

ACE

Spotting Group Eindhoven

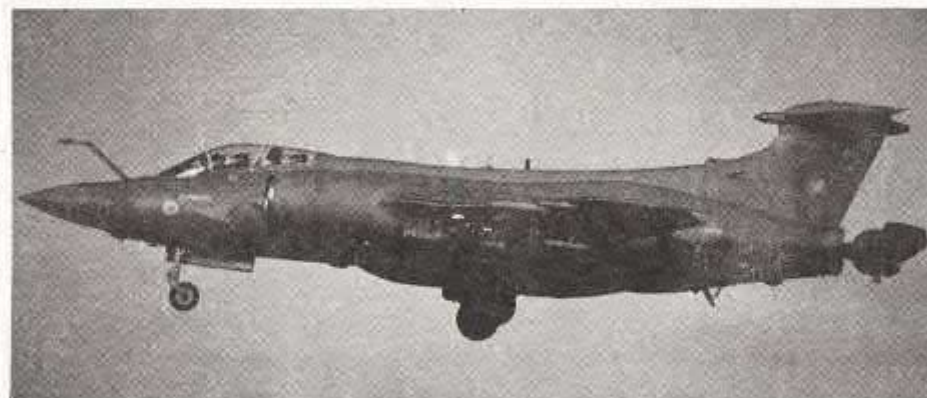


1992 / 6

December



Voor velen is er niets zo mooi als een Gulfstream, gelukkig valt op Eindhoven dit speelgoed voor de héél rijken af en toe te bewonderen. (archief)



Foto's van Volkit-Tomcats kom je overal tegen, daarom plaatsen wij een foto van de fraaie (en helaas bijna uitgestorven) Buccaneer XX894. (Volkel, 20-11-92)



Niet alle Belgisch-geregistreerde helikopters op Eindhoven zijn van VC of QS Helicopters. Ook Public Air's Jetranger OO-HOP komt soms langs. (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 1993
Lidmaatschap SGE	:	f 25,00 voor 1993

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

Redaktieadres:

Marco Dirkx	Klaproos 20	5684 JA	Best	04998-90792
(vanaf eind januari:)	Pisanostraat 272	5623 CJ	Eindhoven	040-.....

Redaktiesamenstelling:

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

Medewerkers:

Airmail, Frans vd Broek, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Mr.Grolsch, Frank Kramer, Peter Liebe, Stephan Lodewijks, Rob Martaré, Scramble.

Met deze dertiende ACE (oei!) komt er een einde aan de tweede jaargang. Dit is natuurlijk een mooie gelegenheid om al onze medewerkers voor hun grenzeloze inzet te danken. Zonder onze vaste leveranciers van movements, nieuws en feiten zou er geen ACE bestaan. Ook snelle Stephan van de Veldhovense rondbréngdienst is een onmisbare schakel in het geheel geworden. Namens het bestuur en de redactie wens ik niet alleen zij maar al onze lezers een prettig kerstfeest en het allerbeste voor het nieuwe jaar toe. 1993 wordt een mooi jaar, let maar op!

inhoud	pagina
Redaktioneel	1
SGE'tjes	2
In de landing	4
ACTuEel	9
Monografie	13
Er was eens ...	22
Afdeling sterke verhalen:	27
Thrillseekers:	30

Foto voorpagina: Ook de Poolse luchtmacht is blij met het 334-platform. De 037 was hier 3 dagen ivm de CSE-verdragen. (oktober 92)

SGE 'tjes

VOLKIT '92

Één van de meest succesvolle spottersdagen van de afgelopen tijd moet wel de recente middag op Volkel zijn geweest. Zo'n dertig SGE'ers maakte van de uitnodiging gebruik om op woensdagmiddag 25 november aanwezig te zijn bij de luchtverdedigings-oefening "Volkit '92". Niet het weer maakte deze dag zo bijzonder, noch het feit dat er goed gevlogen werd, maar de deelnemers. Behalve de standaard F-15's, F-16's, Canadese F-18's en Tornado's bestond de deelnemerslijst uit bijna uitgestorven Buccaneers en, voor het eerst "operationeel" in Nederland, F-14 Tomcats en F/A-18 Hornets van de US Navy. Met dank aan de vliegbasis Volkel, SGV en alle spotters die zich deze dag netjes hebben gedragen zodat een herhaling van deze succesvolle dag niet onwaarschijnlijk is. Uiteraard hebben we een overzicht van wat er die dag allemaal te zien (en te fotograferen) viel:

deelnemers Volkit '92:

F-16A:	J-631, J-636, J-648	KLu	306sqn
	J-195, J-196, J-616, J-617	"	311sqn
	J-864, J-870, J-871, J-874, J-876, J-881	"	312sqn
	J-008	"	313sqn
	J-362	"	314sqn
	J-059	"	315sqn
	J-223, J-230	"	322sqn
F-16B:	J-649	"	306sqn
	J-885	"	311sqn
CF-18A:	188760, 188766, 188782, 188784, 188795	CF	439sqn
CF-18B:	188928	"	"
Tornado:	43+63, 43+67, 43+68, 43+73, 43+88	MF	MFG1
Buccaneer S.2B:	XV352, XV865, XV867, XX894, XX901	RAF	208sqn
F-15A:	77-0100/CR, 77-0132/CR	USAF	32FS
F-15B:	77-0163/CR	"	"
F-14A:	160891/AC-105, 160917/AC-111, 161855/AC-100	USN	VF14/JFK
F/A-18C:	164238/AC-305, 164240/AC-300, 164251/AC-301	"	VFA37/JFK

bezoek:

C-21A:	84-0084	USAF	58AS
--------	---------	------	------

Ook Eindhoven profiteerde van Volkit '92 mee. Na het beëindigen van de oefening bracht KC-135R 62-3576 het weekend op het 334-platform door.

NATIONALE SPOTTERSKAMPIOENSCHAPPEN 1992

Het zit er weer op. Lichtelijk ontgoocheld maar een hele ervaring rijker zijn we na het behalen van de vijfde plaats weer huiswaarts gekeerd. Ontgoocheld omdat bleken is dat het wedstrijdniveau zó hoog is geworden (wat op zich een goede zaak is) dat een gedegen voorbereiding onmisbaar is geworden. Konden we de vorige keren nog zonder veel moeite een comfortabele tweede plaats in de wacht

slepen, deze keer behaalde Soesterberg weer met een grote voorsprong de eerste plaats, terecht gevolg door Volkel en Leeuwarden. Het SGE-team heeft zichzelf ondertussen al strafmaatregelen opgelegd met de belofte dat men zich voor de 1993-kampioenschappen geduchtig gaat voorbereiden. Het volgend jaar door Soesterberg georganiseerde evenement beloofd dus spannend te worden met een revanche zoekend Eindhoven. Misschien dat we dan ook op wat meer supporters mogen rekenen...

De dag en de quiz waren door de heren van Valkenburg zeer goed georganiseerd, het liep als een trein. Uiteraard was er (van de niet-winnende teams) wat kritiek op de inhoud van de quiz, maar kleinigheidjes blijf je houden. Het avondprogramma bestond uit een (niet verplicht) koud buffet, films, dia's en een lezing. De SGE-delegatie koos voor eten op eigen gelegenheid wat uitmondde op een onvergetelijk diner. Als er op de menukaart gerechten staan als "sneetje OK" en "trio saté" zit de stemming er al goed in, maar als de serveerster het ook nog eens nodig vind alle potten en pannen over de vloer te gooien kan de avond niet meer stuk. Letterlijk als klap op de vuurpijl bestond het dessert onder andere uit een coupe ijs opgefleurd door een levensgevaarlijk stuk vuurwerk.

Met dank aan Valkenburg voor weer een onvergetelijke dag en felicitaties aan het winnende Soesterberg-team. Wanneer geven jullie nou eens op?

LIDMAATSCHAP 1993

Wij willen er U nogmaals aan herinneren dat het de hoogste tijd is om Uw lidmaatschap te verlengen, mits dat nog niet gebeurd is. Voor wie het nog niet wist, voor het komende jaar zijn de prijzen hetzelfde gebleven:

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

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

WIJZIGING REDAKTIEADRES

Met de aanstaande verhuizing van Marco Dirx zal binnenkort het redactieadres van dit blad gaan veranderen. Vanaf eind januari 1993 moet alle correspondentie aangaande de ACE en/of Marco Dirx verstuurd worden naar:

Marco Dirx	Pisanostraat 272	5623 CJ	Eindhoven
------------	------------------	---------	-----------

Het telefoonnummer zal te zijner tijd bekend gemaakt worden. Perry Dirx, nu ook nog op het oude redactieadres bereikbaar, zal medio april 1993 gaan verhuizen. Vanaf dat moment is het oude adres absoluut niet meer geschikt voor correspondentie en telefoontjes aangaande SGE-, ACE- en alle andere spotters-zaken! Hiervan zal als het zover is nogmaals melding worden gemaakt.

Prettige feestdagen en een gelukkig nieuwjaar !

IN DE LANDING



In alweer de laatste ACE van dit jaar kunnen we vaststellen dat er in 1992 toch een aardig aantal bezoekers zijn geweest op ons Eindhoven. Mede door de komst van het 334 squadron als wel de CSE taak zelfs zeer interessante bezoekende toestellen van luchtmachten waar we een paar jaar geleden nog van droomden. Dankzij jullie bijdragen zijn we in staat geweest de meeste van deze vliegbewegingen in de ACE op te nemen. Hiervoor onze dank en we rekenen ook in 1993 op jullie medewerking.

MILITAIR AUGUSTUS 1992 AANVULLINGEN

01	3..	P-3C	Marpat	* 13.00u
24	J-058	F-16A	315sqn	* 14.12u/14.20u
	J-062	F-16A	315sqn	* 14.20u
	L-07	Pilatus PC.7	EMVO	* 14.40u/14.50u
27	J-884	F-16B	314sqn	* 15.00u

MILITAIR SEPTEMBER 1992 AANVULLINGEN

22	J-649	F-16B	311sqn	* 11.03u
----	-------	-------	--------	----------

MILITAIR OKTOBER 1992

01	037	Yak 40	36SPLT	a
03	037	Yak 40	36SPLT	d
05	J-137	F-16A	314sqn	a TDY
06	5803	An-24V	35MDLP	
	...-....	C-9A	55AAS	* 12.15u
07	5803	An-24V	35MDLP	
08	J-368	F-16B	314sqn	a TDY
	AT..	Alpha-Jet	9W	* 15.50u
	3.+..	F-4F	Lw	* 09.00u
09	5803	An-24V	35MDLP	
12	CS03	Hs748	21sqn/15W	
	40+40	Alpha-Jet	JBG49	a
	J-631	F-16A	306sqn	
	J-647	F-16A	306sqn	
	J-877	F-16A	312sqn	
13	J-...	F-16A	Klu	* 14.00u
14	40+40	Alpha-Jet	JBG49	d
	J-867	F-16A	312sqn	a
	J-873	F-16A	312sqn	a
15	84+76	CH-53G	HFR15	
	J-206	F-16A	314sqn	
	J-867	F-16A	312sqn	d
	J-873	F-16A	312sqn	d
	J-884	F-16B	314sqn	
19	87-0084	CH-470	5-159AVN	

20	304	P-3C	Marpat	* 12.33u	"NRN002"
21	Hunter T.7	RAF	* 14.40u	
22	CS03	Hs748	21sqn/15W		
	A-307	Alouette III	GPLV		
	A-536	Alouette III	GPLV		
	J-210	F-16B	314sqn	a	
23	B-38	Bö-105CB	299sqn		
	J-210	F-16B	314sqn	d	
	Hunter T.7	RAF	* 14.29u	
26	BR03	Mirage 5BR	42sqn	* 15.45u	
27	J-210	F-16B	314sqn		
	1x	F-16		* 16.10u	
28	RS01	Sea King	40sqn		
	281	SH-14D	860sqn		
	A-514	Alouette III	GPLV	wit c/s	
29	J-875	F-16A	312sqn		
	J-878	F-16A	312sqn		
30	J-360	F-16A	314sqn	a	

De hoogtepunten van deze maand waren de toestellen die kwamen in het kader van de CSE-taken. Behalve dat er inspectie-teams naar het Oosten gaan komen er gelukkig ook inspectie-teams naar Nederland. Het begon met de komst van een Yak-40 van de Poolse luchtmacht op de eerste van de maand. Pas op zaterdagmiddag vertrok dit toestel. In de daarop volgende week was het de beurt aan een An-24 van de Tsjechoslowaakse luchtmacht. Maar liefst drie keer was het toestel te zien maar wel elke keer gedurende een korte tussenstop.

De rest van de maand gaf niet veel schokkends, opvallend zijn nog de duitse Alpha-Jet die een paar dagen op het 334sqn platform heeft gestaan, een belgische Mirage en een Sea King.

MILITAIR NOVEMBER 1992

02	CS02	HS748	21sm		
	A-208	Alouette III	GpLV		
	A-495	Alouette III	GpLV		
	J-360	F-16A	314sqn	d	
	J-...	F-16	KLu	* 11.15u	
03	A-536	Alouette III	GpLV		
10	A-267	Alouette III	GpLV		
16	AT..	Alpha-Jet	9W	*	
17	MM62137/46-95	G222TCM	98gr/46st		
	A-307	Alouette III	GpLV	2x	
	A-343	Alouette III	GpLV	wit c/s	
	A-514	Alouette III	GpLV	wit c/s	
18	A-307	Alouette III	GpLV		
	A-343	Alouette III	GpLV	wit c/s	
	A-514	Alouette III	GpLV	wit c/s	
19	L-02	Pilatus PC.7	EMVO		
20	67-18078	U-21A	5-158AVN		
	J-368	F-16B	314sqn		
21	UH-60A	US Army		
23	85+04	CH-53G	Heer		
	L-05	Pilatus PC.7	EMVO		
26	86+10	Bö-105P	Heer		
	62-3576	KC-135R	384Wg	a dep 30	
30	J-137	F-16A	314sqn		
	J-365	F-16A	314sqn		

CIVIEL SEPTEMBER 1992

01	F-GLPE	SA227	Pan Europ AS		LSGG/LSGG	02
02	SE-DLI	Ce560	Bjaere Leasing		ESDB/LHBP	
03	CCCP85242	Tu154B1	Aeroflot	SUT457/8	/	
	OY-BPL	SA227	Metro	ME0121/2	/	2x
04	N317CC	Mu300	Cozzens & Cuday		EDDL/E1DW	
05	OY-MMJ	F50	Maersk	DMA9221/2	/	
07	D-IEEA	PA31T	EEAS	AMB69	EDLG/EDLG	
	G-SKKC	Ce404	Skylane	SKK903/4	/	09
	LN-KCG	Be90	Trans Wing	TWG960	/	08
	OO-RJQ	R22	VC Helicopters		EBZH/EHBD/EHMZ	09
08	I-DAWC	MD82	Alitalia	AZA8374/8803	/	
09	F-GCQN	Ce425	Technavia		LFSN/LFSN	
	G-UMMI	PA31			EGNJ/EGNJ	10
	I-DACQ	MD82	Alitalia	AZA8804/8387	/	
	OO-VCC	B206B	VC Helicopters		EBZH/EBZH	
10	CCCP85390	Tu154B2	Aeroflot	SUT457/8	/	
	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF	
	OY-BYJ	PA31	Aerodata		EBAW/EBAW	
11	CCCP85530	Tu154B2	Aeroflot	SUT527/8	/	
13	G-BHSV	BAe125	Shell	SHE776/2	EHRD/LFPB	
14	OO-RJQ	R22	VC Helicopters		EBZZ/EHHO	
15	OO-DVB	Hu369			EBNM/	
16	D-IEFB	Be200	Flugbereitschaft		LFPB/EDTK	
	F-GCQN	Ce425	Technavia		LFJL/LFSN	
	F-GEGR	BAe125	A.Afflelou		LFJL/EHAM	
	F-GHME	ATR42	Brit'Air	BZH213/4	/	
	G-WROX	PA31	Levenmere		EDNA/EGSH	
17	G-TOMY	Mu300	Lynton		/	
	G-ZAPC	Sh330	Titan	AWC750	EGWJ/EGKB	
	OO-RJP	R22	VC Helicopters		EBZH/EBZH	
18	G-GRV	PA31	Grosvenor AS		LFPN/EGSH	
	G-SWFT	Be200	Air Swift	SWF20	EGSS/EGSS	
21	D-ICRA	Be200	Dekra		EBBR/EDDS	
	N31744	PA34			EDLE/EDTY	22
	OE-FM2	Ce421B			EDLW/EDLW	
	OO-VCE	R22	VC Helicopters		/	22
22	G-BSVL	Ce560	Digital	DGT041	/	23
	N121C	Ce550	Digital	DGT032	/	23
23	F-GLIM	Ce560	Limagrain		EHTW/LFLC	24
	OY-BPL	SA227	Metro	ME0152	EHAM/EKBI	
25	D-GAFC	PA44			EDFE/EDFE	
	OO-VCC	B206B	VC Helicopters		EBZH/EBZH	
29	G-OCPI	Ce500	Cooling Power Ind	PZY505/6	/	
30	G-ODNP	Ce310R	Bostonair		EGNJ/EGNJ	
	OO-HOP	AB206B	Public Air		EBNM/EBNM	
	VR-BUL	Ce560	Echo Int Investm		EBGJ/EBGJ	

Transavia

PH-HVF	1,22	PH-HVM	8	PH-TVP	16,23,30
PH-HVG	15,29	PH-HVN	29	PH-TVR	2,9,30

Air Atlantis

CS-TIS 7,14,21,28

Sultan Air

TC-JUP 4,24 TC-JUR 17

Dit zijn, provisorisch, de vliegbewegingen van september, provisorisch omdat men bij de Handling op Eindhoven Airport de movements even kwijt was (...) zodat we met enig kunst en vliegwerk (en de Scramble) zelf alles bij elkaar moesten zoeken. Als enige opmerking bij deze maand valt te melden dat de Aeroflot Tupolevs vlogen voor Sultan Air op hun chartervluchten. Zie voor het charterprogramma van deze en andere maatschappijen het hoofdstuk "actueel". Leukste registratie was de Piper 31 op de negende, hopelijk zit het toestel zelf steviger is elkaar!

