmogelijke opdracht. In heel noord-oost Oostenrijk dag en nacht patrouilles vliegen zou erg veel van zowel mens als machine vragen. In de praktijk heeft vooral 1 JBS veel gevlogen, maar tot daadwerkelijke onderscheppingen is het niet gekomen. Enerzijds omdat de J29F verouderd en dus ongeschikt was, en anderzijds omdat zowel de politiek als de militaire leiding niet veel vertrouwen in de J29F als onderschepper had, zodat slechts sporadisch opdrachten voor onderscheppingen werden gegeven. Bovendien wou men, ondanks de eerder gemaakte dreigingen, de Sovjet-Unie als supermacht niet in het harnas jagen.

Na de crisis kwam de discussie over het presteren van de Oostenrijkse strijdkrachten goed op gang. Iedereen was het er over eens dat de J29F verouderd en als onderschepper ongeschikt was. Er werd zelfs voor het eerst gesproken over de aanschaf van echte jachtvliegtuigen. Een paar jaar later werd de J29F vervangen, niet door een echt jachtvliegtuig maar door de voor onderscheppingen even ongeschikte SAAB 105. Pas met de aankoop van enkele SAAB Drakens in de jaren tachtig kreeg Oostenrijk de beschikking over een echt gevechtsvliegtuig, hoewel de inzetbaarheid en geschiktheid van ook deze toestellen dubieus is.



Sovjet verkenningsvluchten boven Oostenrijks grondgebied tijdens de Tsjechische crisis in 1968. Tijdens de crisis werden 49 serieuze schendingen van het luchtruim geregistreerd

## SERIALOVERZICHT

Hieronder een overzicht van alle gebouwde Tunnans. De oud-serial/nieuw-serial "tie-ups" van de A29B, J29E en J29F zijn helaas niet bekend.

type	aantal	serienummers	opmerkingen
29	4	29001-29004	prototypes.
J29A	224	29101-29324	
A29B	361	29325-29685	toestellen van F22: J29B
S29C	76	29901-29976	
29D	(1)	29325	experimenteel, ex A29B.
J29E	(29)	29345, 29460, 29477, 29532, 29556, 29574, 29600, 29615, 29623, 29639	ex A29B, serials van de 10 die niet naar J29F standaard zijn omgebouwd.
J29F	(308)	29325-29327, 29330-29333, 29336, 29337, 29339, 29340, 29342, 29343, 29346-29353, 29355-29357, 29359-29362, 29367-29369, 29372, 29373, 29376, 29377, 29379-29384, 29387-29390, 29392, 29394-29397, 29399-29413, 29415-29417, 29419-29429, 29431-29437, 29439, 29441-29444, 29446-29459, 29461-29464, 29466-29472, 29474, 29476, 29479, 29480, 29482-29493, 29495-29520, 29522, 29524-29531, 29534-29543, 29545, 29547-29555, 29557-29573, 29575-29579, 29581-29583, 29585-29599, 29601-29614, 29616-29622, 29624-29638, 29640-29644, 29646-29685	289 ex A28B & 19 ex J29E.
<b>totaal</b>	<b>665</b>		

## BEWAARD GEBLEVEN TUNNANS

Tenslotte een overzicht van alle bewaard gebleven Tunnans, zowel in als buiten Zweden. Dit overzicht pretendeert niet volledig te zijn, bovendien is het goed mogelijk dat bepaalde registraties "nep" zijn.

type	regi	code	eenheid	lokatie & opmerkingen
J29A	29171	B	KSF	Malmslätt (Flygvapenmuseum) Zweden.
J29A	29203	U (red)	F16 KSF	Ugglarp (Svedinos Bil Och Flygmuseum) Zweden.
J29B	29398	F (wit)	F22 KSF	Malmslätt (Flygvapenmuseum) Zweden.
S29C	29902	02	F3 KSF	Vasteras/Johnsburg (Hasslo Flygteknikcentrum) Zweden. Luchtvaart technische school

type	regi	code	eenheid	lokatie & opmerkingen
S29C	29929	21	F21 KSF	Luleå/Kallax (vliegbasis) Zweden. Preserved op de vliegbasis.
S29C	29937	09	FC KSF	Malmslätt (Flygvapenmuseum) Zweden. Privaat bezit.
S29C	29945		KSF	Markaryd Zweden. Preserved.
S29C	29969	16	F3 KSF	Vasteras/Johnsburg (Hasslo Flygtechniekcentrum) Zweden. Luchtvaart technische school
S29C	29970		KSF	Malmslätt (Flygvapenmuseum) Zweden.
S29C	29974	20	F3 KSF	Vasteras/Johnsburg (Hasslo Flygtechniekcentrum) Zweden. Luchtvaart technische school
J29F	29373	12	F4 KSF	Östersund/Hammarnaset Zweden. Privaat bezit van Hilding Andersson.
J29F	29392	H (geel)	1JBS ÖL	Wien/Schwechat (Vienna Airport) Oostenrijk. Preserved, code is niet correct, moet zijn I (geel).
J29F	29401	29	F4 KSF	Östersund/Frosön (vliegbasis) Zweden. Preserved voor het F4-hoofdkwartier. Code is niet correct, moet zijn 21.
J29F	29441	52	F3 KSF	Linköping Zweden. Preserved langs de E4 ten noorden van de stad.
J29F	29443	M (geel)	1JBS ÖL	Linz/Hörsching (Fliegerhorst Vogler) Oostenrijk. Preserved op de vliegbasis. Wordt soms verward met de 29447/B (geel) welke in 1978 waargenomen is.
J29F	29487	07	F7 KSF	Billund (Danmarks Flyvemuseum) Denemarken.
J29F	29507		KSF	Malmslätt (Flygvapenmuseum) Zweden.
J29F	29541	H (geel)	1JBS ÖL	Graz/Thalerhof (Österreichisches Luftfahrtmuseum) Oostenrijk.
J29F	29543	19	F20 KSF	Vigna di Valle (Museo Storico) Italië.
J29F	29560	E (geel)	1JBS ÖL	Hubhof (Märchenland) Oostenrijk. Preserved in een amusementspark aan de snelweg tussen Linz en Wien in fictief blauw/wit kleurenschema.
J29F	29566	O (geel)	1JBS ÖL	Wien (Heeresgeschichtliches Museum) Oostenrijk.
J29F	29575		KSF	Malmslätt (Flygvapenmuseum) Zweden.
J29F	29588	D (rood)	2JBS ÖL	Graz/Thalerhof (Fliegerhorst Nittner) Oostenrijk. Preserved op de vliegbasis.
J29F	29589	59	F10 KSF	Ängelholm (vliegbasis) Zweden. Preserved op de vliegbasis.
J29F	29624	P (geel)	F9 KSF	Karemo (Karemo Flugmuseum) bij Kalmar Zweden.
J29F	29665		KSF	Villacoublay/Velizy (opslag voor Musée de l'Air et de l'Espace Paris/Le Bourget). Niet te bezichtigen.
J29F	29666	64	F4 KSF	Ljungbyhed (vliegbasis) Zweden. Preserved aan de poort.
J29F	29670	20	F16 KSF	Malmslätt (Flygvapenmuseum) Zweden.

Tot zover het tweeluik over de SAAB Turbina. Onder voorbehoud de volgende keer een korte blik op de Iljusjin Il.28 "Beagle" bommenwerper.

