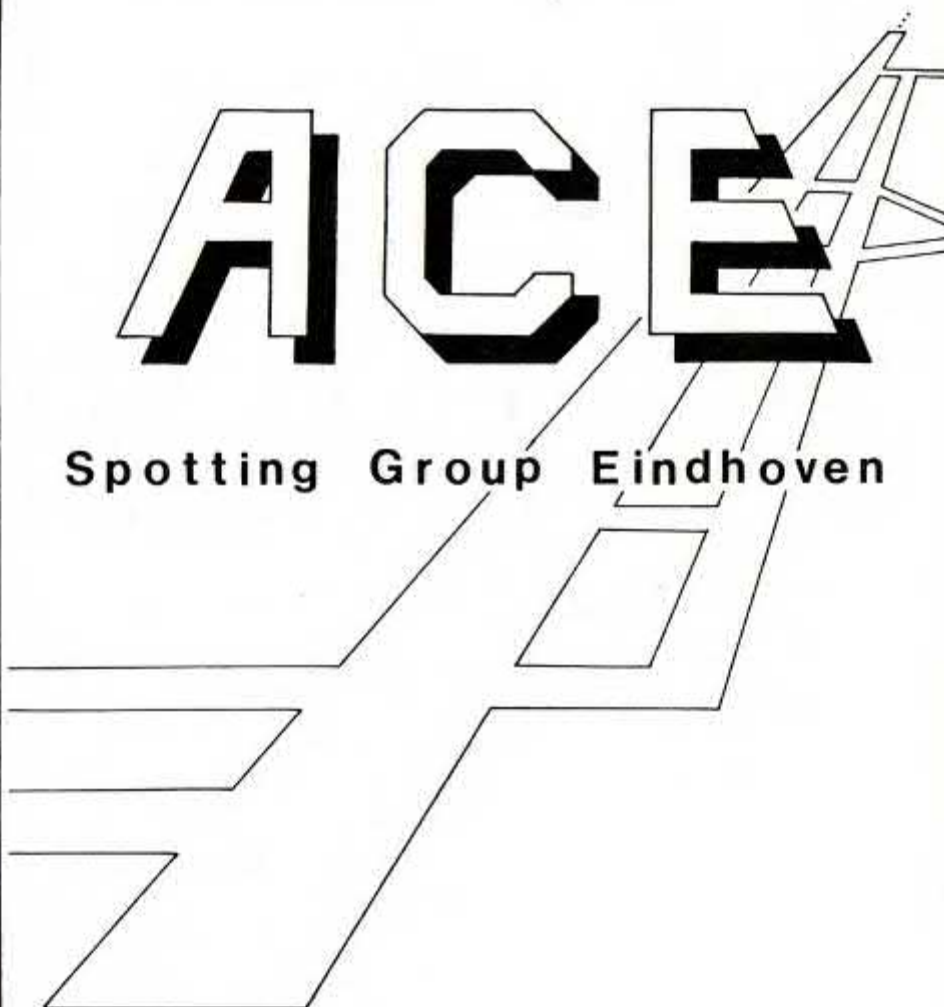




ACE

Spotting Group Eindhoven

1991/2 ————— **April**

REDAKTIONEEL

ACE is een tweemaandelijks uitgave van SG Eindhoven, en is alleen bedoeld voor privé gebruik. Overname van gegevens is enkel met bronvermelding toegestaan. Lidmaatschap SGE (1 jan tm 31 dec) is inclusief abonnement op ACE.

Losse nummers excl. verzending: f 2,50 per nummer

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

Los abonnement ACE : f 17,50 per jaar

Lidmaatschap SGE : f 20,-- per jaar

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

Redactieadres:

Marco Dirkx Klaproos 20 5684 JA Best 04998-90792

Redaktiesamenstelling:

Marco Dirkx : Hoofredactie, Monografieën & Thrillseekers

Jan-Pieter Bergmans: Militaire Redactie

Perry Dirkx : Militaire Redactie

Hans vd Donk : Civiele Redactie

Willem Westerhof : Militaire Redactie

Frits Widdershoven : Thrillseekers & Plaatpraat

De tweemaandelijks dankjewels:

Frans vd Broek, Ron v Dooren, Eindhoven Airport, FLASH Aviation, Grolsch, Marcel Houtkamp, Ed Kooymans, Stephan vd Krommenacker, Stephan Lodewijks, Adj. Logister, de NF-5, Rijkspolitie Eindhvn, Ben Schilders, Streekarchief, Maj. Texier, Pascal Winters.

Het is voorbij, geen NF-5'jes meer op Eindhoven (snik!). In deze ACE een terugblik op het officiële afscheid. Ook alweer het derde deel van het Blackbird verhaal, meer fototips, een bladzijde uit de rijke Welschap historie, een nieuwe rubriek met als eerste onderwerp een kist om van te watertanden, en last but certainly not least het verslag van onze twee vliegtuigbouw-studenten relaxend in Portugal. Andermaal weer veel leesplezier.

inhoud	pagina
Redaktioneel	1
SGE'tjes	2
In de landing	6
ACTuEel	13
Monografie : HABU deel 3 (A-12)	16
Plaatpraat : tele-objectieven	24
Er was eens : uitwijkers in 1946	26
De Muurkrant	27
Spotlicht : Gulfstream 1	28
Thrillseekers: stage in Portugal	31

SGE 'tjes

NF-5 afscheid...

Met tranen in onze ogen hebben we dan toch afscheid moeten nemen van "onze" NF-5. Sommigen hebben de officiële afscheidsceremonie van dichtbij mee mogen maken, voor de meesten was echter niet meer weggelegd dan een plaatsje buiten het veld. Een combinatie van slecht zicht en een kapotte radar waren de juiste ingrediënten om de meeste NF-5's aan de grond te houden. Kortom voor velen weer eens een heuse baaldag.

Het is zondermeer onterecht dat wij als Spotting Group Eindhoven geen toegang hebben gekregen bij het afscheid, maar we mogen de schuld daarvan niet bij de verkeerde personen of instanties leggen. De vliegbasis Eindhoven, 316 squadron en zeker ook PRO adjudant Logister hebben tot op het laatste moment geprobeerd ons op het veld te krijgen. Helaas, helaas. Wat een leuk afscheidsfeest van 316 squadron had moeten worden, inclusief een opgespoten NF-5, buitenlandse bezoekers àn SGE, werd snel door de luchtmachtstaf omgetoverd in een officiële parade. De mannen in Den Haag met hun vele strepen hadden blijkbaar enkel oog voor hun eigen welzijn en vonden dat het "feest" besloten moest zijn. Dit maakte voor de tweede keer in zeven jaar van het afscheid van een belangrijk KLu gevechtsvliegtuig een beschamende vertoning!

Ook de veiligheid kon geen reden zijn geweest om spotters en andere enthousiasten te weren. Niet alleen liepen op het veld de vele wel uitgenodigde burgers en (ex-) militairen toch overal tussendoor en zaten ze overal aan, ook slaagde een groepje spotters met gemak erin de LB'ers te misleiden: hun verzoekbrief werd gezien als een uitnodiging en ze mochten binnen. Ook andere spotters kwamen er met gemak op. Zij wisten zich uiteindelijk beter te gedragen dan verscheidene andere personen uit het publiek.

Wat er gepland was...

We zullen hier maar niet ingaan op wat er allemaal door de KLu gepland was aan ceremonies en parades, wel op wat echt met NF-5's te maken heeft: vliegen! Men had die dag voor de vliegers een druk dagje in gedachten: 's morgens zou een groep NF-5's opstijgen en een rondvlucht over geheel Nederland maken. 's Middags zouden drie tweezitters gebruikt worden om drie hoge officieren een rondvluchtje te geven. Na deze happening zouden uiteindelijk twaalf NF-5's en drie F-16's een formatievlucht over hangaar B maken als afsluiting. Er werden ook enkele bezoekende toestellen verwacht voor een kleine "static".

...en wat er uiteindelijk gebeurde!

De hele week was het mooi weer, behalve op deze vrijdag. Een typische Hollandse dag domineerde het hele gebeuren: het soort donker mistig weer dat op zicht vliegen en formatievluchten verbied. Als dan ook nog eens de PAR (Precision Approach Radar,

de vierkante radar-schotel die vlak langs de baan staat) kapot is wordt er weinig meer gevlogen...

In totaal kwamen maar twee bezoekende kisten: F-16A J-137 van het 314sqn wist Eindhoven te vinden, Tornado GR.1A ZG711/E niet, die kwam niet verder dan Gilze-Rijen.



Beide formatievluchten werden afgelast, de vluchten voor de drie hoge officieren konden blijkbaar wel doorgaan! 's Middags werden twaalf NF-5's opgestart, negen daarvan taxieden simpelweg naar de shelterarea tot grote verbazing en ongenoegen van vele spotters en enthousiasten buiten het veld. De vliegers in deze NF-5's wisten de dag voor vele fotografen toch nog te redden door expres de buitenste rolbaan te nemen. De drie tweezitters stegen wel op en verdwenen snel uit het zicht. Men wist deze drie toch nog zover te krijgen dat ze voor het landen een keer over hangaar B vlogen. Ook drie anoniem gebleven 316 sqn F-16's hebben dit gedaan. Vanaf de diverse spottersplaatsen was hiervan door het slechte zicht bar weinig te zien.