CIVIEL OKTOBER 1992

01	G-BKMA	Mo20J	Breton		EBBR/EGSC	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		n.s./LFST/EBAW	
02	G-WAIR	PA32	Ware Aviation		EGGD/EBBR	
05	OO-VCB	R22	VC Helicopters		EHBD/EHMZ	06
	OO-VCE	R22	VC Helicopters		EBZZ/EHBD	
07	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF	
	G-FCPL	AA7			EGTR/EBOS	
	G-SKKA	PA31	Skylane	SKK105/6 SKK107/8	EGMC/EHBK EGMC/EGMC	
	OE-GAA	Ce560	Tyrolean Jet		DTMB/LOWI	
	OY-BZT	Ce550	Air Center		EHRD/LKPR	
08	G-BSCN	TB20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
	G-WELL	Be90	CEGA	CEG493/439	LIBR/EGNE	
09	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF	
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	G-CITY	PA31	Woodgate Exec	W0003	EGAA/EGAA	
	HB-CJP	Ce206			EHE/EHE	
	N606AC	PA60			EDFC/EHRD/EDFC	
	OY-PAM	Be200	Nordic Air		EKSV/LFPB	
10	N2451B	GC1B			EHRD/EHRD	
11	OY-PAM	Be200	Nordic Air		LFPB/EHAM	
12	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF	
	D-ICOA	Be200	Disko Leasing		EDOP/EDOP	13
	G-JETA	Ce550	IDS		EGTH/	
	G-RAFF	Lj35	Graff Aviation		EGBE/EGBE	
	OO-HOP	B206	Public Air		EBNM/EHDL/EBNM	
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EHHO	
	OO-RJR	R22	QS Helicopters		EBZH/EBZH	
	OY-CPW	Ce501	Jensen Aviation		EKAH/EKAH	
13	F-GHIV	Be90	Air Vendee		LFBI/LFBI	14
	OO-RJR	R22	QS Helicopters		EBZH/EBZH	
14	D-GHLO	PA34			EDLG/EDLG	
	D-IAQA	PA42	Quick Air Service		EDDK/LFLC/EDDK	
	OK-BYJ	Yak40	Tjechoslovak gvmt	QS1508/9	LKPR/LKPR	
15	F-GEDV	Be90	Air Sarthe	ASO721/3	LFRT/LFRT	
	G-SKKA	PA31	Skylone	SKK118/9	EGMC/EGMC	
16	D-11RR	PA31T	Reis & Co		EDMV/EDFC/EDFC	
	OE-FHL	Be90	Airlink	JAR08	LOWS/LOWS	17
19	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF	
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZZ/EHBD/EHMZ	20
	SE-DEG	Ce500	Euro Flight	EUW500	ESGP/EHRD	
20	G-JETC	Ce550	IDS		EGBB/EGBJ	
	G-KYIN	Ce421	Sulair Services		EGNM/EGNM	23
	G-WRCF	Be200	Gamma Aviation	GMA520	EGLL/EGLL	
21	D-IHAP	Be200	Industrieflug	OTT	EDDS/EDDS	
	D-1KRA	Be200	Aerocontact		EDKB/EDDS	

	LX-ETB	Ce441	Luxair		ELLX/ELLX	
	OO-54	P80S			EHTE/EHTE	
22	N890A	BAe125	Alcoa		LHBP/EHGG	25
23	G-BMZD	Be90	Cega		LOWL/EGHR	
	G-TIME	Pa60	Donn		EGTF/EGTF	
26	G-BMZD	Be90	Cega		EGHR/EGHR	
	N890A	BAe125	Alcoa		EHGG/EDDF	
	OY-BSE	P68	Starling Air		EK81/EK81	
27	OY-AUO	SW3	Jetair	FOX301/2	EKRK/ESSA	28
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW	
	OO-RJP	R22	QS Helicopters		EB2W/EHHO	
28	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF	
	F-GFJS	F27	AirJET	AIJ1438/1034	LFPO/EHAM	
	OY-AUO	SW3	Jetair	FOX303/4E	ESSA/EKRK	
	OY-GEF	Be90	Thrane AS		EKRK/EKRK	
29	F-BJLH	Da10	Leodair	LEA116H	LFPB/LFPB	
	F-GKJC	F27	AirJET	AIJ1032/1428	LFPO/LFQO	
30	N890A	BAe125	Alcoa		ENFB/n.s.	

Transavia

PH-HVF	6,13,19,20	PH-TRV	7,14,21
PH-HVV	22		

Air Atlantis

CS-TET	5
CS-TEU	12,19,26

Sultan Air

TC-JUP	8,15,29
TC-JUR	1,22

Nederlanders

PH-ASA	23	PH-MEX	26	PH-SBS	2,27
PH-AST	9	PH-RCF	21	PH-SDN	28
PH-DKS	8	PH-SBJ	2	PH-SPB	12
PH-FWT	5,13,14	PH-SBN	22,27	PH-TGH	2
PH-HVP	27	PH-SBO	2	PH-TWP	28

N953A (ex PH-DLM) 3,7,8,10,11,28

Geen echt opmerkelijke maand deze keer met de eerste leuke bezoeker pas op de veertiende. Toen had Tatra Air een Yak-40 van de Tsjechische overheid gehuurd om er een vluchtje Eindhoven mee te maken. Transavia's PH-HVF vloog PSV op de negentiende naar Athene waarna de PH-HVV voor de retourvlucht zorgde. BASE's Fokker 50 PH-DMO kwam op de eenentwintigste terug uit Woensdrecht en staat nu weer te staan, want veel méér gebeurd er niet mee. Het einde van de maand bracht twee welkome AirJET F-27's terwijl Alcoa's BAE-125 N890A regelmatig op het veld te zien was.

Wat betreft november is de volledige lijst nog niet binnen. De weinige nummertjes die we al hebben zullen wgens plaatsgebrek even moeten wachten tot de volgende ACE. We kunnen al wel melden dat het tot nu toe niet veel bijzonders voorstelt. AirJET was er twee maal met hun Willie Wortel en Euro Flight stuurde eens een Beech 1900, een voor Eindhovense begrippen zeldzaam type.

ACTUEEL

316sqn

Met alle aangekondigde bezuinigingen en reorganisaties gaat de toekomst van het 316 squadron er niet rooskleuriger uitzien. Er zal bezuinigd gaan worden op het aantal F-16s binnen de Klu wat dan ook inhoudt dat het aantal op te leiden vliegers zal verminderen waardoor zelfs de mogelijke verhuizing van het squadron naar Twenthe niet meer nodig is. De beslissing tot het opheffen van het squadron is dan in de nabije toekomst dan ook te verwachten.

Hopelijk wordt er nog even mee gewacht tot na 1993 zodat het 316 squadron volgend jaar hun 40-jarig jubileum kunnen vieren. Er schijnt al toestemming te zijn om een F-16 in een feestjasje te spuiten, we wachten met spanning af.

Eigen toestellen			
J-136	A	316 embleem	naar onderhoud op 13-11
142	A	314 embleem	naar onderhoud op 13-11
143	A	316 embleem	
201	A	316 embleem	
363	A	316 embleem	
366	A	316 embleem	
208	B	316 embleem	
211	B	316 embleem	naar onderhoud op 07-10, terug op 12-10
369	B	316 embleem	naar onderhoud op 13-11
657	B	316 embleem	
882	B	314 embleem	naar onderhoud op 13-11
Geleende toestellen			
J-137	A	314sqn	van ... tot en met 05-10
368	B	314sqn	van 08-10 tot en met ...

334sqn

Met ingang van 1 november is er een einde gekomen aan het UN-detachement in Cambodja en de Friendships zijn dan ook op 18 november teruggekeerd op Eindhoven, dit na een reis van zes dagen via bijna dezelfde route als de heenreis. De F-27s zullen voorlopig in hun witte UN-schema blijven vliegen zodat ze weer meteen inzetbaar zijn voor UN-taken als dit nodig mocht zijn.

Aangezien de strijd in het voormalige Joegoslavië nog steeds doorgaat blijven de F-27s hier nog wel op vliegen voor de UN. Onlangs is het oefenprogramma van het 334 squadron voor dit werk uitgebreid met extra vluchten in de avond wat nogal tot wat geluidsklachten heeft geleid, mede door het feit dat ook het 316 squadron op dezelfde avond aan het spelen was. Maar ja, als je mee wilt doen in de wereld van tegenwoordig moet je er iets voor over hebben.

C-1		
C-2		
C-3		
C-4	wit c/s	terug op Eindhoven 18-11
C-5		
C-6	wit c/s	terug op Eindhoven 18-11
C-7		met UN-stickers
C-8	wit c/s	zonder UN-titels
C-9		met UN-stickers
C-10	wit c/s	met grote UN-titels
C-11	wit c/s	terug op Eindhoven 18-11
C-12		

AANSCHAF NIEUW VLEGEND MATERIEEL

Onlangs heeft Defensie een aantal beslissingen genomen met betrekking tot de aanschaf van nieuw vliegend materieel voor de luchtmacht.

Als eerste zijn er drie Agusta-Bell AB-412HPs besteld ter vervanging van de SAR Alouette IIIs op de vliegbasis Leeuwarden. Eind 1993 zullen ze al worden afgeleverd.

Als tweede is er besloten om ter vervanging van de F-27s twee C-130H Herculesen en maximaal vier Fokker F-50s aan te schaffen. Het is de politieke lobby dan toch weer gelukt om de luchtmacht met een toestel op te zadelen wat ze eigenlijk niet willen. De Fokker F-50 zal dan wel de beschikking krijgen over een vrachtdeur aan de zijkant maar dat is nog geen laadklep. Behalve dit bezwaar zal de aanschaf iets duurder uitvallen en zijn de toestellen pas na 1995 te leveren. Als compensatie krijgt men dan wel op korte termijn de beschikking over twee Herculesen. Men wil deze zo snel mogelijk bestellen zodat ze mogelijk al in 1993 of anders in 1994 afgeleverd kunnen worden aan het 334 squadron.

Als derde is de aanschaf van transport helikopters een stuk duidelijker en concreter geworden door een aantal Chinooks van de Canadese luchtmacht over te nemen. In totaal wil men uiteindelijk 12 of 13 Chinooks en 17 Cougars of Blackhawks voor de luchtmobiele brigade aanschaffen.

Bij de Chinooks van de Canadese luchtmacht gaat het om 7 toestellen die op korte termijn beschikbaar komen. Ze zullen worden gemoderniseerd tot de CH-47D standaard of de civiele Boeing 414 standaard. Als men kiest voor de CH-47D standaard dan kunnen de eerste exemplaren al in 1994 op Eindhoven worden verwacht. Voor de civiele 414-standaard, mogelijk uit te voeren door Agusta, is dit nog niet bekend. Welke versie het wordt is ook mede afhankelijk van de beslissing wie het restant van het aantal Chinooks zal gaan leveren.

BELGEN WETEN NIET WAT ZE WILLEN

Konden we afgelopen augustus nog melden dat de Belgen van plan waren de vliegbasis Beauvechain te sluiten, nu is onlangs bekend geworden dat men de plannen weer eens door elkaar gegooid heeft. De F-16 vloot zal nog steeds drastisch ingekrompen worden maar Beauvechain blijft open. Wel dicht gaan Brustem-St.Truiden (Alpha Jet en Fouga Magister) en Goetsenhoven (Marchetti SF260), de toestellen zullen verhuizen naar, U raadt het al, Beauvechain. Positiever nieuws is dat men de Mirage-uitfasering met één jaar heeft uitgesteld tot eind 1993 / begin 1994.

KWARTAALCIJFERS EINDHOVEN AIRPORT

Daar zijn ze weer, de cijfers van het afgelopen kwartaal. De scherpe daling in het procentuele aantal zaken-passagiers ten opzichte van 1990 is gevolg van het omzetten van de geregelde BASE-charters in lijnvluchten.

	1992	1991	%	1990	%
totaal aantal passagiers	152377	122717	+24,2	144067	+ 5,8
aantal lijnvluchtpassagiers	122171	101394	+20,1	119026	+ 2,3
aantal vakantiecharter passagiers	17161	10589	+62,0	10847	+58,2
aantal zakenvluchtpassagiers	13445	10734	+25,3	14194	- 5,3

PHILAIR

Plannen voor de totale opheffing van de Philips-vliegdiens mogen dan van de baan zijn, het zal zowel op het materiële als personele vlak sterk ingekrompen worden. Alleen de Falcon 50's PH-ILD en PH-ILR blijven in dienst, de resterende drie Falcon 20's zullen worden verkocht. Een triest geheel in vergelijking met zo'n 10 à 15 jaar geleden...

AERO FURN

Nieuwkomer op het veld is "Aero Furn". Dit bedrijf is gespecialiseerd in het spuiten van en inbouwen van speciale interieurs in vliegtuigen. De hiervoor benodigde hangaar wordt momenteel gebouwd achter de Aero Club hangaars, en ook de uitbreidingswerkzaamheden aan het platform bij Aero Furn zijn in volle gang. Men schijnt voor de eerstkomende tijd al een volle order-envelop te hebben.

VC WERD QS

De ene komt, de andere gaat. Onlangs heeft het familiebedrijf welke VC Helicopters als nevenactiviteit bezat alle banden met de luchtvaart verbroken en VC Helicopters verkocht. Het vliegbedrijf heet nu "QS Helicopters" en lijkt haar activiteiten op Eindhoven voort te zetten.

PIPER SENECA PH-DLM

De PH-DLM opereert tegenwoordig als N953A vanaf Budel. Reden van herregistratie is ons niet bekend.

ANTONOV KOMT NIET!

Het had zo mooi kunnen zijn, een gigantische An-124 op Eindhoven. Helaas heeft men, nadat de vlucht al een paar keer uitgesteld was, besloten de vracht dan maar op de trein richting het oosten te zetten. Leuk voor de treinspotters maar een slechte zaak voor ons.

BASE

Weliswaar niet echt Eindhoven-nieuws maar onze eigen "home-carrier" BASE wil vanaf Groningen-Eelde een lijn naar Stansted (bij Londen) openen. Overigens is langs het Dynamic-hoofdkwartier de nieuwe BASE-hangaar verzezen. Derde nieuwtje

is dat de lease van Fokker 50 PH-DMO misschien niet door gaat. Ondanks deze geruchten staat de geheel witte Fokker weer, na even terug te zijn gekeerd naar Woensdrecht, sinds 21 oktober roerloos op het platform.

CHARTERS '93

Het charterprogramma voor 1993 is al bekend. De stijgende lijn wordt gelukkig voortgezet met op elke doordeweekse dag één of meerdere vluchten, alleen de verscheidenheid aan toestellen valt wat tegen!

dag	maatschappij	type	bestemming	van - tot
ma.	Air Atlantis	737	Faro	3/5 - 25/10
di.	Transavia	737	Heraklion	4/5 - 26/10
	Pegasus	737	Antalya	4/5 - 26/10
wo.	Transavia	737	Palma	5/5 - 27/10
	Sultan Air	737	Ankara	12/5 - 27/10
do.	Sultan Air	737	Izmir	15/4 - 28/10
vr.	Sultan Air	737	Istanbul	16/4 - 29/10

Laatstgenoemde twee vluchten zullen in juli en augustus twee keer per week uitgevoerd worden.