# AFDELING STERKE VERHALEN

## WIE HEEFT OVERLAST VAN WIE ?

Wat leven we toch in een lekker vrij land. We mogen er trots op zijn dat we beschikken over een behoorlijke vrijheid van meningsuiting en binnen bepaalde grenzen kunnen doen en laten wat we willen (spotten bijvoorbeeld). Maar af en toe krijg je het idee dat er met deze vrijheid iets té enthousiast wordt omgesprongen. Omdat de vrijheid voor natuurlijk wordt aangenomen heeft de gemiddelde nederlander de neiging om overal een eigen mening over te hebben en deze ook kenbaar te maken, ongeacht of hij/zij wel recht van spreken over dat bepaalde onderwerp heeft. Verveling kan gemakkelijk omslaan in geëngageerd fanatisme. Zo staan er regelmatig hele volksstammen op geitewollen sokken te demonstreren tegen de staat, het militarisme en schone onderbroeken, om de volgende dag vrolijk door te gaan met het teren op de samenleving. Met de regelmaat van de klok worden er actie-comités opgericht die ergens "tegen" zijn. Persoon "A" laat graag knallende scheten dus persoon "B" richt het "Volksfront Alle Scheten De Wereld Uit" op, om maar iets te noemen. Voor veel mensen is eenvoudige tolerantie blijkbaar een moeilijk begrip.

Er zijn natuurlijk populaire onderwerpen. Veel mensen zijn tegen het leger en geluidsoverlast van vliegtuigen, omdat een heleboel anderen daar ook tegen zijn ("Als iedereen er tegen is, dan moet ik wel gelijk hebben..."). Er zijn mensen die inderdaad last hebben van laagvliegende vliegtuigen, maar tegelijkertijd produceren of tolereren ze zelf een heleboel ander lawaai (van luidruchtige tuinfeesten tot motorcrossen) en gaan ze vrolijk met het vliegtuig op vakantie, want die ene keer maakt dan ook niks meer uit. Helemaal populair is natuurlijk de combinatie van die twee onderwerpen: militaire luchtvaart. Vaak gehoorde uitspraak: "Die straaljagers zijn alleen maar goed voor een hoop kabaal". De opletende krantelezer kijkt niet meer op van de doorsnee uiting van antiïsme (hiermee is een nieuwe term geïntroduceerd), hoe gek ze soms ook klinken.

Een tijdje geleden stond in het Eindhovens Dagblad weer een artikel met daarin iemand die klaagt over de vliegbasis Eindhoven. De bijgaande foto van een gebiedend wijzende tante en de kop van het artikel, "Riet van Dool is geluidsoverlast vliegbasis meer dan beu" was niet voldoende om de aandacht te trekken, maar de kop eronder wel: "Ik voel me geestelijk mishandeld"! Dit artikel beloofde iets leuks te worden. Laten we er eens door heen lopen:

BEST - Riet van Dool in Best is woedend en teleurgesteld. Woedend omdat zij al jaren vecht tegen de geluidsoverlast die zij ondervindt van de vliegbewegingen rond Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven. En teleurgesteld omdat niemand naar haar probleem schijnt te willen luisteren. "Ze denken dat ik gek ben, maar zo is het niet. Ik heb me alleen in het probleem vastgebeten als een pitbull, zo zeer zelfs dat ik nu onder behandeling sta van een neuroloog."

Het begin klinkt redelijk maar het wordt duidelijk al snel belachelijk. Iemand die van een paar vliegtuigen onder behandeling van een neuroloog moet worden gesteld is inderdaad gek of stelt zich enorm aan. Als federeen zo reageerde dan had de gemiddelde spotter de sluiting van zijn vest op de rug zitten en noemde hij zich "Napoleon" of "God". En wat die pitbull betreft: zo ziet ze er op de bijgeplaatste foto wel uit... Het volgende stuk is ook fraai:

Riet van Ool woont in de Johannes Verleunstraat. Met de regelmaat van de klok raast het militaire- en burger-luchtvaartverkeer over haar huis richting vliegveld. Zo laag en met zoveel geweld dat ze er stapelgek van wordt, zegt ze.

Ho! Dit is interessant! Als dat zo is dat wordt bij deze de eindhovense spottersplek verplaatst naar de Johannes Verleunstraat in Best, want daar valt blijkbaar méér te spotten dan langs het veld. Misschien dat ze hun "movements" in willen sturen naar de ACE?

Was het artikel tot nu toe pure onzin, in het volgende stuk schuilt een brok waarheid. er wordt gesproken over de geluidszonering, en inderdaad, zowel het militaire- als het burger-vliegverkeer wijkt regelmatig van de voorgeschreven vliegroutes af, zodat er boven gebieden gevlogen wordt waar men eigenlijk niet mag komen. Hadden vroeger de NF-5's er een handje naar om boven de wijken Wilhelminadorp en Batadorp hun circuitje te draaien, tegenwoordig knalt het burgerverkeer (van stille Fokker 50's tot luidruchtige 737's) over de woonwijken heen. Dit gebeurt echter zó sporadisch (echte lawaai-kisten hooguit een paar keer per week) dat er nauwelijks van overlast kan worden gesproken. Misschien moet mevrouw van Ool een weekje langs Schiphol gaan wonen, of nog beter, ergens langs een oost-europees vliegveld (absolute topper: proefdraaien van een Tu-134 of -154). Misschien weet ze dan de stilte van vliegveld Eindhoven te waarderen.

En dan komt de verzekeringsmaatschappij aan de beurt. De verzekeringsmaatschappij? Jawel, de verzekeringsmaatschappij! Vraag mij niet wat die er mee te maken hebben, maar Riet van Ool heeft ook hen erbij betrokken:

Bovendien heeft zij haar verzekeringsmaatschappij ingeschakeld. Die heeft inmiddels een brief gestuurd naar het ministerie van Defensie. Daarin wordt nog eens gewezen op de afspraken die zijn gemaakt met betrekking tot de aan- en afvliegroutes. Bovendien vraagt de verzekeringsmaatschappij om een meting naar de geluidsoverlast, op basis waarvan eventuele verdere maatregelen kunnen worden genomen.

Bij het ministerie van Defensie moeten ze vreemd hebben staan kijken toen die brief binnenkwam. Hoogstwaarschijnlijk zitten ze nu te wachten op bezwaren van de tandarts en het garagebedrijf van mevrouw van Ool. Dus: de volgende keer dat de buurman zijn radio te hard heeft gestaan gewoon de bloemist bellen!

In haar kruistocht staat ze niet alleen, want ook de buurmannen Wim Legdeur en Cor Verouden (zo te zien op de foto een stereotiepe alternatieveling) spreken een woordje mee. Laatstgenoemde maakt de fraaiste uitspraak van het hele artikel. Met deze opmerking, die alle voorgaande argumenten in het niets doet verdwijnen, maakt hij niet alleen zichzelf en alle medestanders belachelijk, maar toont hij eens te meer dat deze mensen totaal niet weten waar ze het over hebben en maar raak fantaseren om maar vooral ergens over te klagen:

Verouden spreekt over "rotherrie" en "raakvliegen". "Om maar te zwijgen over de vuiligheid die het vliegverkeer uitstoot. Ik heb deze week het vaste groen in mijn tuin moeten vervangen. Dat was aangetast."