Zo eindigde officieel het KLu NF-5 tijdperk. In de praktijk kwam het er echter op neer dat enkele toestellen de maandag daarop weer vlogen, in verband met het trainen van de Griekse vliegers. Pas op 4 april werd de allerlaatste vlucht gemaakt.

NF-5's aanwezig bij het officiële afscheid 15-03-91

K-3005 T,1,2	K-3061 T,1	1= grijs/grijs kleuren
3012 4	3062 T,4,5	2= rode rug
3014 T,2,5	3069 T	3= gele rug
3017 T	4009 F	4= witte rug
3031 T	4015 F	5= JG71 badge
3033 T	4019 F	F= heeft gevlogen
3047 3,5	4027 T	T= heeft enkel getaxied

De toestellen welke getaxied en gevlogen hebben stonden opgesteld vóór hangaar B. Ook de K-3012 stond daar 's morgens maar bleek kapot te zijn, deze werd later versleept en langs F-16 J-137 gezet. De K-3047 stond binnen in hangaar B naast het podium en was dus van buiten af niet te zien. Meerdere toestellen hadden nog steeds een Jagd-Geschwader 71 embleem op de neus zitten. De K-3005 droeg een klein "NF-5 ACOR" (Anti CORosion) embleem, terwijl de K-4019 nog steeds voorzien was van de tekst "Crew Chief Alex Janssen" en de twee Janssen & Janssen hoofdjes op de staart. De K-3033 had als enige geen (316) badge.

Basisbezoek Zweibrücken

Onverwacht hebben we het eerste basisbezoek van dit jaar er alweer op zitten. Zoals in een vorige ACE al vermeld hadden we vorig jaar ook al eens geprobeerd om een basisbezoek op Zweibrücken los te peuteren, toen tevergeefs. Wie schetste onze verbazing toen ons contactpersoon op donderdag 21 maart een telefoontje kreeg van deze basis met de mededeling dat we de maandag daarop welkom waren. Dit zou de allerlaatste gelegenheid zijn om nog enkele Phantoms te fotograferen voordat alle toestellen vertrokken waren. Deze kans hebben we natuurlijk met beide handen aangegrepen! Een nadeel: ze moesten uiterlijk één dag later weten met hoeveel man we kwamen. Dus volgde een hectische telefoonronde. Veel mensen konden geen vrij meer krijgen, maar uiteindelijk zeiden 25 man "ja, ik ga!". Collectief vervoer kon ook niet meer geregeld worden, eigen auto's en carpooling boden een goed alternatief.

Afgesproken was half 10 bij de hoofdpoort van Zweibrücken. Twee auto's presteerden het toch te laat te komen. Eén had geluk, die konden nog net met een busje mee het veld op, de andere kwam echt te laat. Het bezoek was niet alleen snel geregeld, het bleek ook in sneltreinvaart te worden afgehandeld. Achtereenvolgens konden twee uit-taxiënde, één speciaal voor ons opgestelde, en weer twee taxiënde RF-4C's geplaat worden. Helaas was het weer niet al te denderend. Veel fotografen keken bedenkelijk en hoofdschuddend naar de lucht en hun sluitertijd en diafragma-instelling. Na een uurtje werden we weer buiten de poort gedropt. De meeste SGE-leden hebben de rest van de dag doorgebracht op Ramstein, Sembach, Bitburg en in de McDonalds van Bitburg.

Onderstaand overzicht is een lijst van de nog op Zweibrücken aanwezige toestellen, en hun bestemming. Van verscheidene toestellen, waaronder de twee RF-4's voor Bitburg, is bekend dat ze al weg zijn. De C-23A Sherpa's zijn al een geruime tijd geleden vertrokken. De vetgedrukte toestellen werden gezien tijdens het basisbezoek, daarvan waren de onderstreepte exemplaren niet meer voorzien van de "ZR" code.

67 TRW Bergstrom :	68-0555,	68-0561,	<u>68-0565,</u>	<u>68-0570,</u>
	69-0359,	69-0370,	<u>71-0249,</u>	<u>71-0251,</u>
	<u>71-0254,</u>	<u>71-0259,</u>	<u>72-0152,</u>	<u>72-0153</u>
AMARC Davis-Monahan:	<u>68-0589,</u>	69-0383		
Aviano BDRT :	68-0567,	68-0580		
Bitburg BDRT :	68-0557,	69-0369		
Ramstein BDRT :	68-0554,	68-0583		
Brussel museum :	1 x RF-4C en	BDRT F-101B	58-0322	
Hermeskeil museum :	1 x RF-4C of	BDRT F-4C	63-7583	
Koblenz museum :	1 x RF-4C of	BDRT F-4C	63-7583	
Nancy-Essey museum :	1 x RF-4C			

AMARC = Amerikaans opslag en "vliegtuigkerkhof" in de staat Arizona, BDRT = Battle Damage Repair Training.

Met dank aan Willem "Ik bel iedereen wel even..." Westerhof voor het goede haastwerk en de vele telefoontjes.

Basisbezoeken

De reiscommissie blijft actief, dat blijkt wel uit de verscheidene positieve reacties die we al hebben gehad. Een overzicht:

Hopsten. Op 27 juni zijn wij hier welkom. Helaas is het tot nu toe niet mogelijk om te fotograferen, maar we zijn aan het proberen hiervoor toestemming te krijgen. Overigens deze datum niet verwarren met de aangekondigde open dag op 27 juli.

Husum. Hier is een bezoek geregeld, inclusief foto-toestemming. De datum is nog niet vastgesteld.

Leck. Ook dit bezoek is al geregeld, alleen de foto-toestemming is nog niet rond. Nog geen datum vastgesteld.

Manching. Tot nu toe is geen tegenbericht ontvangen dat de geplande open dag op 25 mei niet door zou gaan.

Neuburg. Onder voorbehoud zijn wij hier in de 2^e helft van 1991 welkom. Misschien te combineren met de Beierse bierfeesten?

Oldenburg. Op de datum na is alles rond, kortom een bezoek met fotograferen. We zijn aan het proberen om Oldenburg, Husum en Leck in één week te krijgen om voor de geïnteresseerden een meerdaagse reis mogelijk te maken.

Wildenrath. Eind augustus zijn wij hier welkom. We houden U op de hoogte.

Alle vermelde data zijn onder voorbehoud.

Voor het basisbezoek aan Rheine-Hopsten moeten we een opgave doen van alle personen die komen. **Daarom verzoeken we iedereen die mee wil dit vóór 12 MEI aan ons door te geven.** Geef ons dan meteen je paspoortnummer, geboortedatum en geboorteplaats, want dat hebben we ook nodig om Hopsten op te komen. De adressen mogen ondertussen genoegzaam bekend zijn:

- Willem Westerhof Linde 23 5731 NN Mierlo 04927-62248
- SG Eindhoven Gregorius Coolstraat 27 5623 BE Eindhoven
- Het redactie-adres zoals vermeld op pagina 1

Nieuwslijn

Sinds kort is er een nieuwslijn tussen de verschillende spottersgroepen opgericht. Met behulp van dit netwerk kan nu "last-minute" nieuws aan elkaar worden doorgegeven. Je moet hierbij denken aan bijvoorbeeld het nieuws dat er over 2 dagen twee Spaanse Hornets op Volkel komen of dat een sgn-exchange op het laatste moment is verschoven naar een andere datum. Het zal dus voornamelijk gaan om nieuws wat betrekking heeft op zaken welke op zeer korte termijn plaatsvinden. Binnen SGE willen we de nieuwslijn verder op de volgende wijze gaan invullen:

- Als eerste een lijst van deelnemers samenstellen en deze onder elkaar verspreiden. Het is dan de bedoeling dat je gebeld wordt door degene die voor jou op de lijst staat en dat je zelf de volgende op de lijst belt.

Wil je graag opgenomen worden in dit netwerk retourneer dan het formulier dat bij deze ACE is ingesloten!.

- Verder zijn we ook nog op zoek naar andere vormen om snel nieuws door te geven. Meer hierover in het volgende nummer.

IN DE LANDING



Alvorens we beginnen met het cijferwerk eerst nog een oproep om als het kan tijdig de movements door te geven aan het redactie-adres (of bij Flash). Denk niet dat een ander het wel zal doen. Zonder jullie bijdragen is het niet mogelijk om een goed beeld te geven van wat er op Eindhoven loos is. Gezien de reactie's welke we de laatste maanden ontvangen gebeurt er toch nog wel het één en ander. Dus, geef je waarnemingen door, ook al lijkt het voor jou niet zo interessant. Alvast bedankt.