OPEN DAGEN 1993

Het lijkt nog wat ver weg maar de eerste open dagen en vliegshows voor 1993 zijn al bekend geworden.

15 mei t/m 16 mei	North Weald	Fighter Meet 1993
29 mei t/m 30 mei	Mildenhall	Air Fete 1993
05 jun	Scheveningen	Air Show
11 jun t/m 20 jun	Le Bourget	Salon 1993
19 jun	RAF Halton	Open Dag
19 jun t/m 20 jun	Biggin Hill	International Air Fair
20 jun	RAF Cosford	Open Dag
20 jun	RAF Henlow	Open Dag
26 jun	RAF St.Athan	Air Display
26 jun	Woodford	RAFA/BAe Air show
03 jul	Eindhoven	Klu Open Dag 1993
03 jul t/m 04 jul	Duxford	Classic Fighter Show
08 jul t/m 11 jul	Den Helder	Vlootdagen
17 jul	RNAS Yeovilton	International Air Day
18 jul	RAF Church Fenton	SSAFA Air Display
24 jul t/m 25 jul	Fairford	IAT 1993
28 jul	RAF Chivenor	Open Dag
28 jul	RNAS Culdrose	International Air Show
04 aug	RAF St. Mawgan	International Air Day
23 aug t/m 10 sep	Zhukovsky	MosAeroShow 1993
01 sep t/m 05 sep	Central Airport Moscow & Kubinka	Moscow Aerospace 1993
05 sep	Middle Wallop	Display 1993
12 sep	Duxford	Air Display
18 sep	RAF Finningley	BoB at Home Day
18 sep	RAF Leuchars	BoB at Home Day
28 sep t/m 01 okt	Redhill	Helitech 1993

BUCKEYE

NORTH AMERICAN ROCKWELL T-2 BUCKEYE

Na de Blackbirds, Tunnans en Beagles deze keer aandacht voor een veel bescheidener toestel. North American's Buckeye doet al dertig jaar trouw dienst bij de US Navy en twee buitenlandse luchtmachten maar schijnt hiervoor nooit de erkenning te krijgen die het verdient. Wij gaan daar nu verandering in brengen.

EEN NIEUWE TRAINER VOOR DE MARINE

In de tweede helft van de jaren vijftig bestond het US Navy-arsenaal aan opleidingsvliegtuigen uit een allegaartje van toestellen die in rap tempo verouderden omdat de militaire luchtvaart zich in die tijd enorm sterk ontwikkelde. Was zo'n tien jaar geleden de Vought F4U Corsair uit de tweede wereldoorlog het frontlijn gevechtvliegtuig, nu ging de Navy Mach-2 met de Crusader van dezelfde fabrikant. De trainingsvliegtuigen bleven bij deze ontwikkeling enorm achter. De primaire opleiding werd gevlogen door de North American SN2J/T-28 Trojan, niet veel meer dan een veredelde Harvard/Texan, waarna de voortgezette opleiding gedaan werd op de Lockheed TV en T2V/T-1 Seastar, beide afgeleid van de legendarische T-33 "T-Bird". Meest geavanceerde toestel was de tweezits uitvoering van de Grumman F9F Cougar, dit toestel kon redelijk goed meekomen met de frontlijn gevechtvliegtuigen van de jaren vijftig maar was te gecompliceerd als basis-opleidingstoestel. Er bestond bij de US Navy dus duidelijk de behoefte aan een nieuw trainingstoestel voor de basis-vliegopleiding in de komende jaren.

Sinds jaren is de US Navy jachtvliegopleiding opgedeeld in vier fases. Medio jaren vijftig zag deze er als volgt uit:

- 1 Primaire Opleiding: in deze fase werd de aspirant jachtvlieger het vliegen bijgebracht in toestellen zoals de North American Trojan, Beech Mentor en later Turbo Mentor.
- 2 Basis Opleiding: de tweede fase bestond uit het leren vliegen met straalvliegtuigen, het beoefenen van deklantingen, nachtvliegen, formatievliegen, etc. Voor deze fase werd een nieuw toestel gezocht welke de Lockheed Seastar moest gaan vervangen.
- 3 Vervolg Opleiding: De reeds gebreveteerde vlieger kreeg hier te maken met "snelle" straalvliegtuigen. Na deze fase was de vlieger getraind in alle aspecten van de marine-jachtluchtvaart. De Grumman Cougar werd in deze taak later vervangen door de legendarische Douglas Skyhawk.
- 4 Operationele Opleiding: Hier werd de vlieger operationeel op een frontlijn-type. In US Navy termen wordt dit gedaan bij een "Replacement Air Group" (RAG). Bij ons staat dit beter bekend als een "Operational Conversion Unit" (OCU).

In 1956 gaf de US Navy te kennen op zoek te zijn naar een multi-functioneel straal-trainingsvliegtuig. Het toestel moest in staat zijn het volledige straal-opleidings syllabus te doorlopen, van de overschakeling naar straalvliegtuigen tot het kwalificeren voor echte deklandingen en wapentraining. North American Aviations ontwerp kwam op papier als de beste uit de bus en kreeg de aanduiding T2J-1^o. Eén aspect wat dit ontwerp deed winnen was dat North American zoveel mogelijk al bestaande en beproefde onderdelen in het ontwerp had verwerkt. Zo was het besturingssysteem bijna identiek aan dat van de T-28 Trojan en waren de vleugels afgeleid van die van de North American FJ-1 Fury eerste-generatie straalvliegtuig. Meest opmerkelijk was de plaatsing van de motor. Gekozen was voor een enkele Westinghouse J34-WE-48 van 1540 kilogram stuwdruk. Deze motor was al in 1944 voor de US Navy ontwikkeld en was in 1956 dus al behoorlijk verouderd, het was echter op dat moment de enige geschikte motor voor de T2J. De ontwerpers hadden echter meteen in de gaten dat het ontwerp snel aangepast moest kunnen worden voor andere motoren, daarom werd de motor niet in de romp maar eronder gehangen. Twee kleine ver naar voren geplaatste luchtinlaatjes zorgden voor aanvoer van lucht terwijl de uitlaat vlak achter de vleugel zat. Deze constructie betekende niet alleen dat men snel andere motoren kon toepassen maar zorgden ook nog eens voor weinig vermogenverlies door een lange uitlaatpijp en vergemakkelijking van het onderhoud. Consequentie was wel dat het toestel als twee druppels water leek op een hoogzwangere guppie en "er dus niet uit zag". Voor een langere vluchtduur waren aan de vleugeluiteinden twee brandstoftanks vast bevestigd, terwijl aan drie ophangpunten, één onder elke vleugel en één onder de romp bewapening en andere lasten kon worden gehangen. Gebruikelijk waren grote en kleine oefenbommen, grote en kleine lucht-grond raketten, pods met een .50 machinegeweer of een doelsleep-inrichting. Voor wapentraining was het toestel voorzien van een simpele vuurleidings-radar.

North American ontving begin 1956 een contract voor zes YT2J-1 prototypes, een tweede contract voor 121 productietoestellen volgde aan het eind van dat jaar en nog eens 90 toestellen werden in februari 1959 besteld. De eerste YT2J-1 rolde op 27 december 1957 uit North American's fabriek te Columbus, Ohio. Tijdens de eerste vlucht op 31 januari 1958 ondervond testvlieger Richard Wenzell problemen met het landingsgestel maar die werden snel opgelost. Voor de derde vlucht, tevens de eerste vlucht voor een publiek, had het blankmetalen jasje plaats gemaakt voor het standaard wit en oranje trainings-kleurenschema. Na deze vlucht verhuisde het prototype naar Palmdale, Californië voor uitgebreide vliegproeven. US Navy vliegers voelden dit toestel en drie andere prototypes geduchtig aan de tand. Na het succesvol uitvoeren van deklandingen op, en katapultstarts vanaf het vliegdekschip USS Antietam in mei 1959 werd de T2J-1 geschikt verklaard voor gebruik. Het eerste operationele toestel werd op 9 juli 1959 op Naval Air Station Pensacola overgedragen aan de Navy Training Command.

Omdat het toestel nog geen naam had schreef Training Command in februari 1959 een soort van wedstrijd uit voor de verkiezing van een geschikte naam. Uiteraard werden veel oneerbiedige namen voorgesteld voor dit lelijke eendje, gelukkig waren er ook serieuze inzendingen waaronder de passende naam "Buckeye" welke op 3 juni 1959 bekend werd gemaakt als de winnaar. Ohio, de staat waar de T2J werd gebouwd, staat algemeen bekend als de "Buckeye State", vandaar.

* Volgens toenmalig US Navy gebruik was deze aanduiding als volgt opgebouwd: de eerste variant (T2J-1) van het tweede (T2J-1) trainingstoestel (T2J-1) gebouwd door North American Aviation (T2J-1). Dit systeem is tot 1962 door de US Navy, US Marines en US Coast Guard in gebruik geweest.

VAN ÉÉN NAAR TWEE MOTOREN

In 1960, al snel na de invoering van de T2J-1 kwamen eindelijk kleine lichte straalmotoren beschikbaar die bruikbaar waren voor de Buckeye. Op 26 januari 1962 kreeg North American een contract ter waarde van 3,3 miljoen dollar voor het modificeren van een T2J-1 naar tweemotorige uitvoering. Gekozen werd voor twee Pratt & Whitney J60-P-6 motoren. Dankzij de kleinere afmeting konden nu twee J60 motoren langs elkaar geplaatst worden in plaats van één J34. Uiteraard moest de onderzijde van de romp gewijzigd worden maar daar hadden de ontwerpers van begin af aan rekening mee gehouden. Ook de luchtinlaten moesten vergroot worden. Het gecombineerde vermogen van de tweemotorige Buckeye (2720 kilogram stuwdruk) betekende een verbetering van maar liefst 70% ten opzichte van de T2J-1! Uiteraard gingen hiermee ook de vliegprestaties er op vooruit, zoals een hogere snelheid en maximum vlieghoogte, vermindering van de benodigde startbaanlengte en een groter vliegbereik. Een ander pluspunt van de tweemotorige Buckeye was de vergrote vliegveiligheid, het toestel kon gemakkelijk na een motorstoring op één motor doorvliegen en landen. Behalve nieuwe voortstuwung kreeg het toestel ook verbeterde navigatie-apparatuur.

Het prototype kreeg origineel de aanduiding YT2J-2 toegewezen maar ten tijde van de eerste vlucht was het US Navy-aanduidingssysteem gelijkgeschakeld aan die van de US Air Force en werd YT2J-2 veranderd in YT-2B. Alle éénmotorige Buckeyes werden tegelijkertijd hernoemd naar T-2A. De YT-2B, in feite de omgebouwde achtste Buckeye, maakte op 30 augustus 1962 de eerste vlucht. De eerste bestelling voor tien toestellen volgde op 3 maart 1964, in totaal werden er 97 T-2B's gebouwd. Vanaf nummer 34 werden de toestellen voorzien van een extra brandstoftank in elke vleugelvoorzand, dit verhoogde de vluchtduur en daardoor de veiligheid tijdens het beoefenen van deklandingen.

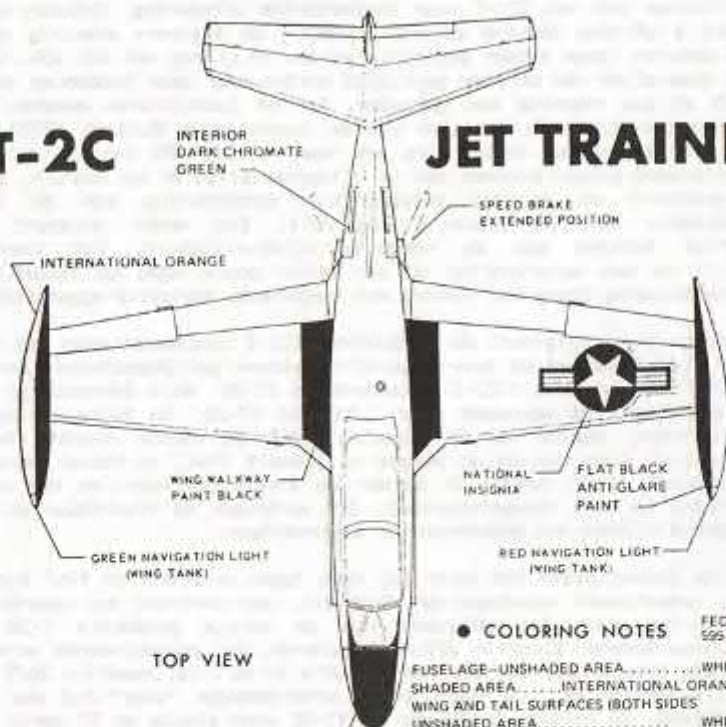
Opmerkelijk genoeg bleef het niet bij twee typen motoren. In 1967 kreeg North American, ondertussen omgedoopt tot Rockwell, een contract ter waarde van 2,2 miljoen dollar voor het ombouwen van de eerste productie T-2B met de economischere General Electric J85-GE-4 motoren. Het gecombineerde vermogen van de J85's was iets minder dan die van de J60's in de T-2B, namelijk 2675 kilogram stuwdruk. Aangezien de T-2B toch genoeg motorvermogen "over" had was dit geen enkel probleem. De eerste vlucht van de YT-2C vond plaats op 17 april 1968, en de eerste T-2C volgde de laatste T-2B op de assemblagelijng, onder hetzelfde originele contract. Productie van de T-2C stopte na 231 gebouwde toestellen.

North American Rockwell T-2 Buckeye specificaties

	T-2A	T-2B	T-2C
lengte	11,79 m	11,79 m	11,79 m
hoogte	4,50 m	4,57 m	4,57 m
spanwijdte incl. tiptanks	11,63 m	11,63 m	11,63 m
vleugeloppervlak	23,69 m ²	23,69 m ²	23,69 m ²
leeggewicht	3631 kg	3460 kg	3680 kg
max. startgewicht	5215 kg	5978 kg	5978 kg
max. snelheid op 7620 m	785 km/u	838 km/u	838 km/u
max. vliegbereik	1550 km	1461 km	1461 km
max. vlieghoogte	12192 m	12394 m	12318 m
stijgsnelheid vanaf 0 m	25,4 m/sec	33,3 m/sec	31,5 m/sec
motortype	J34-WE-48	J60-P-6	J85-GE-4
aantal motoren	1	2	2
stuwkracht per motor	1540 kg	1360 kg	1338 kg

T-2C

JET TRAINER



TOP VIEW

● COLORING NOTES

FED STD 595 NO.

- FUSELAGE—UNSHADED AREA..... WHITE (12875)
- SHADED AREA..... INTERNATIONAL ORANGE (12197)
- WING AND TAIL SURFACES (BOTH SIDES)
- UNSHADED AREA..... WHITE (12875)
- SHADED AREA..... INTERNATIONAL ORANGE (12197)
- COCKPIT INTERIOR: SEATS..... GRAY (36231)
- LETTERING (UNLESS OTHERWISE SPECIFIED)..... BLACK
- NATIONAL INSIGNIA..... RED (11136), WHITE (12875), BLUE (15044)
- ANTI-GLARE..... FLAT BLACK (37038)

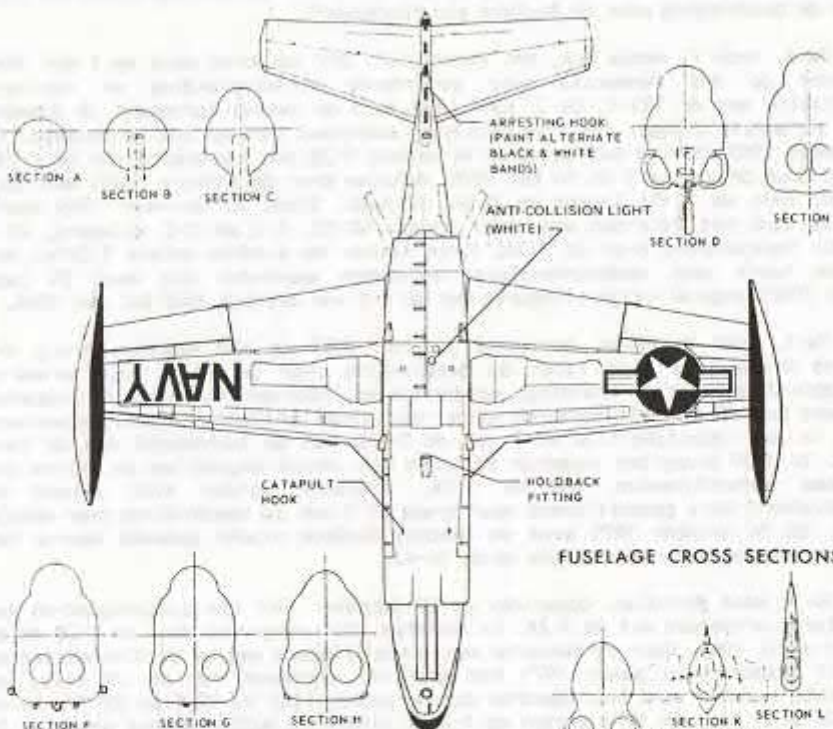


FLAT BLACK ANTI-GLARE PAINT

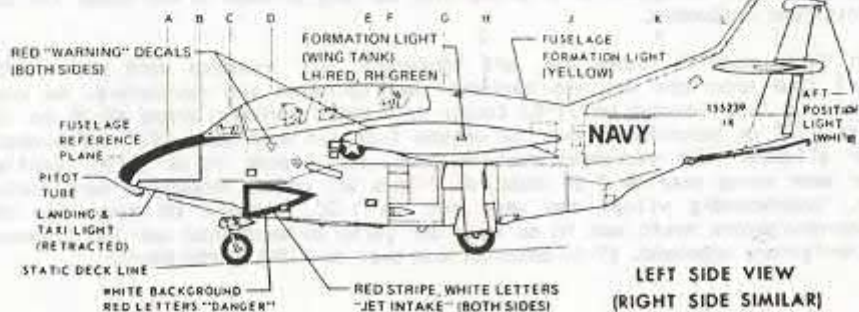


FRONT VIEW

Columbus Aircraft Division
Rockwell International



BOTTOM VIEW



IN US NAVY DIENST

In juli 1959 werd de eerste Buckeye aan de marine afgeleverd, sindsdien is het toestel constant in gebruik geweest. Hieronder een overzicht van de squadrons, de meeste zijn trainings-squadrons (VT) maar ook twee jachtvlieg-squadrons (VF) hebben de beschikking over de Buckeye als "agressor".