Iedereen met verstand van zaken wordt hier stil van, dat schijnbaar intelligente mensen zulke opmerkingen kunnen maken. Riet van Ool heeft niet alleen kritiek op de vliegbasis maar ook op de overige inwoners van Best. Ze verbaast zich erover dat niet meer mensen in de regio zich druk maken over de problematiek. Het is voor haar blijkbaar moeilijk te begrijpen dat de meeste mensen vrede hebben met de situatie zoals die is. Er is een prijs die door iedereen betaald moet worden voor het handhaven van de vrede, niet alleen in Nederland maar over de gehele wereld, en die prijs is voor iedereen met een beetje tolerantie zeer klein. Ook Riet van Ool, Wim Legdeur en Cor Verouden moeten die prijs betalen, of ze nou willen of niet. Wie van de nederlandse samenleving profiteert (dat doen we door er in te leven tenslotte allemaal) moet niet alleen nemen maar af en toe ook iets geven. Begrip voor een beetje overlast, of die nou in eigen ogen noodzakelijk is of niet, is zoiets.

Als laatste moet ook de politiek het ontgelden. Hiermee sluit ze een tirade tegen iedereen behalve zichzelf af:

Ook de plaatselijke politici doen niet genoeg, menen de drie. Mevrouw van Ool: "Nee, ze laten ons de kolen uit het vuur halen. Om dan straks met de eer te gaan strijken. Maar dat gaat niet door, dat beloof ik ze."

Dit klinkt waarachtig een beetje paranoïde. Wees maar gerust mevrouw van (z)Ool (pardon), zij gaan echt niet met de eer strijken. Sterker nog: niemand gaat met de eer strijken, want er valt helemaal geen eer te behalen aan deze onzin...



# MUURKRANT

- Antoine Bosboom wil een paar dingen verkopen, waaronder een originele NF-5 remchute, voor een zacht prijsje. Hij is op dit moment nogal moeilijk te bereiken, maar een afspraak maken via de redactie of Flash is ook mogelijk.
- Wie Stephan vd Krommenacker nog wil gaan helpen met het renoveren van zijn nieuw flatje, of zijn nieuw onderkomen gewoon wil komen indrinken, kan hem bereiken onder zijn nieuw telefoonnummer: 040-521127.

# SPOTLIGHT

## 334 SQUADRON: ALTIJD EN OVERAL

Sinds 18 mei is het transportsquadron van de Koninklijke Luchtmacht gestationeerd op Eindhoven, daarom wordt het eens tijd dat we ons gaan verdiepen in deze "nieuwkomer".

### HET BEGIN

De historie van het 334 squadron gaat terug naar 7 juli 1944 toen op de Engelse vliegbasis Hendon de "1316 Dutch Communication Flight" werd opgericht. Dit onderdeel maakte deel uit van het "Metropolitan Transport Squadron" van de Engelse Luchtmacht. Men kreeg de beschikking over vier De Havilland Dominies, een Lockheed 12A, een Lockheed Hudson, een Percival Proctor en een Auster. Op 23 september van dat jaar volgde de eerste operationele vlucht. Met de bevrijding van een deel van Zuid-Nederland volgde al snel een dienstregeling naar Brussel, Parijs en Eindhoven. Met de terugkeer van de Nederlandse regering in Den Haag werd er een dagelijkse dienst tussen London en Valkenburg opgezet. Hierdoor kwam er uiteraard behoefte aan meer transportcapaciteit en op 15 juni 1945 werd op het Engelse Croydon een Nederlandse "Dakota Flight" opgericht. Eind 1945 beschikte de 1316DCF en de Dakota Flight samen over zes Douglas Dakota's, drie Lockheed 12A's, een Lockheed Hudson, twee De Havilland Dominies, een Percival Proctor en een Auster. De Dakota Flight had echter een kort bestaan want in het begin van 1946 nam de KLM de lijndienst van en naar Engeland over en werden alle Dakota's overgedragen aan de KLM.

### NAAR NEDERLAND

Op 17 juni 1946 werd op het vliegveld Valkenburg de Nr.1 Transport Vliegtuig Afdeling (Nr.1 TransVA) opgericht. Het 1316 DCF en het in januari 1945 opgerichte Dutch Auster Squadron (met 16 Austers) werden van het RAF Commando overgedragen aan het Nederlands Luchtvaart Commando en beide eenheden werden toegewezen aan de Nr.1 TransVA dat op zijn beurt werd onderverdeeld in een éénmotorige en een tweemotorige vlucht. Veel vluchten werden gemaakt naar plaatsen in het bevrijdde Europa en uiteraard naar bezet Duitsland. In de naoorlogse jaren bewezen de vliegtuigen van het Nr.1 TransVA ook goede diensten in eigen land, met name de in de winter geïsoleerde Waddeneilanden waren een regelmatige bestemming. De Austers werden voor de meest uiteenlopende taken gebruikt want naast het vervoeren van lichte vracht werden ze ook ingezet voor verbindingsopdrachten, legerwaarnemingen en luchtfotografie. Met de overdracht van het vliegveld Valkenburg aan de Koninklijke Marine op 14 oktober 1947 begon het zoeken naar een andere thuisbasis.

## **GROTERE VLIEGTUIGEN**

Door het toenemende vrachtvervoer kreeg de luchtmacht behoefte aan grotere transportvliegtuigen en zodoende werd er in september 1948 een Douglas DC-3 van de KLM geleend. Op 1 maart 1950 kwam er een einde aan de éénmotorige vlucht, het personeel en het materieel gingen naar het nieuwe 298 AOP-squadron. Twee Austers bleven bij Nr.1 TransVA voor verbindingsvluchten en voor de luchtfotografie. De rest van de luchtvloot bestond nu nog uit een Lockheed Hudson, vijf Lockheed 12A's en vier Percival Dominies.

In september 1952 kreeg de Koninklijke Luchtmacht via het Amerikaanse Military Development and Aid Program (MDAP) een viertal Dakota's in eigen beheer. Uiteindelijk werden in de jaren vijftig 16 Dakota's verkregen via dit hulpprogramma. Niet alles ging altijd goed, inmiddels had men de Lockheed Hudson en één van de Lockheed 12A's al verloren. Tussen september 1951 en februari 1952 werden de resterende Lockheed 12A's overgedragen aan een Zweedse luchtvaartmaatschappij.

## **334 SQUADRON WORDT OPGERICHT**

In 1952 onderging de TransVA wederom een naamsverandering, op 1 december kreeg men de huidige aanduiding, namelijk het 334 transportsquadron. Al snel kon het squadron zich van een goede kant laten zien door tijdens de watersnoodramp in februari 1953 ongeveer 165 ton aan hulpgoederen te vervoeren, echter tijdens deze operatie ging een Dakota verloren. Naast de Austers werden in 1954 een viertal Piper-Cubs voor fotovluchten en verkenningen aangeschaft en in oktober 1955 werden de Dominies buiten dienst gesteld. Als vervanging hiervoor bestelde de luchtmacht in 1956 negen De Havilland Canada L-20A (later U-6A) Beavers.