Militair September 1990 correcties & aanvullingen

24	B-67	Bö-105CB	299sqn	
----	------	----------	--------	--

Militair Oktober 1990 correcties & aanvullingen

03	J-138	F-16A	314sqn	
	J-200	F-16A	313sqn	
22	ZA682/BN	Chinook HC.1	18sqn	* naar Gilze
	ZD983/BF	Chinook HC.1	18sqn	* naar Gilze

Militair November 1990 correcties & aanvullingen

06	J-656	F-16B	312sqn	*
19	J-137	F-16A	314sqn	*
	J-142	F-16A	314sqn	* 313sqn badge
	J-199	F-16A	311sqn	*
	J-617	F-16A	311sqn	*
	J-623	F-16A	311sqn	*
	J-211	F-16B	314sqn	*
	J-369	F-16B	314sqn	*

Militair December 1990 correcties & aanvullingen

03	B-63	Bö-105CB	299sqn	*
	C-2	F-27-100	334sqn	*
	J-648	F-16A	306sqn	*
04	A-302	Alouette III	GPLV	
17	C-9	F-27-300M	334sqn	

Militair Januari 1991 correcties & aanvullingen

03	J-877	F-16A	312sqn	*
04	J-875	F-16A	312sqn	*
07	L-07	Pilatus PC-7	EMVO	*
15	B-76	Bö-105CB	299sqn	* 14.55u 'Esther 76'
17	A-483	Alouette III	300sqn	* 14.29u 'Bobcat 483'
21	J-369	F-16B	314sqn	*
25	AT24	Alpha-Jet	9W	*
	J-211	F-16B	314sqn	*
28	J-210	F-16B	314sqn	* 323sqn badge
	L-10	Pilatus PC-7	EMVO	*

Militair Februari 1991

07	3..	P-3C	MLD	* 11.30u
	J-...	F-16	Klu	*
19	L...	Pilatus PC-7	EMVO	*
22	J-652	F-16B	311sqn	* 14.27u
26	0../12-...	C-160D	221Filo	15.55u

Februari was een erg rustig maandje. Op een aantal dagen was de mist voor het militaire verkeer de spelbreker en daarnaast speelde koning winter een negatieve rol (zonder hakbijl). Op de veertiende vertrokken weer drie NF-5s, de K-4001,4013 en 4014, naar Turkije om een andere koning te laten gaan zien wat ze nog kunnen. Vanuit zijn vakantieland en toevallig buurland van Turkije kwam vanalles omhoog en naar beneden, maar beelden of berichten van vliegende hakbijlen zijn bij ons niet bekend. De Turkse Transall op de 26^e kwam over Best en was op weg naar Gilze-Rijen.

Militair Maart 1991

01		Lynx AH.1	AAC	* 15.00u
	J-137	F-16A	314sqn	
	J-144	F-16A	314sqn	313sqn badge
	J-210	F-16B	314sqn	323sqn badge
	J-369	F-16B	314sqn	* 2x
	J-...	F-16	322sqn	*
04	B-78	Bö-105CB	299sqn	civil platform
	J-067	F-16B		* no badge
	J-238	F-16A	322sqn	*
05	A-...	Alouette III	GPLV	
06	J-...	F-16		* 16.05u
07	C-...	F-27	334sqn	
08	J-...	F-16		* 16.00u
11	C-...	F-27	334sqn	10.30u
12	J-...	F-16		* 16.35u
13	A-...	Alouette III	GPLV	
	L-...	Pilatus PC-7	EMVO	* 12.20u
15	311	P-3C	MLD	*
	B-...	Bö-105.B	299sqn	16.50u
	J-137	F-16A	314sqn	
	J-...	F-16	314sqn	* formatie
	J-...	F-16	314sqn	* formatie
	J-...	F-16	314sqn	* formatie
21	188757	CF-18A	1CAD	
	188922	CF-18B	1CAD	
	188928	CF-18B	1CAD	
	J-198	F-16A	311sqn	
	J-199	F-16A	311sqn	
	J-359	F-16A	313sqn	
	J-617	F-16A	311sqn	
	J-620	F-16A	311sqn	
	J-643	F-16A	306sqn	
	J-653	F-16B	TGP	
	J-656	F-16B	312sqn	
	J-869	F-16A	312sqn	
	J-870	F-16A	312sqn	
	J-872	F-16A	312sqn	
	J-874	F-16A	312sqn	

	J-877	F-16A	312sqn	
	J-878	F-16A	312sqn	
	J-...	F-16A		* 16.30u
		Alpha-Jet		14.30u
25	C-..	F-27	334sqn	
	AT..	Alpha-Jet	9W	14.30u
	LX-N.....	B-707TCA	NAEWf	* 10.55u & 11.45u
26	3..	P-3C	MLD	* 12.50u
	C-..	F-27	334sqn	

Maart zal de historie ingaan als het operationele einde van de NF-5 binnen de Klu. Voor Eindhoven had dit het hoogtepunt van het jaar moeten zijn. Behalve dat een hoop mensen het afscheid met lede ogen aanschouwden, deed het weer hetzelfde. Meer hierover elders in dit nummer.

Op de 21^e ging er iets fout met de J-652 op Volkel en aangezien de aanschaf van tankers nog alleen een papieren plan is konden andere Volkel kisten niet lang meer in de lucht blijven en moesten dus ergens anders landen. Gelukkig was Eindhoven dichtbij. Een extra voordeeltje waren de drie Canadese F-18's welke op Volkel waren voor een DACT-oefening met 312sqn. De hele zwik kwam rond 11.15u binnen en vertrok weer rond 14.45u.

NF-5A/Bs van 316sqn in februari en maart:

K-3005 3012 3014 3017 3031 3033 3047 3061 3062 3069 4009 4015
4017 4019 4027.

Jawel, de hele resterende vloot werd nog eens waargenomen en op sommige dagen werd zelfs als vanouds gevlogen. Op de valreep van het operationele NF-5 leven ging 316sqn naar Coningsby. Nog één keer lekker maf doen in Engeland. Men vertrok op 27 februari om op 7 maart weer terug te keren. De volgende NF-5s hebben de oversteek aangedurfd en gehaald: K-3005, 3012, 3031, 3047, 3061, 3062, 3069 en 4019. De K-3005 en 3047 waren op 4 maart alweer terug. De K-4009 is op 5 maart ook even naar de UK geweest.

En op 15 maart was het dan zover: de laatste operationele vlucht. Wie denkt dat het daarna afgelopen was, heeft het mis. De Griekse cursisten hebben in de periode 18 maart tot en met 28 maart regelmatig het luchtruim boven Eindhoven en omgeving onveilig gemaakt met "hun" NF-5s. Uit waarnemingen en reactie's blijkt dat een aantal beperkingen niet meer van belang waren. Gelukkig zijn landingen in Best uitgebleven en ook de verkeerstoren staat nog overeind. Ook is het mogelijk dat een aantal NF-5s nog iets krommer zijn geworden dan dat ze al waren. Succes in Griekenland! Pas op 4 april is pas echt de allerlaatste keer met de NF-5 een missie gevlogen. Nu resten alleen nog enkele afleveringen.

F-104G D-8091 staat nog altijd buiten en op het veld is ook nog altijd het wrak van F-84F P-277 aanwezig.

Civiel Aanvulling november 1990

30 VR-BLR G1159C Britisch Petroleum

Civiel januari 1991

02	D-IEAA	Pa31T	Ewald Ernst AS	AMB17	EDVV/EDVV	
	OY-CPW	Ce501	Jensen Aviation		EKBI/EKBI	
04	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW	
	PH-SBN	Pa28	NLS		EBHK/EBHK	
07	G-WILK	Be200	Knight Air	KNT601	EGNH/EHRD	08
08	G-PHTG	TB10			EGKB/EBOS	
09	D-CMTM	Lj55	MTM	MTM294/924	EDVE/EDDS	
	PH-FWM	Mu2	Rijnmond	RAZ802	EHRD/EGPN/EHRD	
	PH-HUP	Ce150			EBDW/EHTE	
10	OE-FIW	Ce500	Fluch GmbH		LOWW/LOWW	11
11	I-MTDE	Da900	Peruzzi		EBBR/LIRA	
	N225N	Cl601	Nordstrom Inc		EGLL/BIKF	
	PH-SBS	Pa28	NLS		EDLG/EBHK	
12	OO-VCC	B206	VC Helicopter		/	
14	F-GCGX	Be200	Lease Air		LFPB/LFPB	
	G-PHTG	TB10			/EBAW	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW	
15	G-FOOD	Be200	Speckbridge		EGTH/LFQG	
	PH-CTG	Ce500	RLD		EHAM/EHGG	
	OH-FAF	SF340	Finnaviatia	FAV1732/3	ESMS/ESMS	16
16	D-ICTA	Ce551	Wiking		EDVV/LFRK/EDVV	
	N8100E	Da900	Emerson		EGLL/EICK	
	PH-GYS	Ce172	SV Schiphol		EHEH/EHAM	
	PH-SBN	Pa28	NLS		EDLG/EBHK/EBHK	
	PH-SBO	Pa28	NLS		EDLG/EBHK	
	PH-SBP	Pa28	NLS		EDLG/EBHK	
	VR-BJN	Ce501	Pasair		LSZH/LSZH	17
17	G-JDTI	Ce421	Eastern Air	EAX111	EGCS/EGCS	
	PH-MDX	Ce550	Martinair	MPH4247/8	EHAM/ESGP/EHAM	
	N206WJ	Be36			EHTW/LSZR	
	N50VG	Da50	Volvo		ESGP/ESGP	
21	OE-FED	Ce425	Dornbirn		LSZR/LSZR (2x)	
22	G-BJBP	Be200	Ashley	BLA14/24	EGTF/EGTF	23
	PH-RPJ	Ce182	Rijkspolitie		EHAM/EHAM	
	PH-MCX	Ce550	Martinair	MPH3600	LOWI/EHAM	
23	G-AXKD	Pa27	Jones & Bailey Ltd		EGSH/EGSH	24
	F-GJJJ	Be100	Challeng'Air	CLG01/02PL	LFRK/LFRK	
24	D-ILOD	Ce414	Rath		EDDN/EDDN	
	G-PHTG	TB10			EGKB/EGKB	
	PH-LEM	Da50	Larmog		EHAM/EHAM	25
25	D-CFPD	Lj24	Air Traffic		EDDS/EDDL	
	D-IEFB	Be200	Flugbereitschaft		EDTK/EDTK	
	PH-RPI	Ce182	Rijkspolitie		EHAM/EHAM	
26	HB-VIL	BAe125	Rabbit	SAZ301/2	LSZH/LSZH	
	EC-EAP	Ce650	Gestain		LFPB/EBHK	
28	PH-SDA	Pa28	NLS		EBHK/EBHK	
	PH-SVF	Pa28	General Aviation		EHRD/EHRD	
29	G-PHTG	TB10			EGKB/EGKB	
30	D-IEEF	Pa42	Ewald Ernst AS		EDVV/EGBB	
	D-IICL	Be90	Thomson-Brandt		/EDTD	
	F-GJJJ	Be100	Challeng'Air	CLG30/32PL	LFRK/LFRK	
	G-BYRN	Pa31	ATS	AVT030	EGHI/EGHI	
	HB-LQB	Mu2	Speedwings	SPW123	LSGG/LSGG	
31	D-CCAA	Lj35	DRF	AMB91	EDBB/EDBT	
	PH-MCX	Ce550	Martinair	MPH4247/8	EHAM/ESGP/EHAM	
	PH-RPI	Ce182	Rijkspolitie		EHAM/EHAM	
	PH-FWM	Mu2	Rijnmond	RAZ601	EHRD/LEBL	