VT-4: TW-6, code F, modex 8xx, NAS Pensacola". Dit squadron werd op 1 mei 1960 opgericht op NAS Pensacola voor gevorderde straalopleiding en carrier-kwalificatie met de T2J-1. Op 2 juni 1960 werd de tweede luitenant JB Hammond (USMC) de eerste vlieger die zijn opleiding succesvol afsloot met de Buckeye. Op 5 december 1965 ontving het squadron de eerste T-2B ter vervanging van de T-2A, gevolgd door de eerste T-2C in mei 1970. Behalve over de Buckeye heeft men lang beschikt over de TF-9J Cougar en TA-4J Skyhawk. Sinds 20 december 1985 heeft TW-6 als taak het opleiden van onder andere UC-12, C-2 en E-2 vliegers, VT-4 beschikt tegenwoordig over de T-34C Turbo Mentor en slechts enkele T-2B's. Het squadron heeft veel onderscheidingen ontvangen waaronder die voor 3½ jaar oftewel 70000 ongeval-vrije vliegreuren met de T-2 van oktober 1962 tot mei 1966.

VT-7: TW-1, NAAS Meridian. Opggericht in juli 1958 op NAS Memphis, kreeg dit squadron bijna twee jaar later de beschikking over de T2J-1 voor primaire straalopleiding, carrier-training, aerobatics en instrument-vliegen. In augustus 1966 werd de T-2B bij dit squadron getest als nieuw opleidingstoestel, opvallend detail is dat tegelijkertijd VT-7 ook de T-37B van de luchtmacht aan de tand voelde. In 1969 kreeg het squadron te maken met enkele ongevallen te wijten aan ouderdoms verschijnselen van de T-2A. Hierdoor werden niet alleen de overgebleven T-2A's gemodificeerd maar kreeg VT-7 ook de beschikking over enkele T-2C's. Op 14 oktober 1971 werd de laatste Buckeye vlucht gemaakt waarna het squadron één dag later overstapte op de TA-4J.

VT-9: TW-1, NAAS Meridian. Opggericht op 15 december 1961 als zustersquadron van VT-7. Eerst uitgerust met de T-2A, in december 1968 aangevuld door de T-2B en de T-2C in april 1969. Door de behoefte aan extra vliegers wegens de Vietnam-oorlog was dit squadron in maart 1971 het grootste squadron van de US Navy, om logistieke redenen werd het squadron daarom opgesplitst in VT-9 en VT-19, beide met T-2A's en B's, in 1974 werden de T-2A's eindelijk buiten dienst gesteld. De T-2C keerde in 1974 terug bij het squadron waarna de T-2B in 1975 werden uitgefaseerd. Sindsdien verzorgde het squadron vooral de opleiding van jachtbommenwerper-vliegers. VT-9 is nog niet zo lang geleden in het kader van de bezuinigingen ontbonden.

VT-10: TW-6, code F, modex 8xx, NAS Pensacola. Dit squadron werd pas op 15 januari 1968 opgericht met als hoofddoel het opleiden van navigators. Na nog lang met de T-1A Seastar en TF-9J Cougar te hebben gevlogen kreeg VT-10 op 16 oktober 1973 de beschikking over de eerste T-2B, in september 1975 waren deze echter allemaal weer vervangen door de T-2C. Men keerde in de jaren tachtig echter weer terug naar de T-2B omdat de T-2C's bij andere squadrons hard nodig waren, tegenwoordig vliegt men weer met de T-2C. Behalve US Navy- en US Marines-navigators heeft men in de loop der jaren bijvoorbeeld ook 100 Iraanse F-14 navigators opgeleid. VT-10 beschikt ook over de T-34C Turbo Mentor.

* Verklaring van de afkortingen en termen: TW = Training Wing, code = de letter of letter/cijfer code toegewezen aan de wing en gevoerd in de staart, modex = het drie-cijferig individueel vliegtuig-nummer gevoerd op de neus en doorgaans gedeeltelijk in de staart, NAS = Naval Air Station, NAAS = Naval Auxilliary Air Station. Dit zijn allen de huidige gevoerde codes.

VT-19: TW-1, code A, modex 9xx, NAAS Meridian. Dit squadron ontstond op 2 augustus 1971 na opsplitsing van VT-9, met als taak onder andere wapentraining. Hiervoor is een deel van de Buckeyes met een snelvuurwapen onder elke vleugel. Op 20 februari 1973 werd de laatste T-2A uitgefaseerd en vanaf mei 1974 beschikte het squadron alleen nog maar over de T-2C. Van 1983 tot 1985 had het squadron als secundaire taak het opleiden van C-2 en E-2 vliegers, dit werd in 1985 door VT-7 overgenomen waarna VT-19 het opleiden van buitenlandse vliegers als secundaire taak kreeg. Het squadron staat bekend om de strikte veiligheids-eisen, vanaf de oprichting tot 9 juli 1982 had men 115000 ongeval-vrije vliegreuren gevlogen.

VT-23: TW-2, code B, modex 3xx, NAS Kingsville. Opgericht als Advanced Training Unit 222 (ATU-222) beschikte dit squadron als eerste trainingseenheid over de supersonische Grumman F11F Tiger. In mei 1960 werd ATU-222 omgedoopt tot VT-23. Tot oktober 1972 vloog men achtereenvolgens met de F11F-1 Tiger, TF-9J Cougar en TA-4J Skyhawk, daarna veranderde de taak in primaire straalopleiding waarmee de T-2C zijn intrede deed. Met zoals in andere TW's stroomden de leerlingen na de Buckeye door naar de andere VT's in de wing met TA-4J's, in dit geval VT-21 en VT-22. Ook VT-23 heeft enkele jaren C-2 en E-2 vliegers opgeleid.

VT-26: TW-3, code C, modex 6xx, NAS Chase Field. Opgericht als ATU-223 is tot 1971 de geschiedenis van dit squadron naargenoeft gelijk aan die van VT-23, net zoals VT-23 kreeg VT-26 in 1971 de primaire straalopleiding als nieuwe taak. In 1975 leidde het squadron 28 Griekse vliegers op, gevolgd door nog eens drie in 1976. Ook enkele Venezuelaanse toekomstige Buckeye vliegers kregen hun omscholing bij VT-26. VT-26 heeft als bijnaam "Flying Tigers" en is dus officieel kandidaat voor de NATO Tigers, maar of we ooit een Buckeye van VT-26 op een Tiger Meet zullen aanschouwen?

VF-43: geen code, modex xx, NAS Oceana. Dit operationeel squadron werd op 1 mei 1945 opgericht als VF-74A en drie maanden later omgedoopt tot VF-74. Een jaar later werd het VF-1B, nog eens twee jaar VF-21 om uiteindelijk elf jaar later hernoemd te worden naar VA-43. Op 1 juni 1973 kreeg het squadron als primaire taak luchtgevechtstraining (zogenaamde "agressors") waarmee de aanduiding werd veranderd in VF-43. Omdat bleek dat tijdens luchtgevechten veel ongevallen gebeurden door ongeoorloofde vliegbewegingen welke leidden tot verlies van controle over het toestel besloot de marineleiding de training in dit soort situaties toe te voegen aan de agressor-squadrons. Ideaal toestel hiervoor bleek de Buckeye welke sindsdien in kleine hoeveelheden bij VF-43 dienst doen als "out-of-control" trainers. Omdat de Buckeyes ook regelmatig als "agressor" ingezet worden zijn de T-2C's van VF-43 gespoten in een grijs/blauw camouflage-schema.

VF-126: code NJ, modex 6xx, NAS Miramar. Dit is de westkust-tegenhanger van VF-43. VF-126, bijgenaamd "Bandits" is gestationeerd op NAS Miramar en vormt een onderdeel van het "Top Gun" programma. Opgericht als VA-126 op 6 april 1956 met de Vought F7U-3 Cutlass, gevolgd door de F9F-8B Cougar en FJ-4B Fury. In 1958 werd het een aanvals-opleidingseenheid met de A4D Skyhawk en AD Skyraider, twee jaar later veranderde de taak weer in instrument-vliegopleiding met de F9F-8T Cougar. In oktober 1965 deed de A-4 Skyhawk wederom zijn intrede waarna het squadron omgedoopt werd tot VF-126 en begon met luchtgevechtstraining. Ook VF-126 kreeg in 1978 enkele Buckeyes als "out-of-control" trainers. In tegenstelling tot de Buckeyes van VF-43 zijn die van VF-126 gespoten in het standaard rood/witte kleurschema.

Ook vele test-, tijdelijke- en kleine eenheden vliegen met enkele Buckeyes of hebben er mee gevlogen, het gaat echter te ver om deze hier allemaal te noemen.

EXPORT BUCKEYES

Behalve een prima trainer is de Buckeye ook goed inzetbaar als licht grondaanvalsvliegtuig. Dit werd onderkend toen de VS de Buckeye aanbod voor de export. Voor veel kleine luchtmachten was de Buckeye ideaal omdat het simpel te onderhouden en multifunctioneel inzetbaar was. De US Navy Buckeyes waren slechts voorzien van twee ophangpunten onder de vleugels en geen bepantsering. Daarom ontwierp Rockwell een zogenaamde "attack kit" welke gemakkelijk in elke Buckeye ingebouwd kon worden. Dankzij deze modificatie kon de Buckeye nu bijna 1600 kg aan bewapening meenemen en was het toestel bepantserd tegen licht geweervuur. De "attack kit" omvatte de volgende modificaties:

- Uitbreiding naar zes wapenophangpunten, drie onder elke vleugel. Deze pylons waren genummerd van 1 (linksbuiten) tot 6 (rechtsbuiten). Aan pylon 3 en 4 kon maximaal 340 kg elk opgehangen worden, de andere pylons hadden een maximum van 225 kg elk.
- Brandblussend schuim in elke brandstoftank
- Zelfdichtende hoofdbrandstoftank
- Toevoeging van een bewapeningspaneel in de cockpit
- Installatie van een richtvizier

Mee te voeren type bewapening (T-2 met "attack kit")

type bewapening	pylon			gewicht per stuk (kg)
	1/6	2/5	3/4	
normale bommen:				
Mk81	*	*	*	118
Mk82	*	*	*	239
M-117AL			*	370
vertraagde bommen:				
Mk81 Snakeye	*	*	*	137
Mk82 Snakeye I	*	*	*	252
M-117			*	385
brandbommen:				
Mk77 mod 2	*	*	*	234
BLU-1/B	*			320
BLU-10/B unfinned	*	*	*	113
BLU-27/B	*			381
rakelhouders:				
LAU-3A	*	*	*	192
LAU-10/A	*	*	*	240
LAU-32/A	*	*	*	79
LAU-67/A	*	*	*	79
LAU-68/A	*	*	*	98
LAU-69/A	*	*	*	228
snelvuurwapens:				
GPU-3A pod			*	80
flare dispensers:				
SUU-40/A	*		*	147
SUU-44/A	*		*	158

In de loop der jaren hebben tot nu toe drie buitenlandse luchtmachten interesse getoond in de Buckeye, twee daarvan zijn tot koop overgegaan. De eerste buitenlandse klant was Venezuela dat in februari 1972 twaalf T-2C's met gewijzigde elektronica en verwijderde vanghaak bestelde. Deze toestellen kregen de aanduiding T-2D. Behalve de niet aanwezige vanghaak zijn twee grote antennes onder de romp het meest opvallende aan dit model. De eerste T-2D vloog voor het

eerst op 13 maart 1973 en werd op 20 juni van dat jaar afgeleverd aan de Venezuelaanse luchtmacht-academie. Nog eens twaalf T-2D's werden afgeleverd in 1977. Deze twaalf waren behalve voor training ook inzetbaar voor grondaanval, waarvoor de "attack kit" was ingebouwd. In tegenstelling tot de eerste twaalf T-2D's, welke in het standaard US Navy trainer-kleurenschema afgeleverd werden, was de tweede serie toestellen gecamoufleerd. Hoewel de vierentwintig toestellen US Navy serienummers hadden toegewezen gebruikt de Venezuelaanse luchtmacht (FAV) een eigen viercijferig registratiesysteem, er is geen verband tussen de US Navy en Venezuelaanse nummers. Van de eerste twaalf toestellen komen de US Navy nummers 159330 t/m 159341 overeen met de volgende Venezuelaanse nummers: 0048, 0219, 1316, 2155, 3499, 4821, 5612, 7532, 7744, 8763, 8991 en 9187. De tweede serie kreeg US Navy nummers 160228 t/m 160239 toegewezen, Venezuelaanse nummers zijn (waarschijnlijk) 0070, 2160, 2240, 2888, 3580, 3600, 3605, 3750, 3861, 4150, 4290 en 4380.

Vrij onbekend is dat de Marokkaanse luchtmacht twaalf T-2D's had besteld, hiervoor waren zelfs al US Navy serienummers voor gereserveerd (160228 t/m 160239). Marocco annuleerde echter de order omdat men de Alpha-Jet geschikter vond, waarna de al in aanbouw zijnde toestellen afgeleverd werden aan Venezuela.

Derde, en bekendste, Buckeye klant was Griekenland dat veertig T-2E's bestelde welke allen in 1976 en 1977 werden afgeleverd. De T-2E is bijna identiek aan de T-2C, met uitzondering van de elektronica en installatie van de "attack kit". De toestellen van de Griekse luchtmacht (EA) zijn allen gecamoufleerd maar voorzien van opvallende rood-witte strepen, en gebruiken de US Navy nummers als registratie. 362 Mira (squadron) gebruikt de Buckeye voor de gevorderde opleiding terwijl 363 Mira ze gebruikt voor wapenopleiding. Beide squadrons zijn onderdeel van 120 Pterix (wing) gebaseerd op Kalamata.

North American Rockwell T-2 productie

type (voor 1962)	type (na 1962)	productie- reeks	aantal	USN registraties	afnemer
YT2J-1	YT-2A	NA-249	6	144217-144222	USN
T2J-1	T-2A	NA-253	121	145996-146015/ 147430-147530	USN
T2J-1	T-2A	NA-266	90	148150-148239	USN
YT2J-2	YT-2B	NA-280	(1)	145997	USN
-	T-2B	NA-288	10	152382-152391	USN
-	T-2B	NA-291	36	152440-152475	USN
-	T-2B	NA-294	18	153538-153555	USN
-	T-2B	NA-310	33	155206-155238	USN
-	YT-2C	NA-310	(1)	152382	USN
-	T-2C	NA-310	3	155239-155241	USN
-	T-2C	NA-318	48	156686-156733	USN
-	T-2C	NA-332	36	157030-157065	USN
-	T-2C	NA-340	24	158310-158333	USN
-	T-2C	NA-346	36	158575-158610	USN
-	T-2C	NA-352	36	168876-158911	USN
-	T-2D	NA-358	12	159330-159341	FAV
-	T-2C	NA-367	24	159150-159173	USN
-	T-2C	NA-380	24	159704-159727	USN
-	T-2E	NA-396	40	160059-160093	EA
-	T-2D	NA-398	12	160228-160239	FAV

ER WAS EENS . . .