Na tien jaar zoeken verhuisde in december 1957 het squadron dan eindelijk naar de vliegbasis Ypenburg. In 1959 werd besloten om de Dakota's te vervangen door twaalf Fokker F-27's en in de periode juli 1960 tot en met april 1961 werden drie Friendships en negen Troopships afgeleverd, laatstgenoemde zijn vooral bestemd als vrachtvliegtuig. In dezelfde periode worden de Dakota's buiten dienst gesteld en overgevoerd naar de Military Assistent & Advising Group in Chateauroux, Frankrijk. Een volgende verandering volgt in 1963 wanneer de Beavers worden overgedragen aan de Groep Lichte Vliegtuigen op de vliegbasis Deelen. Vanaf dat moment beschikt het 334 squadron alleen nog over de F-27. In mei 1964 start de luchtmacht een samenwerkingsverband met de marine op het gebied van de inzet van de F-27's voor de Aanvullende Militaire Vliegeropleiding van de marinevliegers en navigators.

Een volgende verhuizing wordt een feit wanneer in eind 1968 de vliegbasis Ypenburg een "slapende" basis wordt, de nieuwe thuisbasis wordt nu de bakermat van de luchtmacht, Soesterberg. Dit blijft de thuishaven voor het 334 squadron totdat in 1990 wordt besloten om het squadron in mei 1991 te verplaatsen naar de vliegbasis Eindhoven, historisch gezien één van hun eerste bestemmingen toen ze nog 1316 DCF heette.

## **MÉÉR DAN ALLEEN MILITAIRE VLUCHTEN**

De taken van het 334 squadron bestaan uiteraard vooral uit taken met een militair karakter en zijn als volgt samen te vatten:



1. Het uitvoeren van luchttransport opdrachten in opdracht van het Bureau Luchtvervoer van de Luchtmachtstaf.
2. Het voorbereiden van de oorlogstaak, dit zijn operationele transportvluchten en gewonden transport.
3. Het zelf opleiden van het vliegend personeel.
4. Het onderhouden en opvoeren van de vliegwaardigheid.
5. Het stand-by houden van een F-27 ten behoeve van de Verenigde Naties en voor hulpverlening in geval van rampen.

Jarenlang heeft het squadron ook de zogenaamde "royal flights", het vervoer van de leden van het Koninklijk Huis, verzorgd. Eerst werd dit met een Dakota gedaan en later met een F-27. Met de komst van de regerings-Fellowship nam Martinair deze taak over maar als de fellowship niet beschikbaar is dan verzorgt het 334 squadron nog altijd met de C-1 de "royal flights". Zoals al bij de opsomming van de taken is genoemd houdt het squadron zich ook bezig met niet-militaire taken, dit meestal weer in opdracht van de Nederlandse regering. Reeds in 1962 wordt er hulp geboden in het door aardbevingen getroffen gebied rondom Teheran. Hier worden een groot aantal vluchten ten behoeve van het Rode Kruis uitgevoerd. In 1966 worden twee Troopships uitgeleend aan de NLN. Deze liet de twee Troopships ombouwen voor het vervoer van passagiers op binnenlandse lijndiensten. Dit alles als proef om te bepalen of de F-27 hiervoor geschikt was. Na het einde van de geslaagde proef worden ze weer teruggegeven aan het squadron. In 1967, na de gevechten in het Midden-Oosten, wordt er een Friendship ter beschikking gesteld aan de Verenigde Naties. Van 11 juni 1967 tot 17 november 1967 wordt een wit gespoten F-27 door de VN gebruikt voor het controleren van de bestandsvoorwaarden aan de Israëlische grenzen. In de begin jaren zeventig worden een groot aantal humanitaire vluchten in Azië en Afrika verzorgd, in 1971 worden medische goederen naar Calcutta gevlogen, in 1972 worden twee maanden lang transportvluchten in de Soedan verzorgd en in 1973 worden voedseldroppingen gevlogen in de Afrikaanse Sahellanden. Ook minder plezierige vluchten maken deel uit van het programma, zo worden in 1978 de slachtoffers van de camping-ramp in Spanje vervoerd.

Met de sterk veranderde politieke situatie in de wereld zullen in de toekomst zeker vaker dit soort vluchten deel uit gaan maken van het takenpakket van het 334 squadron. Op dit moment vliegen al weer drie witte Troopships voor de VN in Cambodja en worden er twee gebruikt voor het vliegen van goederen naar de door burgeroorlog getroffen gebieden in (voormalig) Joegoslavië.

## TOEKOMST

De huidige F-27's zijn alweer zo'n dertig jaar in gebruik en zijn dan ook dringend aan vervanging toe. Door het wegvallen van het IJzeren Gordijn is men zich volop aan het bezinnen op de toekomstige taken van de krijgsmacht. Hiermee is ook het einde van de F-27 min of meer aangekondigd, in ieder geval zijn alvast twee KDC-10s aangeschaft. Dit zijn DC-10s die zowel voor het vervoer van vracht, passagiers alsmede voor het bijtanken van vliegtuigen in de lucht kunnen worden gebruikt. In 1995 zullen ze op Eindhoven in gebruik worden genomen en zullen op hetzelfde moment drie F-27's aan de kant worden gezet. Verder is men op zoek naar vijf of zes middelgrote transportvliegtuigen, hiervoor zijn eigenlijk alleen nog de CN-235 en de G-222 in de race, maar de politiek wil ook Fokker nog een kans geven. Men verwacht op korte termijn een beslissing over de aanschaf. Daarnaast is er nog behoefte aan een klein transporttoestel voor het vervoeren van personeel maar hierover is nog niets bekend. Dit alles zijn nog steeds enkel speculaties, de plannen kunnen nog duizendmaal veranderen!

# ER WAS EENS . . .

## HET VOOROORLOGSE LIJNENNET - DE EERSTE DRIE JAAR

"City zero-one-zero cleared take-off two-two", een vaak gehoorde boodschap op de scanner. City 010 is één van de vele KLM Cityhopper vluchten vanaf Eindhoven. Fokker 50's en SF340's op weg naar Londen, Parijs, Hamburg, Amsterdam en Maastricht.

Het begon allemaal op 1 mei 1934 met de opening van de KLM dienst Eindhoven-Rotterdam. Tweemaal daags voerde een Fokker F-7 deze "lijn 528" uit, tussen 1 september en 1 december 1934 echter slechts éénmaal daags. Precies één maand later werden de diensten uitgebreid met de lijn Eindhoven-Twenhe-Groningen. Tot en met 31 augustus 1934 werd deze "lijn 529" tweemaal daags met een F-7 gevlogen.

Welschap opende op 11 mei 1935 het nieuwe stationsgebouw annex verkeerstoren zodat passagiers in "de grote leegte" terecht kwamen. Vier dagen later hervatte de KLM de Rotterdam dienst. Historische gebeurtenis voor Welschap was de opening op 1 juni 1935 van de Eindhoven-Brussel dienst, Eindhoven's eerste internationale vliegverbinding. Reeds op 20 mei had de Fokker F.7B-3M PH-AGR "Reiger" koers gezet naar het belgenland in verband met een journalisten uitwisseling. Van maandag tot en met zaterdag werd op Welschap om 08.45 vertrokken om 's avonds om 17.55 weer terug te keren. Zelfs op zondag werd een vlucht uitgevoerd. Vertrek was gepland om 10.05 en terugkeer om vijf uur 's middags. De Brussel-lijn werd uitgevoerd tot en met 31 augustus. Eindhoven-Rotterdam werd tot 10 oktober beperkt uitgevoerd waarna alle diensten in verband met de aankomende winter gestaakt werden. Echter, de stilte op Eindhoven zou langer duren als verwacht.