De lijndiensten:

Air France (AFR1264/5)

F-GELG SF340 6,7,8,9,11,13,14,15,16,17,18,20,21,22,24,25,27,28
F-GHDB SF340 30,31

Air Engladina (ROX310-314)

HB-AEA BAe31 7,8,10,11,14,15,16,17,18,21,22,24,28,29,30
HB-LLP SWM 10,15,24,25,31

Alsair (LSR100/1)

F-GEOU	Be90	8,10	F-GERH	Be90	29,31
F-GFLX	Be90	15	F-GFLY	Be90	22,24
F-GIAL	Be200	17			

BASE (ATQ600-604)

PH-KJA BAe31 7,8,9,10,14,15,16,17,18,21,22,23,24,28,31
PH-KJB BAe31 11,29

De airliners lieten het in de eerste maand van het nieuwe jaar afweten. Gelukkig maakten de bizz-jets veel goed (ware het niet dat ik ze zelf allemaal gemist heb...). Nieuwe verschijningen op Eindhoven waren de Challenger N225N en Falcon 900 I-MTDE. De Challenger kwam uit Heathrow en ging naar Keflavik, terwijl de Falcon op weg van Brussel naar een tussenstop maakte. Emerson liet daarbij nog eens Falcon 900 N8100E opdraven, en Rabbit had blijkbaar de kerstdagen overleefd en liet BAe.125 HB-VIL aan het Eindhovense publiek zien. Heel bijzonder is de Finse SF.340 op de 15^e. De OH-FAF kwam uit Malmö als "FAV1732" en bleef een nachtje staan. Opvallend bij het lijnverkeer is Alsair. Deze maatschappij besloot eens wat variatie te brengen in het materieel en showde in januari vijf verschillende Beechcrafts. Een andere Franse maatschappij, Challeng'Air, zorgt voor opmerkelijke vluchtnummers. Blijkbaar vonden zij de cijfers alleen te kort en hebben ze er nog eens twee letters aan vastgeplakt, bijvoorbeeld "CLG30PL". Het waarom is mij niet duidelijk. Over naar februari.

Civiel februari 1991

01 D-IEEF	Pa42	Ewald Ernst AS	EGNM/EDVV
F-GEQM	Mu2	Star Service	LFQB/LFQB
PH-PIE	Pa28	Pie Medical	EHBK/EBBK
02 PH-FWM	Mu2	Rijnmond	RAZ601
04 OE-DUR	Be35		LEBL/EHRD
OO-LFA	Lj24	Abelag	EDRS/EDRS
PH-SBN	Pa28	NLS	EHRD/LFPB
05 G-BHTT	Ce500	Paycourt	JE618/9
06 F-GJJJ	Be100	Challeng'Air	CLG930PM
G-BMCJ	Pa31	ATS	AVT047
OO-TIZ	Ce406	TRS3103/600/601/3104	EBBR/EGCC/EBBR
F-GJMJ	Be200	Alsair	EHAM/LFST
G-BMZD	Be90	CEGA	EGHR/EGHR
PH-VMC	Ce425	Pon Beheer	EHTe/LFRS/EHRD
07 G-BHSU	Hs125	Shell	SHE743/851
G-BHSW	Hs125	Shell	SHE745/749
OE-FMZ	Ce421		EDDH/EHRD
12 F-GFBO	Be90	Proteus	PRB924/934
D-GAWO	Pa34		LFSD/LFSD
OE-GLS	Ce550	Tyrolean	EDQD/EDQD
			LOWI/LYZD

13	F-GHFB	Da10	Ste Bouyghes	EDDM/LFPB	14
14	D-CCDB	Da20	Daimler	EHAM/EDDS	
	G-JETE	Ce500	IDS	EDDK/LFPB	
	N601RL	Cl601	Reno Investments	EBBR/LFPB	
	OO-IBI	Ce500	Ibis	ESGP/EBAW	
15	D-EMIE	Pa46		EDVV/EDVV	
18	D-EDTR	Ce210		EDLP/EDLP	
	I-OMEP	Ce501		EKBI/EGBB	19
	PH-RPN	BN2T	Rijkspolitie	/EHAM	
	PH-SDA	Pa28	NLS	EDLG/EHBK	
	PH-SDD	Pa28	NLS	EBBK/EHBK	
19	G-PHTG	TB10		EGKB/EBOS	
	OE-GSC	Da10	Tyrolean	LOWI/LOWI	
20	D-CBNA	Da20	Naske	EDVE/EDBB	
	VR-BJN	Ce501	Pasair	EBAW/LSZH	21
21	G-GAMA	Be58	GAMA	EBBR/EGTF	
	I-DENR	Da50	Norfin	LIMC/EHAM	
22	PH-KSE	SF340	KLM	EGGW/EHAM	
25	F-GJEB	Be90	Darta	LFAC/EHRD	
26	N54GL	Lj35	EDS	EGLL/LSGG	
	PH-LEM	Da50	Larmog	EHAM/	
27	D-IAQA	Pa42		EDDK/LIPE/EDDK	
	F-GFPE	Be99	Pan Europeenne AS	LFPB/LFPB	28
	OY-CDE	TB10		EKSB/EKSB	
	OY-CGH	Pa42	Alpha	EHRD/EGBE/ns	
	OY-GKC	Ce550	LEGO	EKBI/EBBR	
	PH-SBO	Pa28	NLS	EBBK/EHBK	
	F-GCCB	Ce310	Challeng'Air	CLG920/2PL LFRK/LFRK	
28	N8197P	Pa32		EHAM/EDDN/EHAM	
	OY-CGH	Pa42	Alpha	ns/EKHO/EGBE/ns	
	PH-JPG	Ce310	Ankersmit BV	EBBK/EHBK	
	SE-IUG	Pa31T	Kumarps AB	ESMG/ns	
	PH-MCX	Ce550	Martinair	MPH4247/8 EHAM/ESGP/EHAM	

(ns= night-stop, oftewel het toestel is een nachtje overgebleven)

De lijndiensten:

Air France (AFR1264/5)

F-GELG SF340 2,3,4,5,6,7,8,10,11,12,17

Air Engiadina (ROX310-314)

HB-AEA BAe31 2,4,5,6,7,8,12,13,14,15,18,19,20,21,22,25,26,27,28

HB-LLP SWM 8,20

HB-LQN Mu2 11,12

Alsair (LSR100/1)

F-GEOU Be90 5,7,12,14,19,26,28

F-GFLY Be90 21

BASE (ATO600-604)

PH-KJA BAe31 4,5,6,7,8,12,13,14,15,18,19,20,21,22,25,26,27,28

PH-KJB BAe31 8,11

Tyrolean verzorgde op de 12^e en de 19^e gipsvluchten, Shell toonde weer eens twee HS.125's, Naske Air liet de oude PH-LPS (nu D-CBNA) weer eens op de oude honk landen en LEGO liet zien dat je van legosteentjes ook echt een Citation kunt bouwen. De Amerikanen hielden zich opvallend rustig, alleen EDS en Reno Investments durfden zo dicht bij Irak te komen. De Italiaanse

Falcon 50 I-DENR was een uitwijker van Amsterdam. Air France maakte op de 17^e haar laatste vlucht op Eindhoven, zodat KLM Cityhopper weer de F.28 inzet op de Parijs-lijn. De eerste Fellowship in nieuwe KLM kleuren is in maart al gesignaleerd. De nummertjes spreken verder voor zichzelf dus over naar maart.