KLM-LIJNEN 1945 - 1950

In het naoorlogse Nederland waar veel wegen onbegaanbaar waren, spoorwegen en bruggen veelal vernietigd, was het vliegtuig enorm belangrijk voor het vervoer van mensen en post. De regering ondervindt dit door de Regeringsvliegdiensdienst op te richten. Captain van Ulsen opende op 26 september 1945 de passagierslijn Amsterdam-Eindhoven-Maastricht, de lijn ten behoeve van de PTT was reeds op de 20ste geopend. Deze lijn 1 werd 3 maal daags uitgevoerd met Dh89s. In hetzelfde jaar werd de lijn Eindhoven-Croydon (London) geopend door de RVD. De KLM neemt in 1946 de activiteiten van de Regeringsvliegdiensdienst over waardoor de Amsterdam-Eindhoven-Maastricht lijn met ingang van 29 april 1946 door de KLM gevlogen wordt. De door de RVD op 4 maart gestaakte London-dienst wordt door de KLM op 4 juni hervat, deze wordt t/m 5 augustus 1946 zes keer per week gevlogen. 1947 laat een verdere uitbreiding van het lijnennet zien. Op 21 april 1947 wordt de lijn Enschede-Eindhoven-Brussel geopend, Eindhoven-London wordt op 27 mei heropend. Vanwege de slechte bezettingscijfers wordt de lijn Enschede-Eindhoven op 23 juni 1947 alweer stopgezet. Brussel wordt tot en met 1 september en London tot en met 4 oktober 1947 aangevlogen. Het hoogtepunt van KLM's activiteiten vanaf Welschap wordt bereikt in 1948. Met ingang van 19 april 1948 wordt Welschap verbonden met London, Basel, Zürich, Frankfurt, München en Amsterdam.

Amsterdam - Eindhoven - Basel (tot en met 1 november 1948)

vlucht	type	vertrek	aankomst	dagen
KL321	C-47	AMS 08.55u	EHV 09.35u	1,2,3,4,5,6
KL322	C-47	EHV 10.25u BSL 16.20u EHV 18.45u	BSL 12.20u EHV 18.15u AMS 19.25u	1,2,3,4,5,6

Eindhoven - London (tot en met 1 november 1948)

vlucht	type	vertrek	aankomst	dagen
KL131	C-47	EHV 18.45u	LON 20.40u	1,2,3,4,5,6
KL132	C-47	LON 08.15u	EHV 10.00u	1,2,3,4,5,6

Eindhoven - Zürich (tot en met 1 november 1948)

vlucht	type	vertrek	aankomst	dagen
KL315	C-47	EHV 10.40u	ZRH 12.45u	2,4,6
KL316	C-47	ZRH 16.00u	EHV 18.05u	2,4,6

Eindhoven - Frankfurt - München (tot en met 1 november 1948)

vlucht	type	vertrek	aankomst	dagen
KL223	C-47	EHV 10.30u	FRA 12.00u	1,3,5
		FRA 11.45u	MUC 13.50u	1,5
KL224	C-47	MUC 15.00u	FRA 16.30u	1,5
		FRA 17.05u	EHV 18.20u	1,3,5

1949 bracht Welschap op 4 april de heropening van de lijnen op Zürich en London, Zürich werd reeds één maand later stopgezet. In het najaar van 1949 nam de KLM het besluit om met ingang van 19 oktober 1949 de London-dienst te beëindigen. Aangezien de conventionele verbindingen zoals auto, spoor- en bootverbindingen hersteld waren was het niet langer rendabel voor de KLM om een lijnnet vanaf Eindhoven te exploiteren. Mede hierdoor was het voor de Gemeente geen moeilijke beslissing om Welschap in 1950 over te dragen aan de Koninklijke Luchtmacht.

VERVOERSONTWIKKELING 1945-1949

Helaas is er van de jaren 1945 en 1946 vrijwel niets bewaard gebleven. Wel is bekend dat er op de luchthaven tussen september 1945 en juni 1946 5266 passagiers arriveerden en 5284 vertrokken. Voor de periode juli tot en met december 1946 waren dit er 9807 in en 9833 uit.

Aantal KLM-lijnvluchten per jaar

jaar	in	uit	totaal
1947			1569
1948	830	830	1660
1949	103	99	202

439 SQUADRON RCAF

Deze keer gaan we eens kijken hoe het canadese 439 squadron de kerstdagen van 1944 in en om Eindhoven doorbracht.

25-12-1944 de eerste missie

Acht toestellen zonder bommenlading stegen op, red flight onder leiding van S/L Crosby en blue flight onder leiding van F/L Carr. Ze gingen een recce-vlucht uitvoeren in de omgeving van Euskirchen in de Amerikaanse sector. De area werd bereikt zonder enig probleem behalve voor P/O Johnson die terug moest keren met motorproblemen. De missie werd in tweeën gedeeld toen er vijandelijke voertuigen gezien werden ten zuiden van Euskirchen. Tijdens de aanvallen op de voertuigen werd F/O Kubicki beschoten door een Amerikaanse P-51 Mustang maar werd gelukkig niet geraakt. Hierna vlogen de toestellen los van elkaar terug naar huis. Red flight werd in de buurt van Aken nog een keer aangevallen door P-51 Mustangs, deze keer werd er echter niet geschoten.

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
25-12-44	Typhoon Ib	MP134	S/L Crosby	Recce	10:05	11:35
25-12-44	Typhoon Ib	RB233	F/O Fraser	Recce	10:05	11:35
25-12-44	Typhoon Ib	MN482	F/O Davis	Recce	10:05	11:40
25-12-44	Typhoon Ib	MN869	W/O Church	Recce	10:05	11:40
25-12-44	Typhoon Ib	MN144	F/L Carr	Recce	10:05	11:30
25-12-44	Typhoon Ib	MP145	P/O Johnson	Recce	10:05	11:20
25-12-44	Typhoon Ib	PD459	F/O Sweeney	Recce	10:05	11:30
25-12-44	Typhoon Ib	MN581	F/O Harrison	Recce	10:05	11:30

25-12-1944 de tweede missie

Er stegen weer acht toestellen op welke geleid werden door F/L Cote, ze vlogen een bewapende verkenningsmissie in de buurt van Aken over het gevechtsgebied van het Amerikaanse 1ste leger. Toen ze eenmaal in de lucht waren moest F/O Shaver, blue one, terugkeren naar de basis met motorproblemen. Hierna nam F/O Roberts, blue 3, de leiding over van blue flight. Bij het Duitse Duren splitste de missie zich op in blue flight en red flight. Red flight maakte een overvlucht over een zeer gehaaste bestuurder. De twee vluchten bleven in de buurt van Aken waar maar zeer weinig gebeurde, er vlogen twee Me-262s zeer hard en laag over Aken heen. Tijdens de terugvlucht naar de basis werden ze in de buurt van Duren beschoten door luchtafweer, alle toestellen keerden veilig terug op Eindhoven.

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
25-12-44	Typhoon Ib	RB233	F/L Cote	Armed Recce	12:50	14:25
25-12-44	Typhoon Ib	MN581	F/S Propas	Armed Recce	12:50	14:25
25-12-44	Typhoon Ib	MP151	F/O Laurence	Armed Recce	12:50	14:25
25-12-44	Typhoon Ib	MN869	W/O Church	Armed Recce	12:50	14:25
25-12-44	Typhoon Ib	PD461	F/O Shaver	Armed Recce	12:50	15:25
25-12-44	Typhoon Ib	JR506	P/O Johnson	Armed Recce	13:00	14:25
25-12-44	Typhoon Ib	MP145	F/O Roberts	Armed Recce	12:50	14:25
25-12-44	Typhoon Ib	PD459	P/O Derouin	Armed Recce	12:50	14:25

25-12-1944 de derde missie

Acht toestellen stegen op met als opdracht een verkenningsmissie te vliegen ten noordoosten van St-Vith in het Malmedy gebied op zoek naar vijandelijke voertuigen. Ten zuiden van Aken kregen ze te maken met luchtafweer en toen ze in de buurt van St-Vith kwamen splitste ze zich in blue section, geleid door S/L Crosby, en red section welke geleid werd door F/L Carr. Tijdens de aanvallen ondervonden ze geen last van de aanwezige luchtafweer. Tijdens de terugvlucht werden ze twee keer aangevallen door P-51 Mustangs, deze vuurden een aantal keren maar we werden niet geraakt. Er werden tijdens de missie een aantal trucks en tanks gezien, deze werden onderworpen aan Typhie's kanonnen.

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
25-12-44	Typhoon Ib	MN144	F/L Carr	Recce	15:10	16:25
25-12-44	Typhoon Ib	MN589	F/O LeGear	Recce	15:10	16:25
25-12-44	Typhoon Ib	PD459	F/O Sweeney	Recce	15:10	16:25
25-12-44	Typhoon Ib	MP145	F/O Bell	Recce	15:10	16:25
25-12-44	Typhoon Ib	MP134	S/L Crosby	Recce	15:10	16:25
25-12-44	Typhoon Ib	MP151	F/O Kubicki	Recce	15:10	16:25
25-12-44	Typhoon Ib	RB233	F/O Davis	Recce	15:10	16:25
25-12-44	Typhoon Ib	JR506	F/O Fraser	Recce	15:10	16:25

26-12-1944 de eerste missie

Na een drukke eerste kerstdag ging de eerste missie van de dag op weg om 09:15 uur. Deze keer gingen er acht toestellen omhoog onder leiding van F/L Cote, S/L Crosby van de leider van blue section. Het gebied ten zuiden van Aken was weer eens ons jachtterrein en de opdracht was om alles wat er uitzag als mof zorgvuldig op te blazen. Toen het gebied in zicht kwam werd de vlucht opgesplitst in red en blue section. Hierna begonnen we het gebied uit te kammen. Het was zeer goed weer, onbewolkt met een zeer helder zicht. Het werd wel duidelijk dat de moffen zich beter verscholen hadden dan de voorgaande dagen, maar er zijn toch nog een aantal aanvallen uitgevoerd. In het algemeen was er weinig luchtafweer maar toch werd red 2 met daarin een nieuwe piloot in ons squadron, F/S Propas, geraakt door een 20mm granaat in de neus. Na deze missie kon een goede score worden opgemaakt.

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
26-12-44	Typhoon Ib	R8233	F/L Cote	Armed Recce	09:15	10:40
26-12-44	Typhoon Ib	JR506	F/S Propas	Armed Recce	09:15	10:40
26-12-44	Typhoon Ib	MN869	W/O Church	Armed Recce	09:15	10:40
26-12-44	Typhoon Ib	MP151	F/O LeGear	Armed Recce	09:15	10:40
26-12-44	Typhoon Ib	MP134	S/L Crosby	Armed Recce	09:15	10:45
26-12-44	Typhoon Ib	MP144	F/O Harrison	Armed Recce	09:15	10:45
26-12-44	Typhoon Ib	MP145	F/O Roberts	Armed Recce	09:15	10:45
26-12-44	Typhoon Ib	MN482	P/O Johnson	Armed Recce	09:15	10:50

26-12-1944 de tweede missie

Deze missie steeg op zonder bommen en werd geleid door F/O Sweeney. Ze zetten koers naar het zuiden van Aken waar ze aankwamen zonder enig incident. Boven Malmedy, België, werd de missie opgesplitst in tweeën waarna ze los van elkaar op zoek gingen naar vijandelijk transport. Red flight had zeer weinig te doen totdat ze een stafauto vonden die ze in de fik hebben gezet. Red 4, F/O Bell, werd geraakt in de linkervleugel door een 40mm granaat net langs de brandstoftank. Hij keerde terug naar de basis met achter hem red 3, red 1 en red 2. Blue 4, F/O Kubicki, moest een buiklanding uitvoeren omdat zijn onderstel niet goed uitklapte en hij te weinig brandstof had om de noodprocedures uit te voeren.

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
26-12-44	Typhoon Ib	PD459	F/O Sweeney	Recce	12:10	13:35
26-12-44	Typhoon Ib	MP145	P/O Derouin	Recce	12:10	13:35
26-12-44	Typhoon Ib	MP144	F/L Carr	Recce	12:10	13:35
26-12-44	Typhoon Ib	MP151	F/O Bell	Recce	12:10	13:35
26-12-44	Typhoon Ib	R8204	F/O Laurence	Recce	12:15	13:45
26-12-44	Typhoon Ib	MN869	F/O Fraser	Recce	12:15	13:45
26-12-44	Typhoon Ib	PD608	F/O Davis	Recce	12:15	13:45
26-12-44	Typhoon Ib	MN482	F/O Kubicki	Recce	12:15	13:45

26-12-1944 de derde missie

S/L Crosby en nog drie andere toestellen stegen op om de moffen op te jagen in iedere beweging die ze zouden maken. Ze vlogen ten zuiden van Aken in het St-Vith gebied, met een jeukende rechter wijsvinger op de trekker om zodra er iets onder hun zou bewegen de vier kanonnen van hun Typhoon hun werk te laten doen. Na een zoekactie werd er terug gevlogen naar de basis.

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
26-12-44	Typhoon Ib	MP134	S/L Crosby	Armed Recce	13:30	15:00
26-12-44	Typhoon Ib	RB281	F/O LeGear	Armed Recce	13:30	15:00
26-12-44	Typhoon Ib	PD461	F/O Roberts	Armed Recce	13:30	15:00
26-12-44	Typhoon Ib	MN581	F/O Harrison	Armed Recce	13:30	15:00

26-12-1944 de vierde missie

F/L Joe Cote vliegt met zijn vlucht van vier toestellen een zeer bekende route, deze duurt ongeveer 20 minuten en voert naar moffenland. De lucht was strak blauw en we hadden geen bommen bij. Op weg naar hun doel werd het zoeken beloond met een dubbeldekkerbus die ten noordoosten van St-Vith reed. Na een korte aanval rolde de bus in vlammen van een heuvel af. Opeens werd er enige beweging gezien. Nadat ze teruggekeerd waren naar de plaats zagen ze een kleine groep trucks verscholen onder de bomen. Ze besloten om de trucks met hun laatste munitie een pak slaag te geven. Tijdens het optrekken na de aanval werd green 2 geraakt door een 40mm granaat ongeveer 60cm van de wingtip. Dit betekende dat het toestel Cat. AC beschadigd was, alle vier de toestellen keerden veilig terug.

Tegelijkertijd werd er nog een missie gevlogen. Deze keer stegen er vier toestellen op in twee groepjes van twee met een tijds interval van 15 minuten. Hun doel was om het 1ste Amerikaanse leger te beschermen tegen luchtaanvallen maar omdat er weinig te doen was werd er besloten dat twee toestellen grondaanvallen gingen uitvoeren. Red flight werd geleid door F/L Carr en blue flight werd geleid door F/O Laurence. Beide flights bleven in de buurt van St-Vith in België. St-Vith was goed zichtbaar mede omdat het in brand stond na de zware aanvallen van een half uur eerder. Red flight had een klein konvooi gevonden en beleefde hier veel plezier aan tot dat red 2, F/O Sweeney, werd geraakt door een 20mm granaat welke een lek veroorzaakte in de brandstoftank. Er werd besloten om terug te keren naar de basis.

Tijdens de landing werd Sweeney afgesneden door een ander toestel waardoor Sweeney nog een extra rondje moest vliegen ware het niet dat hij op dit punt zonder brandstof kwam en besloot om langs de baan te landen. Tijdens deze actie bleek dat er maar één poot van het landingsgestel naar beneden kwam en dit was dan ook de oorzaak van het afschrijven van het toestel na de landing. F/O Sweeney liep bij deze landing geen verwondingen op. Blue flight bleef nog een tijdje in de omgeving van St-Vith en viel daar nog een aantal trucks en soldaten aan. Ze keerden tussen het luchtafweer door veilig terug op de basis.

Datum	Type	Nummer	Vlieger	Missie	Vertrek	Terug
26-12-44	Typhoon Ib	RB233	F/L Cote	Armed Recce	14:50	16:30
26-12-44	Typhoon Ib	RB204	F/S Propas	Armed Recce	14:50	16:30
26-12-44	Typhoon Ib	MP145	W/O Church	Armed Recce	14:50	16:30
26-12-44	Typhoon Ib	PO608	P/O Johnson	Armed Recce	14:50	16:30
26-12-44	Typhoon Ib	MN144	F/L Carr	Armed Recce	15:15	16:40
26-12-44	Typhoon Ib	PD459	F/O Sweeney	Armed Recce	15:15	16:30
26-12-44	Typhoon Ib	PD461	F/O Laurence	Armed Recce	15:30	17:10
26-12-44	Typhoon Ib	MN589	F/O Davis	Armed Recce	15:30	17:00

Tot zover Kerst '44. We willen de lezers er nogmaals aan herinneren dat deze stukken zonder enige toevoegingen onzerzijds direct uit de dagboeken van 439 squadron zijn vertaald. Toevoegingen en veranderingen ten gunste van de leesbaarheid zouden alleen maar de originaliteit van deze verslagen schaden.