In 1936 wordt Eindhoven niet opgenomen in het KLM net. Een meningsverschil over de hoogte van de door de gemeente en het bedrijfsleven aan de KLM te betalen toelage neemt teveel tijd in het beslag. De diensten worden pas in 1937 heropend.

Dankzij de ijverige boekhouders van de toenmalige havendienst hebben we de vervoerscijfers over de bovenstaande jaren. Leuk om te vergelijken met de huidige vervoerscijfers, zie daarvoor de rubriek "Actueel".

	1934	1935	1936
aantal KLM lijnvluchten	587	394	0
aantal KLM passagiers	2455	1192	0
aantal KLM vracht in Kg	2472	833	0
aantal lokale rondvluchten	23	64	12
aantal passagiers voor rondvluchten	130	538	91
aantal overige vluchten	214	131	89

## 439 SQUADRON OPERATIES VANAF WELSCHAP

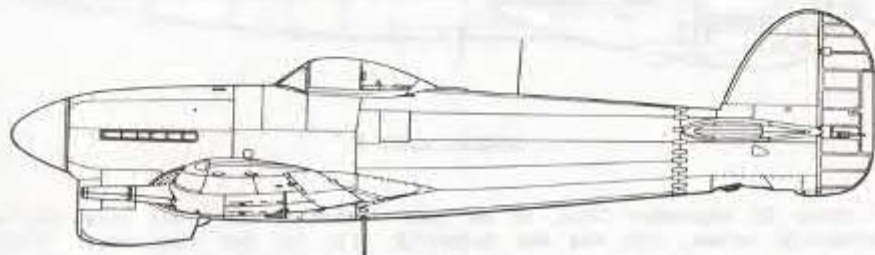
We zijn onlangs in het bezit gekomen van de dagboeken welke door het Canadese 439 squadron werden bijgehouden toen ze in 1944 op Eindhoven gebaseerd waren. We willen hier graag wat aandacht aan besteden. Uiteraard hebben we niet de originele dagboeken gekregen maar kopieën van de Eindhoven-periode. Het eerste dagboek handelt over het dagelijkse leven binnen het squadron, het tweede over de gevlogen missies. Van de dag dat het squadron op Eindhoven arriveerde worden op de volgende pagina's beide dagboeken weergegeven, zonder aanvullingen vertaald uit het engels. De zij-aanzichten zijn door ons toegevoegd.

### 26-09-1944 dagboek 1

Zwaar bewolkt in de ochtend met zeer zware regenval in de omgeving van Brussel. We waren op weg gegaan naar Eindhoven met de jeep en de drie pilotentrucks. We kwamen op Eindhoven aan net iets na lunchtijd. En we waren verbaasd om zo'n bekraterd vliegveld te zien, van de drie betonen startbanen is er één bruikbaar en deze baan is ook al een aantal keren gerepareerd geweest. Onze dispersals zijn gesitueerd in een zooi van kraters. De verschillende gebouwen waren door de moffen op hun eigen zinnige manier gecamoufleerd, de meeste van deze gebouwen zijn ernstig beschadigd. Er zijn ondertussen 150 hutten van 20 bij 60 voet geregeld, speciaal voor het aankomende kladde en koude weer. F/O J.H. Stitt was de eerste piloot van het squadron die een vijandelijk vliegtuig (een Ju88) neerschoot. W/O Gray scoorde een aangeschoten Fw190. F/O A.L. Henderson mocht na enige vertraging toch met verlof. F/O Roberts en Brown zijn naar Engeland gegaan om twee nieuwe Typhoons op te halen.

### 26-09-1944 dagboek 2

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
26-9-44	Typhoon 1b	MN581	F/L Burton	Fighter Sweep	17:50	19:35
26-9-44	Typhoon 1b	MP145	F/O Roberts	Fighter Sweep	17:50	19:35
26-9-44	Typhoon 1b	MN691	F/O Rassenti	Fighter Sweep	17:50	19:35
26-9-44	Typhoon 1b	MN989	F/O Smith	Fighter Sweep	17:50	19:35
26-9-44	Typhoon 1b	MN352	F/L Monson	Fighter Sweep	17:50	19:35
26-9-44	Typhoon 1b	PD458	W/O Gray	Fighter Sweep	17:50	19:35
26-9-44	Typhoon 1b	MN379	F/O Stitt	Fighter Sweep	17:50	19:35
26-9-44	Typhoon 1b	MN870	F/O Burgess	Fighter Sweep	17:50	19:35



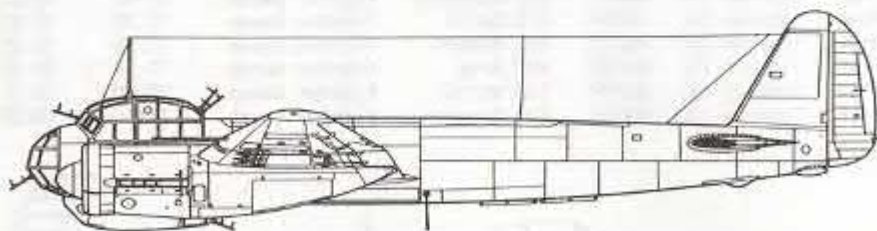
TYPHOON MK.1B (LAAT MODEL)

Dit was een gevechtspatrouille uitgevoerd door het 439sqn met acht kisten boven het gebied Nijmegen-Arnhem, aangevoerd door F/L Burton. Deze patrouille werd tot 19:00 uur uitgevoerd zonder enig incident totdat F/O Rassenti opeens problemen kreeg met zijn brandstoftanks en F/L Burton hem terug moest leiden naar de vliegbasis. Terwijl hij bezig was met dit probleem hoorde hij over de radio dat "Blue Section" geleid door F/L Monson in contact was gekomen met vijandelijke toestellen in de buurt van Nijmegen. F/L Burton leidt zijn overgebleven twee toestellen naar de plaats waar de vijand zich zou moeten bevinden. De plaats wordt gemarkeerd door flares en luchtafweer die afgevuurd worden in de donkere lucht boven Nijmegen. "Red Section" was niet in staat om in contact te komen met de vijand en keerde terug naar de basis om de aankomst van "Blue Section" af te wachten en hun verhaal te horen.

Dit is hun verhaal: "Blue Section" steeg op vanaf Eindhoven en ging naar hun patrouille gebied. Hier werden ze in het donker enkele malen aangevallen door P-47 Thunderbolts met als resultaat dat "Blue Section" in tweeën werd gedeeld. Net toen het goed donker begon te worden zagen onze piloten hoe op ongeveer 10000 voet hoogte flares uit vliegtuigen werden gegooid. Ondertussen begonnen ook de zoeklichten en het luchtafweer de avond boven Nijmegen te doorkruisen. F/L Monson zag opeens een Ju88 en begon meteen op de kist te schieten voordat het weer zou verdwijnen in de nacht. W/O Gray zag opeens een Fw190 die gevangen zat in een zoeklicht, hij ging er op ongeveer 400 meter achter vliegen en opende het vuur op de Fw190, de inslagen waren te zien op de kist. Meteen hierna gooide de mof zijn tanks af en dook naar beneden uit het zicht.