Civiel maart 1991

01 PH-LEM	Da50	Larmog
11 N3123T	Be400	Dualstake Corp
12 D-IACL	Ce340	Schill
13 G-BYRN	Pa31	ATS
F-GFBO	Be90	Prateus
G-BSCN	TB10	
OE-GSC	Da10	Tyrolean
F-GJMJ	Be200	Alsair
OY-CGH	Pa42	Alpha
PH-SAV	Pa31	Rijnmond
14 D-1KRA	Be200	Contactair
G-WROX	Pa31	Skydrift
OY-CGH	Pa42	Alpha
VR-BJN	Ce500	Pasair
PH-KID	Pa31	Rijnmond
Ph-SDD	Pa28	NLS
15 OY-CPG	EMB110	Sun Air
PH-SVF	Pa28	General Aviation
G-BMZD	Be90	CEGA
18 G-BMZD	Be90	CEGA
19 G-GLOR	Ce425	Real Estate Ltd
26 D-CMAX	Da20	Grundig
N161WT	Da20	IBM
SE-PC	BAe31	Air-X
29 PH-RP.	Bo105	Rijkspolitie

14

in onderhoud bij ACE (nee, die andere!):
D-GBTF Be76 Flap Air

Air Engiadina (ROX310-314)

HB-AEA BAe31 14

Alsair (LSR100/1)

F-GEOU Be90 12,14,19,21
F-GERH Be90 5
F-GJMJ Be200 26

Verre van compleet dus, dit overzicht van maart. De complete lijst houden jullie nog even tegoed. De 11^e bracht ons een door Beechcraft gebouwde Mitsubishi Diamond in de vorm van de N3123T. Tyrolean zorgde voor de terugkeer van een mislukte wintersporter. Verder zijn nog op te merken de Be200 D-1KRA in volledige Contactair kleuren en de "Embryo" OY-CPG van Sun Air. Deze laatste is getooid met de naam "City of Billund".

Aanvullingen bij het lijstje ICAO-codes uit ACE 1991/1:

USA

KBTL Benton Harbour, Mi
KTEB Teterboro, NJ

ACTUEEL

Nieuwe PRO

Op 5 april nam majoor Texier, de PRO van Eindhoven, afscheid van deze functie. Namens SGE werd hem een mooie vergroting van een NF-5 aangeboden. Zijn opvolger is majoor Deurloo. Adjutant Logister blijft in zijn functie als assistent-PRO. Wij wensen majoor Texier veel succes in zijn nieuwe functie, en hopen in de toekomst goede contacten te kunnen opbouwen met onze nieuwe PRO.

Defensienota

Op 8 maart was het dan eindelijk zover, de bekendmaking van de defensienota. Hierin staan de planning voor defensie voor de komende jaren. Een overzicht van wat er allemaal met Eindhoven gaat gebeuren:

Het vliegveld waar volgens de defensienota de meeste veranderingen plaats zullen gaan vinden. Nu de NF-5 voorgoed van het toneel is verdwenen is er plaats voor andere toestellen.

- Hoogstwaarschijnlijk in oktober zal 316sqn na een kort verblijf op Gilze-Rijen terugkeren naar Eindhoven, met F-16's en al. Zoals bekend wordt 316sqn geen echt operationeel squadron, maar zal het de laatste fase in de F-16 vliegeropleiding gaan verzorgen. Daarom zal het squadron maar een beperkt aantal F-16's krijgen, de meeste tweezitters. Omdat men kosten wil gaan besparen door het aantal F-16 vliegvelden te verminderen zal 316sqn uiterlijk 1996 verhuizen naar de nieuwe thuisbasis Twente. Alleen in crisis- of oorlogstijd komt 316sqn weer naar Eindhoven, dan samengevoegd met de F-16's die nu op Tuscon staan.

- Na de zomervakantie wil men een begin gaan maken met de verhuizing van 334sqn van Soesterberg naar Eindhoven. Op zeer korte termijn zal begonnen worden met de aanleg van een platform. Volgens de laatste berichten zou deze langs de huidige shelter-area komen te liggen. De F-27's zijn niet zo interessant meer, maar de aangekondigde vervanging voor deze oudjes wel! Volgens de laatste berichten wil de KLu in 1996 beschikken over de volgende transport-toestellen:

- 2 grote transport/tanker toestellen. Volgens de geruchten is men van plan om twee ex-Martinair DC.10's om te bouwen tot KC-10's! Echter omdat de F-16 gebruik maakt van de "Flying Boom" methode om in de lucht bij te tanken zal dit een vrij moeilijke ombouw worden. Weer een kwestie van afwachten.

- 6 middelgrote tactische transportvliegtuigen. Meest ideaal type hiervoor is natuurlijk de Hercules, maar ook andere types schijnen in aanmerking te komen. Wat ons betreft had de luchtmacht twintig jaar geleden al Herculeessen mogen kopen!

- 2 of 3 kleine passagiers-vliegtuigen. Zal Nederland na jaren dan eindelijk echte militaire VIP-toestellen krijgen? Het is nog maar afwachten of hiervoor inderdaad geld vrijkomt. Meest waarschijnlijk kandidaat is de Falcon 900. Onze voorkeur: Gulfstream IV.

- In Nederland heeft men ondertussen onderkent wat betreft de luchtmobiliteit van het leger danig tekort te schieten. Daarom wordt er serieus nagedacht over de aanschaf van ongeveer 25 middelzware transport-helikopters. Dit aantal zal afhangen van het te bestellen type (en van de financiën, maar dat spreekt voor zich). Meest voor de hand liggend type is de Super Puma. Vrij zeker is dat deze heli's op Eindhoven komen te staan, niet bekend is of ze ook bij 334sqn zullen worden ingedeeld.

- En dan de raketten. Sinds het verdwijnen van het ijzeren gordijn staan de Nederlandse luchtafweer-raketten een beetje voor Jan-met-de-korte-achternaam opgesteld in Duitsland. In Den Haag voelt men dit nu ook, dus de geleide-wapen eenheden zullen spoedig overgeplaatst worden naar Nederlands grondgebied. Eindhoven biedt blijkbaar behoorlijk wat ruimte, vandaar dat het hoofdkwartier van deze eenheden, alsmede twee squadrons hun onderkomen zullen vinden op dit prachtige vliegveld. En nou maar hopen dat ze niet (per ongeluk) gaan vliegen!

NF-5 update

Sinds de vorige ACE heeft alweer een aflevering plaatsgevonden. Donderdag 4 april vertrokken om ongeveer 14.40u de volgende vijf NF-5B's naar hun nieuwe (Turkse) werkgever: K-4009, 4015, 4017, 4019 en 4020. Deze laatste was pas diezelfde ochtend op Eindhoven gearriveerd vanaf Woensdrecht. Callsign van de afleveringsvlucht was (onder voorbehoud) "TAF009". Dit waren de laatste 316sqn NF-5's voor Turkije.

De NF-5s voor de Turkse luchtmacht welke nog op Woensdrecht staan blijken al in 1990 te zijn overgedragen:

02-03-1990 : K-3013, 3015, 3022, 3027, 3032, 3035, 3040, 3048, 3070, 4020.
15-10-1990 : K-3007, 3008, 3011, 3018, 3020, 3028, 3030, 3043, 3045, 3056,
3060, 3063, 3065.

Het is onduidelijk of deze NF-5's nog vliegend naar Turkije zullen gaan. In eerste instantie was het de bedoeling om met een acht tot tien toestellen de anderen op te knappen en ze dan over te vliegen. Nu is bekend dat de groep toestellen welke op 2 maart zijn overgedragen bij Fokker bekend staan als spare (= voor reserve onderdelen). De groep van 15 oktober wordt nu bij Fokker opgeknapt. Ondertussen heeft een testvlieger van Fokker (een voormalig NF-5 vlieger van 314sqn) in de laatste maanden nog een aantal NF-5 uren gemaakt op Eindhoven. Alles wijst er nu dan ook op dat in de komende tijd vanaf Woensdrecht met NF-5's gevlogen gaat worden. Dit kunnen de Turken zijn of de NF-5's voor Venezuela. Afwachten dus.

Het contract voor de verkoop van NF-5's aan Griekenland blijkt nu voor 12 toestellen te zijn. Naast de al bekende kandidaten is ook de K-3073 verkocht aan de Grieken. Dit toestel zal waarschijnlijk gedemonteerd per vliegtuig worden overgebracht naar zijn nieuwe werkgever. Als alles goed is verlopen is zijn de overige elf op 11 en 12 april vertrokken: K-3005, 3012, 3014, 3017, 3031, 3033, 3047, 3061, 3062, 3069, 4027.