AFDELING STERKE VERHALEN

Het volgende verhaal is een klein stuk uit een tripverslag welke, wegens plaatsgebrek, niet is gepubliceerd. Eigenlijk heeft het verhaal weinig met vliegtuigen te maken, maar meer met hoe de gemiddelde doorgewinterde spotter zich gedraagt in het buitenland, en dan met name in de avond- en nachtelijke uren. Onder het motto "je bent jong..." weten sommigen zich toch nog goed te gedragen terwijl anderen zich behoorlijk weten te misdragen, gelukkig zelden ten koste van anderen. Dit verhaal staat hier niet om een oordeel over sommige spotters te geven (de schrijver zelf zou dan in een kwaad daglicht kunnen komen staan...) maar om aan te tonen dat er spotters zijn wiens blikveld ruimer zijn dan alleen maar "vliegtuigen". Laat het feest beginnen.

DANISH DYNAMITE

Vrijdag 26 juni: Denemarken verslaat Duitsland in de finale van het Europees kampioenschap voetballen 1992 en wordt daarmee Europees kampioen. Zaterdag 27 juni: drie SGE'ers (Marco, Perry en Willem, de achternamen zijn in dit verhaal niet genoemd om de personen in kwestie te beschermen, toch is elke overeenkomst met voor U bekende personen pure opzet) vertrekken naar Denemarken in verband met de open dag op de vliegbasis Skrydstrup die zondag. Kortom: een succesformule voor een hoop feest. Open dagen in Denemarken zijn vrij zeldzaam dus de ondernemende spotter is al snel bereid om de 700 kilometer naar Skrydstrup te rijden. De week daarvoor was een ingenieus plan gemaakt met enkele collegae van Volkel: vanuit alle windstreken (niet alleen Nederland maar ook Scandinavië) zouden SGE en SGV'ers samenkomen op de camping in Vojens bij Skrydstrup waarna een barbecue (uiteraard uitmondend in een echte brabantse brasbeknoei) de feeststemming tot ongekende hoogten zou brengen. Dit plan klonk goed en moest kosten wat het kost tot uitvoer worden gebracht! Even wist een depressief spookbeeld (Duitsland EK kampioen) roet in het eten te gooien, maar na vrijdagavond kon de stemming al niet meer stuk. Op naar Denemarken!

Wij vertrokken zaterdagmiddags om 12 uur, omdat Marco 's morgens nog moest werken. Ideale aankomsttijd was geschat op rond zeven uur 's avonds, maar even leek het erop alsof dat niet gehaald kon worden, er stond namelijk een behoorlijke file op de Duitse snelweg. Dankzij een slimme alternatieve route ("Ruhrgebied touristique") werd deze echter ontwijkt waarna het goed opschieten was op de Duitse nationale racebaan. Heel leuk waren de vele Denen op de weg met Deense vlaggen en "2-0" op de achterruit. Nog leuker waren de Duitse reacties daarop! Geheel volgens plan arriveerden wij om half acht op de camping. Vreemd genoeg leek het BBQ (barbecue) plan te werken, er waren al enkele auto's gearriveerd en het (zelf-geïmporteerde) bier vloeyde al rijkkelijk. Een half uur na ons arriveerde het laatste groepje waarna de BBQ opgestart kon worden. Hier stak een klein probleem de nek op: iedereen had wel vlees bij maar niemand had houtskool, een BBQ of zelfs maar een stuk ijzergaas meegenomen! Dit probleem schreeuwde om een inventieve oplossing. Perry en René gingen met de auto op zoek naar een geschikt stuk ijzergaas terwijl enkele andere lieden begonnen met het

stichten van een stevig kampvuur. Dat dit ten koste ging van een stuk op de camping gelegen bos werd door de andere camping gasten verbazend goed gewaardeerd. Met behulp van een flinke scheut benzine bleek dit aardig te lukken en met hout van de lokaal gesloopte bomen (het is nu behoorlijk kaal op de camping) sloegen de vlammen al snel enkele meters de lucht in. Uit een stuk afgedankt hek werd een fraai rooster geknipt. Toen dit gebeurd was hadden we een prima BBQ met mooie gloeiende kooltjes. Etenstijd!

Dat het een brasbeknoei zou worden werd al snel duidelijk: brandende koteletjes en tussen de kooltjes vallende worstjes deden de smaakpupillen geen goed, maar er werd wel gelachen. Bier van allerlei allooï en verdacht veel naar wodka ruikende ranja complimenteerden de zaak. Na het eten werd met een provisorisch op een (hopelijk) oud laken getekende Deense vlag de camping rond gegaan om de Denen te feliciteren met hun overwinning op Duitsland. Toen de Denen er achter kwamen dat ook wij de Duitsers verslagen hadden was het feest compleet. De "Danish Dynamite" strijdkreet (Deens equivalent van het oerhollandse "Aanvalleuuuuu!!!") was niet van de lucht. Later verdween de vlag in het kampvuur wat door de Deense bevolking minder gewaardeerd werd. Een paar oudere Nederlanders op de fiets konden maar niet geloven dat wij "echte spotters" waren, uiteindelijk moesten wij met hun op de foto. Aangezien enkele lieden al behoorlijk "in de olie" waren mag duidelijk zijn dat dit niet de eerste de beste groepsfoto is geworden. Na een demonstratie "in je onderbroek over een twee meter hoog kampvuur springen" werd het hoog tijd voor de volgende fase: Deense vrouwen. Denemarken is beroemd om het vrouwschoon wat voor de meeste spotters een extra stimulans is om dit fraaie land te bezoeken. Waar kun je nu méér vrouwen tegenkomen dan 's zaterdagsavonds in een gezellige uitgaansbuurt van een middelgrote stad? Vojens is maar een klein plaatsje waar niet veel te beleven valt, en Skrydstrup is niet meer dan twee boerderijen en een hooischuur, vandaar dat het nabij gelegen plaatsje Hadderslev werd uitgekozen voor onze nachtelijke escapades.

Eerlijk gezegd kan ik mij niet meer herinneren met hoeveel man we op stap zijn gegaan, en dat zegt al genoeg over het verloop van de rest van de avond c.q. nacht. Niet iedereen ging op stap maar men was wel zo aardig om ons met de auto in Hadderslev af te zetten, hoe we terug kwamen moesten we zelf maar uitzoeken. Er wordt wel eens gezegd: "we leven in een klein wereldje" en dit werd nog eens extra duidelijk toen bleek dat de eerste personen die we tegen kwamen niemand anders waren dan Robert Knoops uit Roermond en consorten! Zij waren al enkele dagen samen met de Denen aan het feesten en dus al voorzien van een benijdenswaardig alcoholpromillage, of moet ik in dit geval zeggen percentage? Het Deense nachtleven komt blijkbaar pas laat op gang want om elf uur was er weinig te beleven, hier zou later gelukkig verandering in komen. In de eerste "discotheek" was niet veel volk dus we hebben er zelf maar een zooli van gemaakt. Voorzien van donkere zonnebrillen (en zonder onderbroeken, maar dat even terzijde) werd de Denen de brabantse variant van "housen" (het zogenaamde "huizen") bijgebracht. Zelfs Willem, eigenlijk verstokt "anti-house", sloeg aan het huizen maar dat monde uiteraard weer uit in een flink partijtje "pogo'en". Één Deen dacht leuk te zijn door hardhandig mee te doen maar dankzij Paul lag hij al snel langs het podium. Na dit incident zijn we maar naar buiten gegaan.

De volgende tent werd ons aangewezen door enkele dames die we daarna maar gevolgd zijn. Dit bleek meer een bruin café (maar dan met wit meubilair) waar het eventjes goed vertoeven was. We waren echter niet gekomen voor Deens gezever dus na een half uur hielden we het ook hier voor gezien. Er restte ons nog maar één alternatief: een discotheek waar wel flink entree betaald moest worden maar waar het tenminste gezellig druk was. Zoals gezegd is het vrouwelijk schoon in Denemarken niet mis en dat bleek ook hier weer eens te meer. De DJ werd

afgewisseld met een live-bandje met een nogal potige zangeres. Paul blijft tot op de dag van vandaag bij hoog en laag beweren dat het eigenlijk een met hormonen geprepareerde vent was maar dat valt te betwijfelen. Het bandje speelde wel leuk, alleen waren ze niet te verstaan! Behalve het huizen hebben we ze hier ook de oerhollandse polonaise bijgebracht. Wat moet je anders op een plaat met de titel "Åghajjo Åghjå" of zoiets. Vreemd genoeg sloeg deze nieuwe dans bij de Denen behoorlijk aan, toen de gehele dansvloer in één lange sliert achter elkaar marcheerde zagen wij pas in wat wij Denemarken aan gedaan hadden en hebben we snel onze biezen gepakt.

Om een lang verhaal kort te maken, toen we weer buiten stonden scheen de zon al! Ook om vijf uur 's morgens waren de taxi's gelukkig rijkelijk beschikbaar zodat we ons geen zorgen hoefden te maken over de terugreis. Nadat Paul met een dame (op behoorlijke leeftijd) even iets rechtgezet had (...) en Willem bijna met geweld bij twee meisjes weggesleept moest worden stapten we met z'n vijfen in de taxi. De chauffeur was nu niet bepaald de gezelligste man ter wereld en onze fooi was daar ook naar: welgeteld 1 kroon (ongeveer 30 cent). Totale onkostenplaatje voor vijf man: 800 Kronen, oftewel zo'n 270 gulden. Wij blijven tegen beter weten in beweren dat elke kroon méér dan de moeite waard was.

Twee uur slaap bleek achteraf voor de meesten niet voldoende, maar we moesten nu eenmaal om acht uur op het veld zijn, dankzij enkele uitnodigingen kon de hele groep eerder het veld op én op de basis parkeren. De Nederlanders die de avond ervoor nog bijna in extase foto's van ons hadden genomen begonnen nu stampij te maken door ons ervan te beschuldigen dat we met opzet vertrokken zonder de camping te betalen, vreemd genoeg begonnen ze even later zelf in alle haast hun tentje af te breken. Hollanders zijn en blijven een maf volkje. Bij het vliegveld ontstond even onduidelijkheid welke poort wij moesten hebben zodat er een keer heen en weer gereden werd, niemand vond dit echter een probleem want de vrouwelijke wacht bij de uiteindelijk goede poort mocht er wezen! Sodeju. Even wist ze niet wat ze met die groep gestoorde Hollanders aan moest maar ze vatte het sportief op. Uitermate duf werd begonnen aan het "ontginnen" van de open dag. Eigenlijk was ik liever in bed gebleven...

Bier is beter dan vrouwen want...



een biertje ziet er 's ochtends nog net zo goed uit als toen de bar dichtging.

THRILLSEEKERS



"GOK MAAR RAAK VOOR 'N KNAAK"

Ceskoslovensko & Magyarország

deel 2

En hier zijn we dan met het tweede deel van de Tsjechoslowakije en Hongarije trip van afgelopen zomer. Marco en Willem waren blijven steken in Hongarije en daar pakken we de draad weer op. Nog even een correctie: de vorige keer vermelde drie MiG-15's in Praag staan na nauwkeurig onderzoek niet in de wijk Bubenec maar in Holesovice, ondertussen heeft men ook een Mi-4 aan de verzameling toegevoegd. De nummers achter de datum verwijzen naar het kaartje van Hongarije of het de vorige keer afgedrukte kaartje van Tsjechoslowakije. Daar gaan we.

VESZPREM-SZENTKIRÁLYSZABADJA vr.21-08-92

(11)

Na de onthutsende ervaringen op Pápa de vorige dag (het veld lag goed verscholen, het was een feestdag (foutje) en het was bloedheet) leek het geen slecht idee om onze plannen te herzien. Tot nu toe was van de planning toch niet veel terecht gekomen dus met nog een wijziging viel gemakkelijk te leven. Besloten werd dat de kans dat er in Tsjechoslowakije iets te zien zou zijn groter was dan in Hongarije, dus: zo snel mogelijk terug naar Tsjechoslowakije. Deze vrijdag was een prima gelegenheid om enkele waarschijnlijk "toegankelijke" velden aan te doen, waarna in het weekend Budapest bezocht kon worden en weer terug kon worden gereden naar Tsjechoslowakije.

Zo gezegd zo gedaan. Het eerste doel was het helikopterveld aan het Balatonmeer met de onuitsprekelijke naam, de gemiddelde spotter komt bij het uitspreken niet verder dan "Veszprem-Zentkrisablaba" of iets dergelijks. Vraag er voor de lol maar eens naar als je iemand tegenkomt die zegt er geweest te zijn. Ook dit veld is qua toegankelijkheid absoluut niet te vergelijken met de open Tsjechische velden. Vanaf het weggetje naar de bovenop een berg gesitueerde lokale vuilstort kon het een en ander gelezen worden. Het was pas negen uur in de ochtend maar toch begonnen de luchttrillingen ons al parten te spelen. Na een paar minuten begon het personeel van de vuilstortplaats (vuilstorters?) paniekerig te doen omdat men vond hier met een typisch geval van spionage te doen te hebben. Het opschrijven van ons kenteken en het aanschouwen van enkele niet te onderschatten honden was voor ons het teken om deze stek te verlaten. Bij het hek kon van uit een telefoonpaal nog meer genoteerd worden, we besloten het hierbij te laten.

Voor zover bekend gebruikt de Hongaarse luchtmacht als enige namen in plaats van nummers voor het aanduiden van de eenheden, op Veszprem staat het "Bakony regiment". De Mi-17PP is een ECM of ELINT uitvoering van de Hip.

Bakony HE:

Mi-17PP: 706, 707
Mi-17TB: 701, 703, 705
Mi-24D: 109, 111, 116, 117, 118

BUDAPEST-BUDAÖRS vr.21-08-92

(12)

Na het doen van inkopen en even bij het verlaten Russische veld Székesfehérvár gestopt te zijn werd richting Budapest gereden. Vlak voor de stad ligt langs de snelweg het sportvliegveld Budaörs. We waren er eigenlijk eerst voorbij gereden maar de aanblik van onder andere een MiG-21 zag er interessant genoeg uit om hier toch maar even te gaan kijken, dat bleek een goede zet te zijn! Verspreid over het veld stonden verschillende interessante oude kisten: MiG-21F-13 305 staat tentoongesteld bij de aeroclub, in een hangaar stond de gerestoreerde Polikarpov Po-2 HA-PAO, en tussen de vele opgeslagen civiele helikopters stonden de restanten van Mi-1 37, MiG-15bis 677 en een vreemde kruising tussen een vliegtuig en een speedboot compleet met luchtmacht kentekens en registratie 2202. Is it a boat? Is it a plane? No! It's a ...! Wie het weet mag het zeggen.

De vliegclub maakt gebruik van enkele voormalige Russische militaire toestellen waaronder Yak-52 899613/HA-JAH ex DOSAAF (sovjet paramilitaire vliegclub) en Yak-52 870309/177 ex V-VS (sovjet luchtmacht). Als klap op de vuurpijl stonden in een hangaar vier Zlinnetjes van de Hongaarse luchtmacht, de volledige naam van de eenheid waartoe ze behoren is "Magyar Honvédelmi Szövetség". Er moeten hele volkstammen zijn die deze tijdens hun trip naar Hongarije gemist hebben!

MHS:

Zlin 43: 075, 076, 077, 078

BUDAPEST-FERIGHENEY vr.21-08-92

(13)

Dit is het grote civiele vliegveld van Budapest. Behalve de tentoongestelde Russische Il-14 14700162/04 (rood) bij terminal II staan bij terminal I MiG-15 061, een MiG-17 met nepregi "1974" en MiG-21U 1418.

SZOLNOK-RÁKÓCZIFALVA vr.21-08-92

(14)

Dit veld vereist een behoorlijke rit richting het zuidoosten, pas als je in de buurt van dit veld auto's met Oekraïense kentekens ziet rondrijden begrijp je hoe ver je eigenlijk wel van huis af bent! Dit veld herbergt de Hongaarse transportvloot en een museum in oprichting. Vanaf een zandpad die parallel loopt aan de baan kan alles gelezen worden, ware het niet dat het zó heet was dat we vier heli's hebben moeten laten schieten wegens luchttrillingen. Als je met pijn en moeite met je verrekijker staat te klunzen terwijl de niet warme maar echt hete lucht tegen je gezicht slaat krijg je behoefte aan een andere hobby. Het bleek die dag dik over de veertig graden te zijn geweest. Het museum beschikt onder andere over Mi-4 13, Dostduitse Il-14 426 en Tsjechische Li-2 (DC3-kloon) 209. Ergens achteraf bij een meertje liggen twee MiG-15's of -17's langs het hek waaronder (waarschijnlijk) de 307.