Ondertussen zag F/O Stitt een Ju88 op 7000 voet. Hij vloog naar de kist en ging op 5 graden aan bakboord in de dode hoek achter de kist vliegen. Hij opende het vuur en zag kort daarna de bakboord motor en vleugel in brand staan, kort daarna stortte de kist richting aarde. De crash werd gezien door Burton en Monson.

F/O Burgess kwam vlak voor het vliegveld zonder benzine te zitten en moest een noodlanding op het vliegveld maken, zijn beoordeling was perfect en hij landde precies op de landingsbaan. De piloten waren die avond allemaal in een zeer goede stemming.



JUNKERS JU88A-5

Tot zover 26 september 1944. In de twee dagboeken staat bij elke dag een soortgelijk relaas, het mag dus duidelijk zijn dat het twee nogal lijvige boekwerken zijn welke een schat aan informatie bevatten. Enkele redactieleden zijn bezig met het doorlezen en archiveren om zo een goed beeld te krijgen van dit Eindhovense squadron. Over een tijdje hopelijk meer van zulke verhalen en een uitgebreide beschrijving van het squadron.

# THRILLSEEKERS



## BOLKE DE BEER GOES FINLAND

(Met dank aan René Dolfsma)

Onze Willem, alias Bolke, heeft onlangs samen met René Dolfsma het land van de duizend meren doorkruist. De nummers achter de data komen overeen met de kaart.

**OULU do.02-06-92**

(1)

In de vroege ochtend van de 24<sup>e</sup> mei vertrok ik, Bolke de Beer (eveneens een personage behorende tot het sub-ras "spotter") vanaf station Eindhoven voor een maandje ouderwets interrailen. Nadat ik 's maandags op Rygge was geweest ontmoette ik volgens afspraak René Dolfsma, die al een week in het noorden onderweg was, op het station van Oslo. Na een enerverende week in Noorwegen zijn we met de trein naar Finland gegaan. In de nacht van 1 op 2 juni arriveerden we na een flinke wandeling (vindt om middernacht nog maar eens een bus naar het vliegveld!) om een uur of half twee op Oulu, waar de lichten nog steeds aan waren en enkele kisten op de flightline konden worden gelezen!

Oulu is een civiele luchthaven, waar 4 weken per jaar (eind mei/begin juni) schietoefeningen van de Finse luchtmacht plaatsvinden. Elk van de drie fightersquadrons komt één week met enkele Hawks en een achttal MiGs of Drakens naar Oulu om hier boven zee te schieten op sleepdoelen. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van een "pool" van een dozijn Hawks die de gehele periode aanwezig zijn. Voor zover het weer dit toelaat, volgt de oefening altijd een vast patroon: de eerste twee weken zijn voor de Drakens van Tampere en Rovaniemi en daarna komen de MiGs van Kuopio aan de beurt. De laatste week zijn toestellen van alle squadrons aanwezig voor het schieten met echte raketten. De deelnemende toestellen en het ondersteunend personeel arriveren op maandagochtend, waarna de eerste van de circa tien missies 's middags begint. Zo'n missie begint steeds met het uittaxiën van een Learjet. De beide sleepdoelen worden pas bevestigd als deze op de baan staat. Er stapt dan iemand uit met 2 doelen die worden bevestigd aan de grote witte pylons onder de beide vleugels van de Learjet. Het ritueel wordt beëindigd met een uitgebreide sjoorpartij om er zeker van te zijn dat de doelen niet gedraaid zitten, waarna de persoon in kwestie weer instapt en de Learjet vertrekt. Vervolgens zullen eerst de Hawks en daarna de andere fighters met telkens enkele minuten tussenruimte vertrekken en na nauwelijks meer dan een kwartier weer terugkomen.

Het vliegveld is vanuit de stad in een half uur te bereiken met een Finnair-bus. De fighters en de Hawks opereren vanaf een flightline in de bossen, die helaas niet van buitenaf zichtbaar is. De Learjets, bezoekers en enkele reserve-toestellen worden neergezet op de dwarsbaan. Afhankelijk van de stand van de zon kan in de loop van de dag overal prima gefotografeerd worden, eerst op de rolbaan naast de terminal, vervolgens op de rolbaan bij de kop van de baan en na het middaguur aan de overkant op de baan.

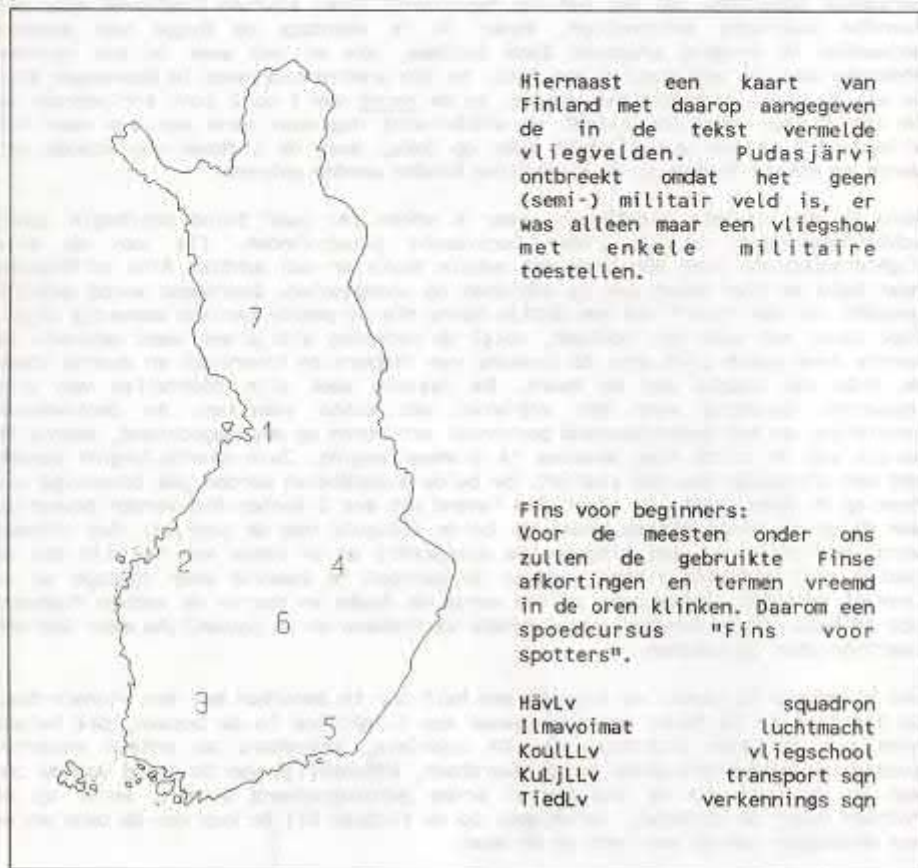
tijdelijk gebaseerd:

Hawk T.51:	HW-303/D, HW-304/E, HW-308/Y, HW-311/A, HW-314/-, HW-315/-, HW-324/H, HW-326/S, HW-335/-, HW-339/L, HW-349/R	Ilmavoimat	
J-35BS:	DK-204, DK-206, DK-208, DK-210	"	HävLv11
J-35XS:	DK-203	"	"
J-35FS:	DK-231, DK-241, DK-269	"	"
Lj.35A:	LJ-2, LJ-3	"	KuLjLLv
Mi.8:	HS-11	"	HävLv11

bezoek:

PA.28R:	PA-2, PA-11	Ilmavoimat
PA.31:	PC-2, PC-6	"
Vinka:	VN-27	"

De Drakens in deze week waren van HävLv 11 van Rovaniemi. De Mi.8 staat normaliter als SAR-detachement op Rovaniemi en was de gedurende de oefening op Oulu gebaseerd.