De K-3068, nu nog op Eindhoven te vinden, zal de nieuwe poortwachter worden van Gilze-Rijen. Wanneer deze NF-5 gaat verhuizen is ons niet bekend.

De NF-5 die op Eindhoven als museumstuk zal gaan fungeren is hier om operationele redenen nog niet mee begonnen. Het blijkt dat hiervoor de K-3003 en niet de K-3073 is aangewezen. In verband met een aantal zeer zuidelijke cursisten kon de K-3003 nog niet worden gemist bij de LETS. Waarschijnlijk zal dit toestel in april of mei arriveren, en een plaatsje vinden in de buurt van het oude luchthavengebouw (dus niet aan de poort!).

Naast de verkoop van NF-5's aan Turkije en Griekenland zijn ook nog 7 NF-5's verkocht aan Venezuela. Het gaat om de volgende toestellen: K-3057, 4002, 4006, 4008, 4010, 4018 en 4030. Deze staan op dit moment allemaal in opslag op Woensdrecht. Volgens onze bronnen in Venezuela (ja ja!) moeten ze in juni 1991 worden afgeleverd.

Air France staakt lijndiensten op Eindhoven

In verband met de verslechterende economische verhoudingen en de problematiek rond de golf-crisis (oef!) heeft Air France besloten haar diensten op Eindhoven met ingang van 17 Februari j.l. te beëindigen. Dit houdt allerminst een definitief einde in daar Air France haar operaties weer opstart bij een verbeterende situatie. Concurrent KLM heeft al gereageerd door de F.28 op de Parijslijn in te zetten. Tevens heeft Eindhoven Airport KLM Cityhopper verzocht de lijn uit te breiden met een middag-vlucht.

Nieuwe dienst BASE

BASE wil een nieuwe dienst openen op Birmingham. Mits BASE de juiste slottijden krijgt start de dienst op 19 april. Dit houdt wel in dat Coventry zal vervallen als bestemming. Er zal gevlogen worden met de Jetstream 31 of de Piper 42. Op de doordeweekse dagen zal de ochtendvlucht vertrekken om 06.50u met als vluchtnummer "OD501", om 09.50u keert het toestel als "OD502" weer terug. 's Middags wordt om 17.45u vertrokken als "OD503", pas om 20.55u komt het toestel als "OD504" weer terug.

KLM Cityhopper

Sinds 1 april is NLM niet meer, NLM en Netherlines zijn opgegaan in KLM Cityhopper. Dit houdt in dat alle vluchtnummers omgecodeerd zijn naar "KL..." en niet zoals eerder gemeld door toevoeging van "4". De nieuwe nummers zien er als volgt uit:

Hamburg	: KL061-064
Gatwick	: KL463/464/467/468
Heathrow	: KL451/452/455/456
Maastricht	: KL463/464/467/468
Parijs	: KL093-098
Amsterdam	: KL002/004-007/009-012/015

Zomerdienstregeling

Vlak voor het ter perse gaan van deze ACE kwamen wij in het bezit van de nieuwe dienstregeling voor wat betreft het civiele vliegverkeer op Eindhoven. Wegens plaatsgebrek kunnen wij deze niet meer plaatsen, U houdt het van ons tegoed in de volgende ACE.



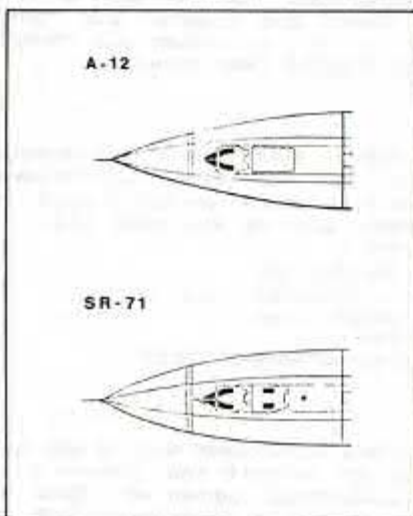
DEEL 3: EERSTE BLACKBIRDS - de A-12

Tot nu toe zijn we meer te weten gekomen over het ontstaan van de Blackbirds, hoe ze ongeveer in elkaar zitten, en de grote problemen die de ontwerpers hebben ondervonden bij de ontwikkeling ervan. We zijn nu zover dat we kunnen gaan kijken naar de eerste telg uit de Blackbird familie: de nog steeds in mysteries gehulde A-12.

Inleiding

Voordat we verder gaan eerst een korte samenvatting van de eerste twee delen: Lockheeds Skunk Works, onder leiding van hoofd-ontwerper Kelly Johnson, mocht voor de CIA (Central Intelligence Agency, Amerika's geheime dienst) een Mach 3+ verkenners bouwen, als vervanger van de U-2. Uit een serie van 12 ontwerpen (A-1 t/m A-12) werd het laatste gekozen. Dit toestel werd dus de A-12, hoewel het bij de ingewijden beter bekend stond onder de schuilnaam, "Project Oxcart". De naam "Blackbird" bestond overigens nog niet, die kwam pas later, maar wordt voor het gemak hier wel gebruikt. Men slaagde erin vele technische moeilijkheden te overwinnen, waarna de eerste Blackbird-versie het levenslicht zag: CIA's A-12.

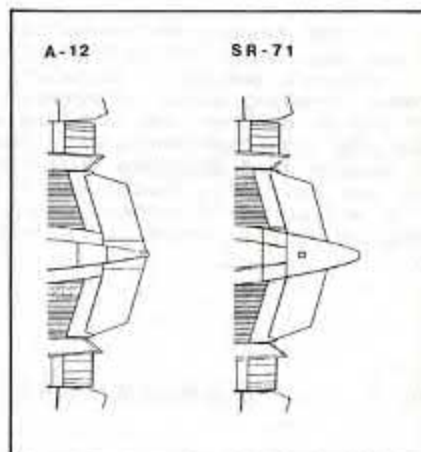
Korte beschrijving



Uiterlijk heeft de A-12 enkele verschillen met de voor de meesten bekendere SR-71:

- De A-12 is éénpersoons, daardoor is het meest opvallende kenmerk het gemis van de tweede cockpit achter de vlieger. Waar bij andere Blackbird-varianten kleine raampjes te zien zijn is bij de A-12 verkenningssapparatuur ondergebracht. Deze ruimte noemt men ook wel de "Q-bay" (equipment bay).

Uitzondering hierop is de "Titanium Goose", één enkele A-12 gebouwd als tweezits trainer, met een tweede verhoogde cockpit. Ook de laatste twee gebouwde A-12's werden tijdens een modificatie voorzien van een tweede cockpit, om te dienen als "M-12 Mother Goose" D-21 lanceertoestellen.



- Een ander opvallend kenmerk is de van boven af gezien smallere neus, in vergelijking met de SR-71.

- Ook het achterste puntje van de romp is korter en heeft een ander profiel dan de SR-71.

- Uiteraard waren er intern ook verschillen met de latere SR-71. Er is vrij veel bekend over het interne van de SR-71, maar heel weinig over dat van de A-12. Aangenomen kan worden dat de meeste systemen identiek waren, alhoewel alleen al het feit dat men in de SR-71 een tweede bemanningslid noodzakelijk achtte aangeeft dat er ook verschillen tussen de twee varianten zijn.

Project Oxcart

Op 29 augustus 1959 werd Lockheeds A-12, op dat moment alleen nog maar op papier, gekozen als het winnend ontwerp, en kreeg de Skunk Works vier maanden de tijd om een mock-up (model van het ontwerp op ware schaal) te bouwen en het ontwerp verder uit te werken. Louis W Schalk, Lockheeds chef testvlieger werd bij het project betrokken en kreeg als eerste taak assisteren bij het ontwerpen van de cockpit. Het A-12 project kreeg op 30 januari 1960 een extra impuls toen de CIA toestemming gaf voor het bouwen en testvliegen van 12 toestellen. Later zou deze order uitgebreid worden tot in totaal 25 toestellen, hoewel er uiteindelijk maar 15 gebouwd werden, waarvan één als tweezits trainer.