**Szolnok VSE:**

An-26: 202, 204, 208, 405, 406, 407, 603
 Mi-2: 0349, 7808
 Mi-8P: 730, 10447
 Mi-8TB: 10433, 10444

KECSKEMÉT vr.21-08-92

(15)

Dit MiG-21 veld werd op de terugreis naar Budapest even aangedaan maar omdat er (zoals verwacht) niet gevlogen werd lieten we het maar bij poortwachter MiG-21F-13 25. Uitgedroogd werd koers gezet richting een camping in Budapest.

Er bleek inderdaad een camping bijna in het centrum van Budapest te bestaan. 's Avonds zijn we (weer zonder te betalen) op de tram gestapt naar het centrum. Na het eten (McDonalds) en een problematisch telefoontje naar huis begonnen we met de verkenning van het o zo mooie Budapest. Tenminste, dat zou het moeten zijn, wij konden in eerste instantie niet meer ontdekken dan een vervallen arbeiderswijk. Uiteindelijk bleken we in een ander deel van de stad te zitten dan we dachten, zodat we na aanpassing van de route toch nog van al het architectonisch schoon konden genieten. Terwijl we op een terrasje van het bier zaten te genieten speelde zich op enkele meters van ons af een echte maar knullig in elkaar gezette drugs-transactie af! Dit werkte behoorlijk op onze lachspieren wat door de plaatselijke mafiosi niet kon worden gewaardeerd. Het werd tijd om de weg terug te vinden. Net zoals in Praag navigeerden we op de McDonalds, maar helaas voor ons bleek Budapest werkelijk hiermee overspoeld te zijn zodat van onze navigatie niet veel terecht kwam.

TÖKÖL za.22-08-92

(16)

Voordat we weer naar het noorden vertrokken wilden we nog even het verlaten veld Tököl aan een onderzoek onderwerpen. Hiervoor moest de Donau per veerboot overgestoken worden wat een unieke ervaring werd. Het bootje zag er al niet zo stevig uit maar toen de kapitein tijdens het aanmeren zijn sloop aan de grond liet lopen ging hij wat ons betreft behoorlijk af. No cigar! Op het veld waren behalve een lange betonnen muur, een hoop shelters en berg egaalgroene (waarschijnlijk Irakese) Hips zonder kentekens het enige wat opviel.

BUDAPEST (SZIGET SZENTMIKLOS) za.22-08-92

Toegegeven, we waren min of meer de weg kwijt en reden meer op het gevoel dan op de kaart door Budapest heen. Dat kwam achteraf goed uit want in de zuidelijke wijk Sziget Szentmiklos reden we bijna bovenop een verzameling interessante vliegtuigen! Het is ons nog steeds niet helemaal duidelijk wat deze verzameling moest voorstellen: is het een museum, iemands privé-collectie of behoorde het toe aan een onderhoudsbedrijf. Er was niemand om dit aan te vragen zodat we uiteindelijk dankzij de rijkelijk toegepaste covers niet alles gelezen kregen, ondanks het uitproberen van de meest vreemde standjes en posities. Blikvangers waren MiG-21U 1407 en een ingepakte L-29, de rest bestond uit helikopters: Mi-1 met constructie-nummer 04031, een andere Mi-1 met waarschijnlijke registratie 011 en Ka-26 400. Wie hier meer gelezen heeft mag dit terstond aan ons melden.

ZVOLEN-SLIAC za.22-08-92

(17)

Weer terug in Tsjechoslowakije. Het stadje Zvolen stelt op een knullig gerestoreerd kasteeltje na niet veel voor, maar heeft wel een vliegveld. Dit veld werd tot voor kort door de Sovjet-luchtmacht gebruikt maar is tegenwoordig thuisbasis van een squadron Tsjechische MiG-21's. Sinds de opdeling van het 8SLP heet het eerste letka (squadron) 81sqn terwijl het tweede letka tegenwoordig op Ostrava-Mosnov staat als 82sqn. Men heeft op Zvolen geen shelters zodat een hele rij MiG's buiten stonden, ze waren uiteraard ook gecoverd zodat er geen een te lezen was. Aan de kop van de baan stonden twee MiG's en twee L-39's op scramble-alert zodat er gelukkig nog iets te lezen viel. Een bezoekende of tijdelijk gestationeerde Mi-17 en een afgedankte Il-14FG complementeerden de zaak.

81sgn:

L-392A: 4705, 4711

MiG-21MF: 9502, 9710

bezoek:

Mi-17T: 0817

CL

In Zvolen is een kleine camping waar we de rest van het weekend door moesten zien te brengen. Na het kasteel bezocht te hebben zijn we gaan eten in een soort van eetcafé. De eigenaar sprak echter geen woord engels en Duits wat uiteraard tot komische taferelen leidde. Onder het motto "gok maar raak voor 'n knaak" hebben we uiteindelijk het duurste van de kaart gepakt wat gelukkig goed binnen te houden was. De zondag werd gevuld met wat rondsletteren, eten en drinken. Een slimmerik had een heuse magnetron op de kop getikt en verkocht nu via een loketje "hamburgers". Ze smaakten echter absoluut niet naar hamburgers maar waren afgezien daarvan best wel lekker. 's Avonds vulde het plein zich met een enorme hoop jeugd, en aangezien de gemiddelde Slowaakse vrouw er mag wezen werd het een gezellige avond. Iemand die hier een goede kroeg opent verdient goud.

Na een lang en rustig weekend was het eindelijk maandag. Op het veld was niets veranderd en we wilden graag het veld op om de MiG's te lezen, aan de poort stuitte we echter op een gigantisch taalprobleem en een hoop onwil. Soms tref je het met het regelen van basisbezoeken, en soms absoluut niet. Na een half uur voor niets aan de poort te hebben gestaan besloten we (met tegenzin) dat het de moeite en de tijd niet waard was om nog langer te wachten.

TRENCIN ma.24-08-92

(18)

Dit onderhoudsveld is de tegenhanger van Praha-Letnany, net zoals op Letnany wordt hier onderhoud gedaan aan toestellen van de Tsjechische luchtmacht (L-29, L-39, L-410, MiG-23, Su-22 en Su-25) en andere luchtmachten, en net zoals op Letnany was een bezoek in een paar minuten geregeld. Een engels sprekende pief op de fiets leidde ons rond over het terrein en in alle hangaars. Absolute klappers waren natuurlijk de vier Egyptische Delfins en de drie opgeslagen Irakese Albatrossen. Voor de liefhebbers: de constructienummers van de Egyptenaren waren respectievelijk 792621, 892860, 892922 en 892932. Eén L-29, twee L-39's en een luchtmacht L-410 konden wegens het gebrek aan wat voor verf dan ook op de toestellen niet worden gelezen. Op het veld staan ook L-29R met het nepnummer 8291 (eigenlijke registratie 2821), MiG-21F-13 0412 en Su-7BM's 5021 en 5316 weg te rotten, terwijl tussen de gebouwen Il-14S 5101 zijn laatste dagen slijt. Leuk was het verhaal over de in onderhoud zijnde Aeroflot L-410's: voor elke twee onderhoude toestellen accepteert men een derde als betaling! Na afscheid van onze gids genomen te hebben werden we midden op het veld in de steek gelaten en moesten we op eigen houtje de weg naar de uitgang terug vinden... Een beetje ondernemend terrorist weet hier munt uit te slaan.

Letecké Opravny Trencin:

L-29: 2409, 2603/42, 2619

L-39C: 0115, 0445

L-392A: 5013

MiG-23BN: 5735, 5744, 9817

MiG-23UB: 8327

Su-22M-4: 2217, 2719

Su-25K: 5003, 5007, 5008, 5033

L-29: 1543, 1581, 1595, 1605

L-39:/433105,/433108,/433110

CL

"

"

"

"

"

"

Egypte

Iraq

PIESTANY ma.24-08-92**(19)**

Dit moet haast wel het mooiste veld van de Tsjechische luchtmacht zijn: klein met veel vliegactiviteiten en van alle kanten goed bereikbaar. Al vanaf het civiele luchthavengebouw is een groot deel van het veld te overzien. Hier is een trainingseenheid gebaseerd met smakelijke hapjes zoals Mi-2 helikopters. Een andere goede plaats is vanaf de spoorwegovergang bij het hoofdkwartier, je moet hier wel snel te werk gaan omdat binnen de kortste keren talloze militairen verontrust uit het raam hangen te kijken. Eén officier die toevallig toch langs liep kon onze spionage-activiteiten allerminst waarderen en meende ons daarop te moeten aanspreken. Hier rees voor hem een probleem: zijn kennis van buitenlandse talen hield op bij het woordje "problem!". Dat woordje stamelde hij meerdere malen uit terwijl wij ons ervan vergewisten alles gelezen te hebben. Ons met een glimlach gebrachte "No problem!" schoot bij hem helemaal in het verkeerde keelgat waarna we maar zijn afgenoekt.

De mooiste plek is aan de overkant van het veld, bereikbaar via een zandpad. Vanaf de spoorlijn (pas op, deze is in gebruik!) sta je nog geen vijftig meter vanaf de baanop, wat uiteraard een schitterend gezicht is. Vanaf hier is ook de L-39 lijn met gemak te lezen. Of de Mi-8'en daadwerkelijk op bezoek waren of dat er één of beide hier (tijdelijk) gebaseerd staan konden wij niet onderscheiden. Aan de kant van het luchthavengebouw is vanaf de grote weg Mi-4 1093 te zien welke gebruikt wordt voor instructie-doeleinden.

3TR:

L-39C: 0102, 0442, 0444, 0447, 0448
 L-39ZA: 1701, 4701, 5015, 5019
 L-410M: 0402, 0502, 0503
 Mi-2: 3301, 3302, 4524, 7734, 7737, 7738, 7739,
 7741, 7742, 7743, 8212, 8213, 8216, 8217

bezoek:

Mi-8P:	0830	CL	3SMDLP
Mi-17T:	0833	"	9333Lk

PROSTEJOV ma.24-08-92**(20)**

Nog zo'n lekker open en klein veld. Wie de goede plek kent (de vervallen slagboom negeren) leest het hele veld in één klap leeg en kan na vijf minuten weer afnokken. Een grasveld vol Hinds is een imposant gezicht met als toegave de zeldzame Mi-24DU, dit is een ongewapende trainervariant van de D-Hind. Voor de Hips moet wat meer moeite worden gedaan omdat deze in twee rijen achter elkaar staan. Aan de kant van de "spottersplaats" staat bij enkele barakken Il-14 3109 eenzaam van zijn oude dag te genieten.

51VRP:

Mi-24D: 0100, 0102, 0103, 0146, 0149, 0214, 0215, 0216, 0217,
 0218, 0219, 0220, 0221, 0222, 0223, 4009, 4011
 Mi-24DU: 6050

9333Lk:

Mi-17T: 0831, 0832, 0833, 0834, 0835, 0837, 0838, 0840

In de buurt was een camping met een nogal vreemde eigenschap: er was geen vlak stukje gras te bekennen! Het werd een avond met provisorisch eten en smakeloos bier uit papieren bekertjes. De nacht was niet alleen lang maar ook heel erg schuin, als u begrijpt wat ik bedoel...

Dit is een veld met gemengde gevoelens. Aan de ene kant doet de gedachte aan vliegende MiG-21's, Delfins en Albatrossen het libido stijgen, terwijl aan de andere kant een platform met zo'n negentien goed ingepakte (en dus niet te lezen) Su-7's de moed in de schoenen doet laten zinken. Er was wel een Su-22 zonder cover die hier waarschijnlijk in onderhoud stond. De MiG's van het 1e trainingsregiment hadden er deze ochtend blijkbaar geen zin in want er was slechts één tweezitter te zien welke naar de kop van de baan werd gesleept voor motortests. Het tijdelijk gebaseerde 2e trainingsregiment (de thuisbasis Kosice was gesloten) had dus het rijk alleen en maakte daar dankbaar gebruik van. De westelijke baankop is niet gemakkelijk te vinden, na het negeren van het zoveelste verbodsbord kom je op het weggetje uit naar de radarpost in de landing. Vanaf de bosrand sta je waarschijnlijk wel al op het veld maar ook goed uit het zicht. Overigens sta je ook midden in een soort van fazantenkwekerij, letterlijk honderden van deze gepluimde hapjes lopen je voor de voeten en zijn met geen mogelijkheid weg te jagen ("Wat eten we vanavond?"). Na snel beraad besloten we tussen de middag "even" heen-en-weer te rijden naar Ostrava-Mosnov, misschien dat de MiG's 's middags op Prerov wel zin hadden om te vliegen. Vlak voordat we tijdelijk van dit veld afscheid namen konden we de An-12 lezen die 's morgens al binnenstond en nu besloten had af te nokken.

Na terugkomst van Ostrava (zie hieronder) bleken de MiG's echt een vrije dag te hebben genomen, de Delfins en Albatrossen vlogen echter af en aan. Met meer geluk dan wijsheid kwamen we tijdens het onderzoeken van dit veld uit bij de flightline van het 2e trainingsregiment. De schutting is niet hoog en de telefoonpalen geven je alle gelegenheid om alles te lezen, alleen de neuscodes welke de meeste Delfins hier blijken te hebben zijn moeilijk te zien. Behalve de Delfins waren ook enkele Albatrossen te lezen waaronder een exemplaar van het andere regiment en een kleurrijke en vrij zeldzame L-39V doelsleper. In een openstaande shelter kon een gecamouflerde MiG-21 worden gelezen wat de score wat MiG's betreft op twee bracht.

1TR:

L-39ZA: 5017
 MiG-21MF: 9813
 MiG-21UM: 9399

2TR:

L-29: 1720, 2846, 2847, 2848, 2849/40, 2850, 2851, 3228/36,
 3232, 3241, 3244/1, 3250, 3403/12, 3404, 3408/34
 L-39C: 0112
 L-39V: 0740
 L-39ZA: 1730

bezoek:

An-12BP:	2105	CL	1SMDLP
Su-22M-4:	4007/32	"	20BLP

Wie denkt hier alles vanaf het civiele luchthavengebouw te kunnen lezen komt bedrogen uit, men krijgt hier de indruk op het verkeerde vliegveld aangeland te zijn. Geen paniek! Rij allereerst linksom het veld en sla in het dorpje Petrvaldik aangekomen direct linksaf, je komt dan tegen het hek uit waar de flightline met MiG's goed te overzien is. Net als op Zvolen waar het andere squadron van 8SLP staat heeft men hier niet de beschikking over shelters en staat alles buiten. Als men toevallig vliegt (wat bij ons niet het geval was) of

men doet onderhoud (wat wel het geval was) kan met geluk het een en ander worden gelezen, in ons geval elf MiG-21's, mede omdat men hier niet al te secuur is met het aanbrengen van covers. We moesten wel geruime tijd wachten totdat de zon bedekt werd door een grote wolk omdat de luchttrillingen niet van de lucht waren (?). Langs het platform stond eveneens de aan de kant gezette Su-7BM 5618 maar deze was zo'n anderhalve maand later spoorloos verdwenen. Terwijl wij met moeite naar de MiG's stonden te staren zorgde een Mi-24 voor welkome afwisseling.

Helemaal aan de andere kant van het veld is de tactische luchttransportvloot van de Tsjechische luchtmacht gestationeerd. Wie in het dorpje Albrechtisky rechts afslaat rijdt recht tegen het hek aan vanwaar alle toestellen te lezen zijn. Aan deze kant staat ook Il-14T 3145 bewaard voor het nageslacht.