Om een uur of drie wonnen de ontelbare muggen op Oulu het tenslotte van ons en vertrokken we met de trein richting zuiden, waarna we tegen zevenen in Kauhava arriveerden. Het vliegveld ligt op een half uurtje lopen van het station. De hooischuur, die twee weken eerder nog een perfecte slaappleaats vormde, was gedurende de heftige lenteperiode totaal overwoekerd met onkruid, zodat een mooi stukje grasveld naast de hangaar van de aeroclub werd benut als camping. De volgende ochtend leerde een slaperige blik op de flightline (en de klok) ons dat het bijna tijd was voor het naar buiten slepen van de eerste kisten. Zodra het gewenste aantal toestellen buiten stond gingen de hangaars weer dicht en vertrokken de eerste kisten. Een ideale tijdsplanning, aangezien het hierdoor mogelijk was om de trein van 10.08 naar Tampere nog te halen.

De Hawks van KouLLV zijn voorzien van een kleine rode lettercode op de staart, voorheen alleen aan één zijde maar tegenwoordig aan beide kanten. Wordt een Hawk vervolgens naar een fighter-squadron doorgeschoven, dan zal een eventueel aanwezige code niet worden verwijderd. Een Hawk die nieuw is voor Kauhava zal echter wel opnieuw worden gecodeerd. Het gevolg is dat de codes op Kauhava wel enig systeem vertonen, maar dat elders regelmatig dubbele codes voorkomen.

KouLLV:

Hawk T.51: HW-330/O, HW-325/B, HW-333/J, HW-345/U,

HW-346/T, HW-347/G, HW-348/X

PA.31: PC-2

Vinka: VN-1, VN-2, VN-6, VN-9, VN-11, VN-12, VN-16, VN-17,  
VN-18, VN-19, VN-22, VN-23, VN-24, VN-25, VN-28, VN-29**TAMPERE / PIRKKALA no.03-06-92**

(3)

Kort na het middaguur kwamen we aan in de stad. Nadat we onze spullen in een kluis hadden gestopt moesten we snel naar het centrum om de bus nog te halen, althans dat dachten we. Bij de bushalte angekommen bleek per 1 juni een nieuwe dienstregeling was ingegaan en dus hadden we wat tijd over om de stad een beetje te bekijken en om ons middageten bij Ronald McDee te nuttigen. Op het vliegveld angekommen bleek dat er niet veel loos was. Mede dankzij tegenlicht konden wij slechts één Hawk lezen en zagen we een Draken en een andere Hawk aan onze neus voorbij rollen. Gelukkig zijn de transport-toestellen nog niet het slachtoffer van de low-vizz waanzin geworden, zodat we de binnenkomende Cherokee Arrow nog aan het minimale lijstje konden toevoegen. Na deze wat schrale oogst hebben we de bus maar weer terug naar de stad genomen om de nachttrein te nemen naar Kuopio, maar met een enorme omweg om rustig te kunnen slapen. Dit had als voordeel dat we de volgende ochtend vroeg - half zes is eigenlijk te vroeg - op Kuopio waren.

HävLv 21:

Hawk T.51: HW-323/-

PA.28: PA-12

**KUOPIO / RISSALA do.04-06-92**

(4)

Dankzij de ochtend-DC9 naar Helsinki was de terminal al open, zodat we het sanitair en de koffiebalie konden benutten. Tegen een uur of 9 zagen we op de flightline al zes MiGs staan (natte broek). Het duurde echter nog tot half 10 voor ze gingen vliegen. Bij het uittaxiën van niet minder dan acht MiG.21's achter elkaar viel ons meteen op dat ze allemaal extra brandstoftanks onder de

vleugels hadden. Ook kwamen er nu Hawks vanaf de flightline aan de overkant die zich bij de vertrekkende MiG-formatie voegden. Een spectaculair gezicht, dat wel, maar kloppen deed het niet en toen ze na een uur nog niet terug waren leek langer wachten ons niet lonend. Zouden ze al naar Oulu zijn gegaan misschien? Later vernamen we dat 4 juni de verjaardag van de luchtmacht was, en omdat dit jaar tevens het 75-jarig bestaan van Finland als zelfstandige republiek gevierd wordt mocht er een massale fly-past over Helsinki worden gemaakt. We hadden gelukkig alles bij het vertrek al gelezen.

#### HävLv 31:

Hawk T.51: HW-331/I, HW-332/U, HW-334/A, HW-342/N

MiG.21bis: MG-111, MG-116, MG-121, MG-123,  
MG-130, MG-134, MG-135, MG-136

PA.28: PA-3

PA.31: PC-4

Vinka: VN-26, VN-27

#### UTTI do.04-06-92

(5)

We hadden de hele middag nog over en besloten eens wat te gaan experimenteren op Utti, volgens de literatuur het minst spotbare veld van Finland. Vanaf het station van Utti reden helaas geen bussen naar het vliegveld zodat we waren aangewezen op een taxi. Bij de aeroclub aangekomen leerde een blik over het veld ons dat in de verte aan de overkant 2 Mi.B's buiten stonden en dat er ook nog enkelen in een hangaar stonden. Door de enorme hitte was het onmogelijk om iets te lezen. Wel konden we een landende Arrow lezen. Dan maar langs het hek lopen, op zoek naar de hoofdpoot onder de landing, waar een Messerschmitt 109 in een vitrine staat. Net voorbij de hoofdpoot ligt het transport-platform met twee hangaars en een Vinka op aanraakafstand. In de hangar stond een Learjet die ondanks verwoede pogingen niet te lezen was. Omdat de wacht al wat vreemd stond te kijken zijn we maar terug gelopen naar de poort om de weg naar de aeroclub te vragen, alsof we ergens verkeerd waren gelopen. Op de terugweg werden we echter aangehouden door een soldaat en zijn vervaarlijk uitziende wachtcommandant in een heuse Lada. Totaal onder de indruk (?) toonden we onze paspoorten en na wat onnozele antwoorden mochten we toch op zoek naar onze taxi voor de weg terug.

#### KuJLLv:

PA.28: PA-5

Vinka: VN-15

#### JYVÄSKYLÄ / TIKKAKOSKI vr.05-06-92

(6)

In Kouvola hebben we de trein gepakt naar Jyväskylä, om daar een nacht in alle rust door te brengen in ons tentje. Onder het genot van een heerlijk pilsje (en dat mag ook wel voor die prijs) nuttigden we ons avondeten. Door een onverwachte welkome uitnodiging voor een feest ter afsluiting van het schooljaar werd ook de rest van de avond weinig geremd edoch (achteraf) op verantwoorde wijze plezierig doorgebracht. Over eufemismen gesproken... Al vroeg in de ochtend konden we ons op de heuvel naast de terminal in het zonnetje posteren, waar we onze was aan het hek te drogen hingen. Een paar grijze wollen sokken, welke René daar per ongeluk heeft laten hangen, werd ruim twee weken later op nog steeds dezelfde plek aan het hek wederom gesignaleerd! Alleen jammer dat deze heren ze ook hebben laten hangen. Dus: wie binnenkort naar Jyväskylä gaat...