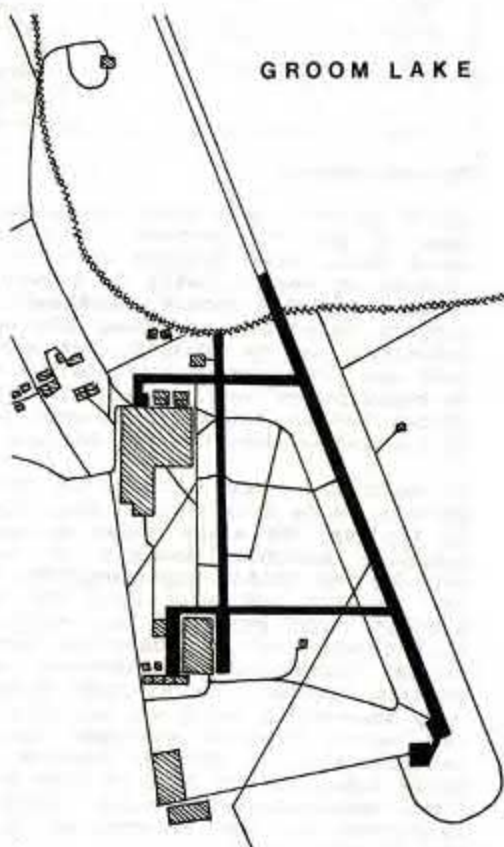
Er werd door het ontwerpsteam letterlijk dag en nacht keihard gewerkt om de A-12 zo snel mogelijk van de tekentafel in de lucht te krijgen, en alles onder de meest strikte geheimhouding. Een grappige anekdote daarbij is dat onder andere gebruik werd gemaakt van NASA's supercomputers te Moffet Field. Omdat niemand bij de NASA ook maar iets van het bestaan van de A-12 mocht afweten, werd een tijd lang elke avond bij de NASA "ingebroken" en "stiekem" van de computers gebruik gemaakt. De CIA, meesters in het verbergen en misleiden, had dit voor Lockheed mogelijk gemaakt. Dankzij de hiermee verkregen gegevens kon men al een vrij nauwkeurig beeld van de vliegeigenschappen opbouwen, voordat het eerste toestel gevlogen had. Dit was belangrijk voor de testvliegers, er kon een beknopt handboek geschreven worden, en Louis Schalk heeft drie of vier vluchten gemaakt in een speciale North American F-100 Super Sabre van de NASA, welke door het aanpassen van het zwaartepunt de verwachte vliegeigenschappen van de A-12 kreeg.

Toekomstige A-12 vliegers werden regelmatig naar Worcester, Massachusetts gestuurd om hun speciale op maat gemaakte vliegpakken te passen. Deze pakken waren identiek aan de ruimtepakken gedragen door de Mercury- en Gemini-astronauten. De bezoeken aan de David Clark Company waar de pakken gemaakt werden waren zo getimed dat de A-12 vliegers en Amerika's eerste 7 astronauten elkaar daar nooit hebben ontmoet, weer om geheimhouding te bewaren.

Geheel 1960 en '61 werd besteed aan het testen van onderdelen, windtunnelproeven en constructie van het eerste prototype. Eind december 1960 was de eerste A-12, "artikel nummer" (constructie- en CIA nummer) 121, USAF serienummer 60-6924, bijna vlieggereed. Er waren echter nog wel problemen met de motoren, de complexe en speciaal voor de Blackbird ontwikkelde J-58 motoren zouden niet klaar zijn voor de eerste vlucht. Daarom werd besloten de eerste toestellen tijdelijk uit te rusten met de minder krachtige, maar tenminste wel betrouwbare Pratt & Whitney J-75 motoren, onder andere ook gebruikt in de F-105 Thunderchief en F-106 Delta Dart.

Groom Lake

Een supergeheim vliegtuig als de A-12 kon natuurlijk niet testgevlagen worden vanaf Burbank's drukke burgervliegveld, waar de Skunk Works gevestigd was. Dat probleem had men ook al gehad met de U-2, en de toen gevonden oplossing was ideaal voor de A-12. Toentertijd waren enkele Lockheed-medewerkers, waaronder testvlieger Tony LeVier, in de verlaten woestijn van Nevada op zoek gegaan naar een goede lokatie voor de U-2 testvluchten. Uiteindelijk kwam men terecht bij Watertown Strip, gelegen op Groom Dry Lake, een uitgedroogd meer welk een uitstekende start- en landingsbaan vormde. En het was verlaten. Behalve een kernwapen testcentrum, welke ook onder strikte geheimhouding stond en als dekmantel voor Lockheeds activiteiten kon dienen, was in een straal van vele mijlen geen levende ziel te verwachten. Zolang men zich geen zorgen maakte over de spionage-activiteiten van schorpioenen en woestijnstruiken kon Lockheed hier prima zijn gang gaan!



Verklaring bij het kaartje: de tot nu toe enige vrijgegeven foto van Groom Lake is gemaakt door een commerciële satelliet van de NASA, waarschijnlijk de "LandSat". Deze foto geeft een vrij goed overzicht van het veld, maar geen details. Aan de hand van deze foto is dit kaartje gemaakt. Goed te zien zijn de start- en rolbanen (zwart), gebouwen en hangaars (ge-arceerd) en weggetjes (dun zwart). Ook goed te zien is dat de startbaan over het harde meerbed (de grens daarvan is aangegeven met kruisjes) verder is

doorgetrokken, zelfs nog verder dan op dit kaartje staat getekend. Het grote gebouw is in feite een verzameling grote en kleinere gebouwen, terwijl het gebouw daaronder een grote hangaar voorstelt, omgeven door twee platforms. De situatie weergegeven is hoogstwaarschijnlijk van een later tijdstip dan de U-2 en A-12 periode.

Officieel stond het veld, 100 mijl noordwest van Las Vegas bekend als "Area 51", met bijnamen als "The Area" en "The Ranch". Tegenwoordig geniet het veld, nu een publiek geheim, de meeste bekendheid als "Groom Lake". Door de afgelegenheid zijn de omstandigheden daar wel spartanisch. Een CIA vlieger heeft het eens omschreven als "Een woestijn, winderig en heet, dan weer winderig en koud, totaal geïsoleerd, kortom afzien."

Na het vertrek van de U-2's werd het veld klaargemaakt voor de A-12's en latere Blackbirds. Ook toen de Blackbirds weer van Groom Lake vertrokken waren bleef het veld door Lockheed in gebruik voor geheime projecten. Het is zeer aannemelijk (volgens sommige bronnen zelfs al bewezen) dat ook nu een of ander supergeheim nieuw Skunk Works project al vliegt vanaf Groom Lake...

De A-12 blijkt temperamentvol

Midden januari werd de eerste A-12 in grote onderdelen, met behulp van speciaal gebouwde aanhangers getrokken door de zwaarste trucks die Lockheed kon vinden getransporteerd naar Groom Lake. In diepe geheimzinnigheid (de aanhangers waren zo geconstrueerd dat van buiten af niemand ook maar iets kon zien van wat er in zat) vertrok het trage convoi om drie uur 's nachts vanaf Burbank, geëscorteerd door de California Highway Police. Op het moment dat het licht begon te worden was men allang uit de bewoonde gebieden, ver weg van nieuwsgierige toeschouwers. Gearriveerd op Groom Lake werd meteen begonnen met het samenbouwen en klaarmaken voor de eerste tests.

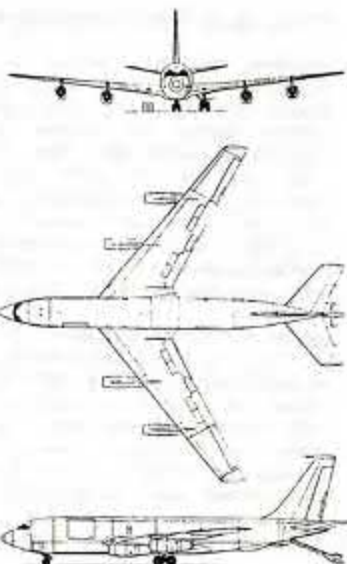
Deze tests verliepen zonder grote problemen. De motoren werden uitvoerig proefgedraaid en taxiproeven met lage snelheid werden uitgevoerd. Op 24 April vond men het tijd voor de laatste proef vóór de eerste vlucht: een taxiproef met hoge snelheid waarbij het toestel heel even het luchtruim zou kiezen om daarna direct weer te landen. Omdat men het stabilisatie-systeem (SAS, zie daarvoor deel 2 van HABU) niet vertrouwde werd besloten deze taxiproef met uitgeschakelde SAS uit te voeren. Voor Lou Schalk, uitverkoren als eerste Blackbird vlieger, werd het een dag die hij niet snel meer zou vergeten! Zijn commentaar:

"Terwijl het toestel over de startbaan accelereerde ging alles prima, totdat ik de neus omhoog bracht. Toen begon het toestel in alle richtingen heftig te schudden, zo erg dat ik dacht dat ik het toestel nooit in één stuk aan de grond zou krijgen. Het toestel was zeer moeilijk onder controle te houden, en ik geloof dat ik een beetje bang werd. Gelukkig kreeg ik snel genoeg in de gaten wat er precies aan de hand was, om het toestel in zoverre weer onder controle te krijgen dat ik het weer op de grond kon zetten. Landing was op het droge meerbed, niet op de startbaan welke ik al voorbij was. Een enorme stofwolk welke het toestel geheel omhulde was het gevolg, waardoor de mensen op de grond geloof ik een beetje in paniek raakten. Iedereen kon pas weer adem halen toen ik rustig uit de stofwolk terug kwam getaxied richting het veld."

Eerste vluchten

Eén lesje had men al snel geleerd: het SAS stabilisatie-systeem was onmisbaar. Vertrouwd of niet, besloten werd om de eerste echte vlucht met ingeschakelde SAS uit te voeren. Deze eerste vlucht vond twee dagen later plaats, op 26 April 1962, en duurde 35 minuten. Besloten werd om het landingsgestel de gehele vlucht uit te laten, om het "historische eerste vlucht landingsgestel probleem" (de geschiedenis heeft bewezen dat vele prototypes de vreemde neiging hebben om tijdens de eerste vlucht problemen te krijgen met het landingsgestel...) te voorkomen. Het stabilisatie-systeem werkte perfect, zonder de "Bucking Bronco Ride" van twee dagen daarvoor. De vlucht eindigde met een probleemloze landing. De tweede vlucht leverde wel problemen op: al tijdens de start begonnen panelen uit de romp en vleugel los te raken. In de cockpit merkte Lou Schalk geen nadelige effecten op het vlieggedrag, maar er werd toch maar besloten de vlucht vroegtijdig af te breken. Oorzaak bleek een drukverschil tussen de binnen- en buitenkant van de huidbeplating te zijn. Als tijdelijke oplossing werd plakband gebruikt om de kieren waardoor dit drukverschil ontstond luchtdicht af te plakken.