1SMDLP:

An-26: 2408, 2409, 2507, 3208
L-410T: 1133, 1134
Mi-17T: 0818, 0820, 0821, 0827, 0829

82sqn:

MiG-21MF: 1113, 1114, 1201, 1203, 1204, 1205, 4038, 4425, 5512, 5581
MiG-21UM: 3166

bezoek:

Mi-24V-1: 0704 CL 11VRP

VYSKOV di.25-08-92

(23)

Na Prerov kwamen we weer langs Prostejov waar niets bleek te zijn veranderd (het vermelden niet waard dus). Op de weg naar Brno en Nemed nad Oslavou kom je langs Vyskov waar een klein museumpje langs de snelweg/noodstartbaan ligt. Er zijn enkele onduidelijkheden over de toestellen van dit museum. Zo heeft de Mi-1 twee regi's door elkaar staan, het constructienummer lijkt echter 4005 te bevestigen. Eén van de Mi-4's heeft geen regi, toch zijn er minstens twee "in omloop": 0599 en 1153, laatstgenoemde staat vermeld op de (mogelijk van een ander toestel geleende) wapenophangpunten.

museum:

Il-14T: 3144
Mi-1: 4005/"4105"
Mi-4: 4139,
MiG-15: 3912
MiG-21F-13: 1106
MiG-21PF: 1311
Su-7BM: 5521
Su-7UM: 1015

HAVICKUV-BROD wo.26-08-92

(7)

Na de overnachting op een weinig bijzondere camping, op de receptioniste met haar opmerkelijke voorgevel na dan, bleek dat de Fitters op Nemed nad Oslavou net zoals de avond ervoor niet vlogen. Op de terugweg naar de "gouden driehoek" (zie het vorige deel van dit tripverslag) kwamen we weer langs Havlickuv Brod, deze keer hadden we twee gele Mi-2'tjes: de 0712 en de 8218.

SMVRP:

Mi-2: 0240, 0241, 0712, 0713, 5432, 8218, 9427
Mi-8T: 0816, 1032, 1232, 1532, 1632, 2032

CASLAV-CHOTUSICE no.26-08-92

(6)

Terug in de "gouden driehoek", zouden we nu wel de gouden plak behalen? Caslav was echter muisstil, er stond slechts één Flogger op de flightline waar druk aan gesleuteld werd. Niet getreurd en op naar HET veld: Hradec Kralové. Pardubice werd voor het gemak maar even overgeslagen.

288LP:

MIG-23BN: 9830

HRADEC-KRALOVÉ no.26-08-92

(4)

Great Balls Of Fire! Er is niets zo mooi als hier aan komen rijden en dan de flightline vol met Fishbeds en Fitters zien staan. Toen we arriveerden kwam net de laatste Su-22 binnen, maar na een uurtje pauze begon men gelukkig weer met vliegen. Ook de FLS was goed actief, vijf L-410FG's vlogen of stonden op de flightline, een zesde werd even uit de hangaar gesleept om de motoren proef te draaien. Er bestaat nog enige onduidelijkheid of de luchtmacht zes of zeven van deze toestellen heeft, in eerstgenoemde geval is dit de 1525 geweest. Mogelijk staat Mi-17 0825 hier tijdelijk gebaseerd, broertje 0826 was voorzien van een opvallende haaietek!

Hoewel we eigenlijk al op het veld en behoorlijk dicht bij de baankop stonden werden we door de militairen met rust gelaten. Af en toe keek er iemand op wat wij aan het doen waren maar daar bleef het bij. Uitzondering was de soldaat die langs de baankop was gedropt om de hele dag vuurpijltes af te schieten om vogels weg te jagen. Op een gegeven moment wist hij niet meer wat interessanter was: twee spionnen met verrekijkers of de kudde vogels die ergens tussen de landingsbaan en een aanstormende Fitter hing! Na het opstijgen van twee MiG-21's en alle Su-22's op één na zijn we hier (met tegenzin) afgenokt omdat we nog vóór het donker Praag wilden bereiken, er moest weer eens hoognodig geld gewisseld worden (en een avondje stappen in Praag is nooit weg!).

47PZLP:

L-29: 3240, 3243
 MiG-21R: 1904, 2066, 2101, 2133
 MiG-21US: 0732
 Su-22M-3U: 6602
 Su-22M-4: 2218, 2220, 2702, 3312, 3316

FLS:

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

bezoek:

L-410M:	0404, 0405	CL	1SMCLP
L-410UVP:	0730		"
Mi-17T:	0825, 0826		"

In de buurt van Praag kwamen we in een onweersbui terecht wat tevens het enige slechte weer van de trip was. Op Kbely aangekomen bleek het niet alleen nog licht te zijn maar nog eens droog ook. Voor de zoveelste keer kon het veld leesgelezen worden, zonder opmerkelijke feiten zodat we de nummertjes daarvan maar achterwege hebben gelaten.

Met opvallend veel gemak werd dezelfde camping als de vorige keer gevonden. Weer stapten we, uiteraard zonder te betalen, op de tram richting centrum. Helaas

hadden we de verkeerde tram te pakken zodat we niet helemaal uitkwamen waar we eigenlijk heen wilden. Na enig loop- en zoekwerk hebben we de McDonalds toch nog gevonden. Terug op de camping dachten we rustig van onze nacht te kunnen genieten maar daar stak een luidruchtig groepje Duitsers (altijd weer Duitsers!) een stokje voor. En het dan gek vinden dat onze afkeer van Duitsers blijft groeien... Even lol trappen is leuk maar als om 2 uur 's nachts Metallica over de camping schalt gaat het toch iets te ver. Gelukkig besloten ze rond half drie om hun vertier ergens anders te zoeken. Als demonstratieve tegenmaatregel hebben we de volgende ochtend de camping niet betaald. No sleep, no pay!

BECHYNE do.27-08-92

(24)

Nog vrij duf zijn we naar het zuidelijke MiG-21 veld Bechyne gereden waar we laat in de ochtend aankwamen. Helaas werd er niet gevlogen om redenen die ons snel genoeg duidelijk zouden worden. Terwijl we net twee decoy MiG-21's hadden ontdekt trok een overvliegende MiG-23 onze aandacht, blijkbaar vloog het nabij gelegen České Budejovice wel! Zonder verder enige aandacht aan de twee decoys te besteden zijn we richting České gescheurd. De volgende middag zijn we even naar Bechyne terug gereden om voor alle zekerheid de twee MiG's toch maar zelf te lezen, het zijn MiG-21F-13's 0103 en 1001.

ČESKÉ BUDEJOVICE-PLANÁ do.27-08-92

(25)

Meest opmerkelijke object in het landschap tussen deze twee velden is een enorme kerncentrale in aanbouw, vlak langs de weg. Het is een majestueus gezicht, later bleek bij navraag dat de vliegers van České Budejovice de koeltorens graag als navigatiepunt gebruikten. Leuk punt om motorstoring te krijgen... In de stad zagen we opeens een MiG-29 op het veld aanvliegen, een vreemd gezicht als men bedenkt dat hier helemaal geen MiG-29's gebaseerd staan en bezoekende kisten zeer zeldzaam zijn. Het mysterie werd bij de hoofdpoot opgehelderd, er hingen talloze posters met daarop de welluidende tekst "Letecký Den". We weten nog steeds niet wat het precies betekent maar het klonk verdacht veel op "vliegshow". Toch maar even navragen bij de poort. En ja hoor, geheel onverwacht bleek die zaterdag het veld een open dag te hebben. Zoiets is altijd mooi meegenomen maar het bracht wel onze planning (weer) in de war. De hele week werd niet operationeel gevlogen maar alleen geoefend, zo ook deze en de volgende dag.

In een poging om eerder het veld op te komen kwamen we uiteindelijk in contact met een goed engels sprekende MiG-23 vlieger. Deze goede man had onlangs als eerste voormalig Warschau-Pact vlieger een militaire vervolgopleiding gedaan in de VS, en was nu helemaal in de ban van "The American Way Of Life" en vooral bier! Hij bleek niet alleen een ware kenner op dit gebied te zijn maar had er zelfs hoogstpersoonlijk voor gezorgd dat er in hun nieuwe squadronembleem (1 Letka ISLP) een vat Budweiser bier voorkwam. Nu we het toch over Budweiser hebben moet hier even een misverstand uit de wereld worden geholpen: hoewel de Amerikanen menen het originele Budweiser-bier in huis te hebben wordt de enige echte Budweiser in České Budejovice gebrouwd en sinds kort ook als "Budweiser" op de markt gebracht. České Budejovice betekent overigens niets meer dan "Tsjechisch Budweiser", en daar zijn de lokale vliegers maar wat trots op!

Na enkele uren gezellig met een paar vliegers in het squadrongebouw doorgebracht te hebben werd afgesproken dat we 's zaterdags tijdens de vliegshow bij de poort opgewacht zouden worden door onze "Amerikaanse" vriend die ons dan rond zou leiden. Er viel op het veld verder niet veel te lezen zodat we ons rustig installeerden op de camping langs het veld. Behalve een L-39 van České zelf konden we genieten van het met L-39's uitgeruste nieuwe demoteam van de Tsjechische luchtmacht en een formatie Hinds.

CESKÉ BUDEJOVICE-PLANÁ vr.28-08-92

(25)

Het had zo'n mooie dag kunnen worden ware het niet dat tragedie al vroeg in de ochtend toe zou slaan. 's Morgens even na zessen (!) werden we gewekt door een opstijgende MiG-23, blijkbaar de weervlucht. Wij hadden echter geen haast en kwamen pas rond half tien in de landing (bushalte langs de weg, bijna recht onder de landingslichten) aan, we werden onmiddellijk getraakteerd op een strakke formatie van drie laag overscherende Floggers, één met gestrekte vleugels, één met half ingeklapte vleugels en één met de vleugels geheel naar achteren. Tweede programmapunt was weer het L-39 team wat een verre van vlekkeloze demonstratie weggaf. Achteraf bleek dat hier de reserve-vliegers van het team in zaten. Na een bezoekende L-29 stond even later geheel onverwacht een MiG-21 op de baan die met veel lawaai het luchtruim koos. De MiG begon zijn voorstelling een tamme bocht van 180° linksom, gevolgd door een serie scherpe bochten rechtsom. Na anderhalve cirkel uitgevoerd te hebben ging het mis. Vanaf waar wij stonden verdween het toestel voor de tweede keer achter een voor onze neus staand reclamebord. De eerste keer kwam de MiG keurig weer aan de andere kant van het bord tevoorschijn, maar de tweede keer niet. Ervan overtuigd dat er iets niet goed ging keken we onder het bord door er waren er nog net getuige van dat de onfortuinlijke MiG op enkele honderden meters van ons vandaan onbestuurbaar de grond in dook, gevolgd door een gigantische vuurzee. Daar sta je dan met je verrekijktje en je notitieboekje, even niet acceptierend dat je zojuist getuige bent geweest van een zwaar vliegongeluk waarvan je eigenlijk nooit bij stil staat dat zoiets tijdens een vliegshow (ik reken repetities voor het gemak ook tot vliegshows, er worden per slot van rekening dezelfde manoeuvres uitgehaald) voor je ogen kan gebeuren.

De schok en de schrik was echter snel voorbij en om verscheidene duistere redenen wil je als spotter toch zo snel mogelijk op de plaats van het ongeval aanwezig zijn, al is het maar voor het heilige nummertje te lezen (we merkten de MiG te laat op om hem te lezen). Na een paar minuten zoeken waren we als een van de eersten ter plaatste, alleen een gele Mi-2 (de 0715) en enkele dorpsbewoners waren vóór ons gearriveerd. Willem bleef wijselijk relatief op afstand, maar Marco, bewapent met perspas en een onduidelijk oerinstinct om "erbij te zijn", begaf zich tussen de brandende wrakstukken. Blijkbaar was de MiG in een vrij vlakke positie aan de andere kant van een riviertje terecht gekomen waar de achterkant van het toestel volledig was gedesintegreerd. De voorzijde van de romp, ongeveer vanaf de vleugels, was over de rivier gelanceerd en in een weiland uit elkaar gespat. Het was een gruwelijk gezicht, overal hoopjes brandend metaal, sommige stukken nog herkenbaar als een wiel, canopy of dashboard, andere stukken niets meer dan verwrongen aluminium. Over het weiland hing een verstikkende rook en een onbeschrijfelijke stank. Bij één hoopje stonden enkele militairen waaronder een stel ziekenbroeders mistroostig te kijken. Ook onze vriend de MiG-23 vlieger stond erbij en Marco voegde zich bij hem. Het hoopje bleek het restant van de vlieger te zijn, alleen de romp zonder ledematen en hoofd. Stel je een net geslacht varken in het slachthuis voor en je weet waarover we het hebben, alleen dan met restanten van een vliegeroveral. Marco was maar wat blij over een nuchter hoofd en een sterke maag te bezitten. Na een kort praatje met de "Amerikaan" werd de afspraak voor zaterdag nog eens bevestigd en dropen we beduusd af. Vandaag even geen vliegtuigen meer.

Bij navraag bleek heel dit tragisch gebeuren te draaien rond MiG-21MF 7709 van het 9e SLP van Bechyne. De elders in deze ACE geplaatste foto van de bewuste MiG is kort ervoor door iemand anders op bechyne gefotografeerd. Boven de

crashplaats vloog geruime tijd L-410 0731 van Kbely rond, 's Middags kwamen nog meer transporttoestellen waaronder minstens één An-26 binnen. Wij zijn die middag van ellende maar de stad in gegaan om wat afleiding te zoeken. Om begrijpelijke reden smaakte het eten en het bier die avond niet.

1SLP 1Lk:

MiG-23ML: 2402, 2406, 2409

bezoek:

L-29: 3247

CL

L-410UVP: 0731

"

3SMDLP

CESKÉ BUDEJOVICE-PLANÁ za.29-08-92

(25)

Dok 's zaterdags, de dag van de open dag, werden we 's morgens vroeg al gewekt door de weersvlucht. Blijkbaar had men besloten gewoon door te gaan met de vliegshow, ondanks het ongeluk van de vorige dag. Aan de poort kwamen we onze grote bier-vriend weer tegen die ons even later een persoonlijke rondleiding over het veld gaf. Helaas konden we niet overal komen omdat er te veel hoge officieren rondliepen. Tot drie uur hebben we op het veld rondgelopen (en in de rij voor de biertent gestaan). Zowel in de static als in de show zaten louter Tsjechische kisten. Op de static stond een andere demo MiG-21 die wijselijk niet vloog. Meest opmerkelijke showpunten waren twee Mi-24 formaties, een formatie van vier L-410's compleet met rook (1), het L-39 demoteam met drie gecamoufleerde en drie witte Albatrossen (0111, 4605 en 4607), een Fitter en een Frogfoot met haaietek (8072). De eveneens vliegende L-39MS is eigendom van de luchtmacht maar wordt gevlogen door de Aero-fabriek, inclusief het Parijs-nummer van vorig jaar. Nadat we zeker waren alles gelezen te hebben zijn we aangereden richting "home sweet home".

Letecky Den:

An-26:	2506, 3208	CL	1SMDLP
L-39C:	0106, 0111, 0113, 0443, 4605, 4607	"	2TR
L-39MS:	0001/367 (parijs nummer)	"	Aero
L-39V:	0725	"	2TR
L-39ZA:	2421,	"	
	2427,	"	1SLP 2Lk
	2341	"	11SLP 1Lk
L-410T:	0926, 0929, 1132, 1133, 1134	"	1SMDLP
Mi-2:	0715	"	(ARS)
Mi-17T:	0810	"	3970Lk
Mi-24D:	0147, 0150, 0151	"	51VRP 2Lk
Mi-24V-1:	0710, 0786	"	11VRP
Mi-24V-2:	0834, 0837, 0929	"	11VRP
MiG-21MF:	2205	"	9SLP
MiG-23MF:	3641, 3887	"	1SLP 2Lk
MiG-23ML:	2402, 2406, 2409, 4644, 4860	"	1SLP 1Lk
MiG-23UB:	8107	"	1SLP 2Lk
MiG-29:	3911, 5113	"	11SLP 1Lk
Su-22M-4:	4009/29/NA-2B, 4209/54/NA-1E	"	20SBOLP
Su-25K:	8072, 8073	"	30BILP

Wegens plaatsgebrek en eindeloos gezever moeten we het laatste veld (Liné-Dobraný) uitstellen tot de volgende ACE, mocht daar nog behoefte aan zijn. Dan ook een tripverslag uit... Japan!



Fotograferen op Havickluv-Brod is geen enkel probleem. Mi-8T 1132 is één van de vele heli's van het SNVRP met "32" in de regi. Waarom? Geen idee! (23-10-92)



Deze Let-410M 0503 werd gefotografeerd op het mooiste veld in Tsjechoslowakije, Piestany. Je kunt op legale wijze tot vijftig meter van de baan komen. (22-10-92)



Helaas, hij is niet meer onder ons. Zoals in het tripverslag beschreven staat stortte deze speciale MiG-21MF tijdens een vliegdemostratie neer. (archief)



Orions op Eindhoven zijn tegenwoordig niet zo frequent meer te zien als een paar jaar geleden. Dit exemplaar showde nog eens de jubileum-kleuren. (23-09-92)



Vreemd genoeg staat deze Citation niet tussen de civiele movements maar is wel op Eindhoven geweest. Blijkbaar komt er méér bezoek dan wij weten. (23-09-92)



We kunnen het gewoon niet laten, daarom zo maar een mooi plaatje van een Eindhovense Thunderstreak ergens aan het eind van de jaren zestig. (archieff)