Twee MiG.21's en twee Hawks van het TiedLv (verkenning squadron) lijken misschien weinig, maar is voor een dagje Tikka geen slecht resultaat. Leuke civiele bezoeker was de Twin Otter van Karair. Dit toestel is aan de vleugeltips en staart voorzien van meetapparatuur voor geologisch bodemonderzoek.

TiedLv:

Hawk T.51: HW-322/-, HW-325/B

MiG.21bis: MG-124, MG-129

PA.28R: PA-14

PA.31: PC-1

civiel:

DHC-6: OH-KOG

Karair

**PUDASJÄRVI** za.06-06-92

(-)

Vroeg in de middag waren we van Tikka al weer op weg richting noorden waar we de nachtbus van Oulu naar de diepe binnenlanden namen. In Pudasjärvi wisten we een taxi te bemachtigen die ons naar het vliegveld zou brengen, waar we met open armen werden ontvangen op de kampeerplaats van de aeroclub. Reden van deze fase van onze expeditie was een vliegshow alhier, waar inderdaad goede mogelijkheden voor fotograferen waren, voor zover het de kisten op de static/flightline betrof. Voor de drie hard en hoog voorvliegende fighters hebben we maar geen moeite meer gedaan. Terug in het dorp werd tijdens het wachten op de bus naar Oulu al snel duidelijk hoe desolaat de lokale leefomstandigheden waren. Met weinig meer dan drank en gokken om de tijd te verdrijven vormde de groep oudere jongeren die in en om het busstation rondhing een trieste aanblik.

static:

Hawk T.51: HW-326/-

Mi.8: HS-11

PA.28R: PA-3

Vinka: VN-27

**OULU** ma.08-06-92

(1)

Tussen twee nachttreinen in werd op Pinksterzondag Helsinki bezocht, waarna het maandag tijd werd op Oulu de MiGs van Kuopio te gaan begroeten. Na de druk af en aan vliegende transporttoestellen en muggen arriveerden tenslotte niet minder dan 10 Migs. Ook leuk was de splinternieuwe Redigo, die een passagier kwam afzetten en vervolgens spectaculair laag weer vertrok.

De Finse luchtmacht krijgt in de loop van 1992 in totaal 10 Valmet Redigo's afgeleverd, ter vervanging van de Piper Cherokees die waarschijnlijk op de civiele markt worden verkocht. Waren de Pipers nog in kleurige jasjes gestoken, de Redigo's (RG-1 t/m RG-9) zijn egaal middelgrijs en voorzien van kleine roundels en serials. Om een onbekende reden heeft de eerst afgeleverde Redigo het serial RG-11. Dit toestel is voorzien van een bruin/geel kleurenschema en wordt door Valmet gebruikt als demonstratie-toestel.

tijdelijk gebaseerd:

Hawk T.51: HW-303/D, HW-304/-, HW-308/Y, HW-311/A,

Ilmavoimat

HW-314/-, HW-315/-, HW-326/S, HW-331/I,

"

HW-335/-, HW-337/T

"

Lj.35A: LJ-2, LJ-3

"

KULJLLV

MIG.21bis: MG-111, MG-116, MG-130, MG-131, MG-134, " HävLv31  
 MG-135, MG-136, MG-138, MG-140 " "

bezoek:

F-27-100: FF-3 Ilmavoimat KulljLLV  
 PA.28R: PA-3, PA-4, PA-5, PA-14 "  
 PA.31: PC-2, PC-3, PC-4, PC-5 "  
 Redigo: RG-1 "  
 Vinka: VN-29 "

**ROVANIEMI di.09-06-92**

(7)

Later op de middag konden we tevreden terugkeren naar de stad, om vervolgens richting Rovaniemi te reizen, waar we de avond op de camping in alle rust doorbrachten met eten en lezen. De volgende ochtend maakten we het bijna traditionele tochtje met de Finnair-bus naar het vliegveld. Nu de nieuwe terminal klaar is, zijn de mogelijkheden voor fotograferen (300-400 mm) hier bijna perfect. Vanaf de parkeerplaats kijk je van boven op de baan en taxibaan en ook in het restaurant is het goed toeven. Bovendien zit je op de noordpoolcirkel, hetgeen met 30 graden en veel zon een vreemd idee is...

Draken DK-201 was voorzien van de titel "Kake" op de staart, terwijl de DK-223 getooid was met de naam "Kreivi von Rosen". Ook de Gnats waren vroeger voorzien van deze naam. Kreivi von Rosen is de naam van de eigenlijke oprichter van de Finse luchtmacht. Ook aanwezig op Rovaniemi is Hawk HW-344, die echter deze dag niet vloog. Het toestel is voorzien van een middelgrijs kleurenschema als experiment voor een verfsoort die beter weerbestendig is dan tot nu toe gebruikte verschillende groen- en bruintinten.

HävLv11:

Hawk T.51: HW-320/-, HW-327/E, HW-336/-, HW-349/R  
 J-35XS: DK-201, DK-203, DK-223, DK-225  
 J-35BS: DK-202, DK-206  
 Mi.8: HS-11

**TAMPERE / PIRKKALA di.09-06-92**

(3)

Onze laatste bestemming in Finland, het land van duizend meren maar ook van minstens een miljoen keer zoveel muggen. In tegenstelling tot ons vorige bezoek viel er nu meer te spotten. Na Tampere hebben we de boot naar Zweden gepakt, op de boot was de openingswedstrijd van het EK-voetbal (Zweden-Frankrijk) op de televisie. Een paar biertjes konden er ook nog wel af, kortom, een prima overtocht.

HävLv 21:

Hawk T.51: HW-316/-, HW-319/F, HW-323/-  
 J-35FS: DK-229, DK-235, DK-243, DK-251, DK-255, DK-259  
 J-35XS: DK-223  
 PA.28: PA-12, PA-13  
 PA.31: PC-3

Dit verhaal had hier niet bestaan zonder de inzet van René Dolfsma. Als tegenprestatie zou hij graag zijn sokken terug willen hebben...



Ter illustratie van Bolke's reis naar Finland een aantal plaatjes. Hier een PA.28R op bezoek op Oulu. (2 juni 1992)



Nog steeds vliegend in Finland is de Draken, hier de DK-201, een J-35XS van HävLv11 op Rovaniemi. (9 juni 1992)



Deze Learjet wordt gebruikt voor het slepen van doelen tijdens de jaarlijkse schietoefeningen van de Finse luchtmacht op Oulu. (juni 1992)



Regelmatige bezoeker op Eindhoven is deze Beech 300 D-1CHT, voorheen van Salair maar sinds kort van Augusta Air. (18 mei 1992)



Eind mei was deze B737 van Air Atlantis CS-TEU een paar keer zien op ons Eindhoven. (25 mei 1992)



De Klu koopt DC-10s, wij doen het met wat minder. Deze Slingsby T-67C PH-SGE hebben we weer verhuurd aan de KLM Luchtvaartschool op Eelde. (8 juni 1992)