Een ander vermeldenswaardig feit was de eerste "air-to-air refuelling" (bijtanken in de lucht). Speciaal voor de Blackbird werden enkele (later zouden er meer volgen) toen nog nieuwe KC-135A tankers omgebouwd tot KC-135Q. Er wordt wel eens beweerd dat deze Q'tjes zijn voorzien van een heel verschillend brandstofsysteem om de Blackbirds met hun aparte brandstof te kunnen bijtanken. Niets is minder waar! Het enige verschil met de normale KC-135's is dat de Q'tjes dankzij extra ingebouwde communicatie-apparatuur radio-contact kunnen onderhouden met de Blackbirds op de zwaar beveiligde frequenties welke deze gebruiken. De eerste geheime KC-135Q vluchten om de A-12's bij te tanken (aangezien de A-12 officieel niet bestond konden vluchten gevlogen door de tankers officieel ook niet bestaan!) werden verzorgd door het 903rd Air Refuelling Squadron.



Lou Schalk zou de eerste 12 vluchten met de A-12 maken, maar om het bijgeloof te tarten maakte hij ook de 13^e vlucht. Daarna werden ook testvliegers William "Bill" C Park en James D Eastham op het toestel losgelaten. De gehele rest van het jaar maakten deze drie vliegers vele vliegreizen met de in snel tempo afgeleverde A-12's. Na het prototype 60-6924 werd als eerste de 60-6926 aan Groom Lake afgeleverd, omdat de 60-6925 de eerstkomende tijd alleen voor grondproeven gebruikt zou worden. Veel ervaring werd opgedaan met het stabilisatie- en navigatiesysteem, maar het "echte" werk, de hoge snelheden waarvoor het toestel ontworpen was lagen nog niet binnen bereik, omdat de toestellen nog steeds waren uitgerust met de minder krachtige J-75 motoren.

Eindelijk nieuwe motoren

Binnen de CIA begon men een beetje onrustig te worden. Nog steeds had geen enkele A-12 sneller gevlogen dan Mach 1.5. Hun redenatie was dat er iets aan de A-12 niet klopte: als de F-106 met één J-75 motor al in staat was Mach 2.0 te vliegen, dan zou de A-12 met twee van deze motoren dat toch zeker ook moeten kunnen! Wat zij niet begrepen was dat de J-75 motor slecht paste in de A-12. Doordat de luchtstroom binnen de motorgondels niet ideaal naar de motoren stroomde begon deze boven Mach 1.5 sterk te vibreren, wat hogere snelheden bijna onmogelijk maakten. Om de CIA gerust te stellen (men moet niet vergeten dat het gehele project door de CIA betaald werd!) heeft testvlieger Bill Park op een gegeven moment een A-12 in een duikvlucht door laten accelereren tot Mach 2.0. Daarmee was de CIA ook weer tevreden.

Uiteindelijk werd Januari 1963 de eerste J-58 motor afgeleverd aan Groom Lake, en in de prototype A-12 ingebouwd. Enkele maanden lang heeft dit toestel rondgevlogen met in één motorgondel een J-58 motor, en in de andere een J-75 motor, totdat men genoeg vertrouwen in de J-58 had gekregen om ook de andere J-75 motor te vervangen. Uiteraard verliep de integratie van de nieuwe motor in de A-12 niet zonder problemen. Het eerste probleem was de ontsteking: de motor wou niet starten! Al snel bleek dat de J-58 zoveel lucht nodig had dat deze tijdens het opstarten niet alleen via de voorkant binnengezogen werd, zoals het hoort, maar ook door de uitlaat! Een tijdelijke en later permanente oplossing voorzag in een klep in de motorgondel waardoor tijdens het opstarten extra lucht kon worden aangezogen.

Titanium Goose

Om vliegers voor te bereiden op de A-12 werd één A-12 afgeleverd als trainer met een tweede verhoogde cockpit. Dit toestel, serienummer 60-6927, bijgenaamd de "Titanium Goose" (Titanium Gans) werd eind 1969 afgeleverd. Opvallend is dat dit toestel in tegenstelling tot de normale A-12's nooit is voorzien van J-58 motoren. De inferieure J-75 motoren gaven het toestel een maximum snelheid iets onder Mach 2.0.

Eerste taak van de "Titanium Goose" was training van de eerste niet-Lockheed vlieger. US Air Force testvlieger William L Skliar was tijdelijk uitgeleend aan de CIA, hoewel hij officieel al die tijd gewoon bij de US Air Force in dienst was! Na enkele trainingsvluchten en een solo-vlucht kon hij zichzelf de eerste militaire Blackbird vlieger noemen.

Rond die tijd werd ook een vlucht in de "Goose" geregeld voor "The Great Man Himself": Kelly Johnson. Kelly was niet bang van zijn eigen ontwerpen, in het verleden had hij vaak een actieve rol gespeeld in het testvliegprogramma. Daarom wou men hem een vlucht in zijn geesteskind niet onthouden. Lou Schalk was de vlieger, maar Kelly heeft zelf ook een behoorlijk stuk gevlogen. Het toeval wou dat nou net deze vlucht perfect verliep. Ook het navigeren en het bijtanken in de lucht, wat doorgaans problemen opleverde, verliepen vlekkeloos. Lou Schalk zei later over deze vlucht: "Misschien was het niet zo'n goed idee om een zo perfecte vlucht met "The Boss" te hebben, tegen wie je normaal klaagt over alle problemen en tekortkomingen aan het toestel, maar het was een mooie vlucht en ik ben er zeker van dat hij er zeer blij mee was."

Testvluchten & problemen



Omdat de Blackbirds met hoge snelheden vlogen legden ze in een korte testvlucht grote afstanden af, en omdat alle vluchten geheim moesten blijven werd een speciaal parcours gevlogen. Dit parcours bestond uit: opstijgen vanaf Groom Lake, zonodig bijtanken in de lucht in de buurt van Groom Lake waar het luchtruim enkel door US Air Force radars gecontroleerd werd, snel hoogte winnen om boven de burgerluchtverkeersleiding radars uit te komen, dan noordelijk naar Wendover in de staat Utah, daarna richting de Canadese grens waar een bocht van 180° gemaakt werd richting Groom Lake, landing op Groom Lake. Op het laatste stuk van het traject werden vaak de eigenlijke tests uitgevoerd, omdat dan in nood-

gevallen Groom Lake het gemakkelijkst te bereiken was. Landen op een ander vliegveld was ook in noodgevallen uitgesloten. In het begin werd het callsign (roepnaam) "Asteroid" gebruikt, later veranderde dit in "Dutch" gevolgd door een tweecijferig nummer welke een vlieger vast toegewezen kreeg. Om de A-12's te begeleiden had men ook vijf F-101B Voodoo's en twee F-104 Starfighters ter beschikking, welke op slinkse wijze van de operationele US Air Force sterkte waren afgevoerd.

De toestellen waren voor de testvluchten voorzien van vele extra instrumenten. In de Q-bay filmde een 35mm camera constant een batterij instrumenten welke een volledig beeld gaven van het gedrag van het toestel en beide motoren. Ondanks koeling moest na elke vlucht de 122 meter lange film in de camera vervangen worden, ongeacht hoeveel film ook gebruikt was, om de nadelige invloed van de hoge temperaturen op de film zo klein mogelijk te houden.

Verscheidene problemen manifesteerden zich al vroeg in het testprogramma. Ten eerste waren er de verwachte problemen met de hoge temperaturen. Niet alleen had men last van uitzettende en weer krimpende onderdelen welke daardoor stuk gingen, onder andere in de motor, maar ook de air-conditioning bleek niet goed te werken. Bill Park had daar op een gegeven moment zo'n last van dat hij zelfs de stuurknuppel niet meer vast kon houden omdat het te heet was! Gebruik van andere materialen, betere koeling en ombouw van het air-conditioning-systeem leverde na verloop van tijd afdoende resultaten op.

Het hele A-12 testprogramma werd gedomineerd door problemen met de motoren. Niet dat de J-58 motor niet goed werkte, integendeel, na korte tijd wist men al meer dan 14000 kg stuwdruk eruit te halen. Nee, het grote probleem lag bij de luchtinlaat. Zoals eerder gezegd in het eerste deel van "HABU" moest de positie van de beweegbare kegel in de luchtinlaat constant zeer nauwkeurig worden aangepast, en dat verliep in het begin niet zo goed. Groter brandstofverbruik door een incorrecte kegelpositie was nog niet zo erg, afslaan van de motor ("unstart") wel. De

asymmetrische stuwkracht kon rampzalige gevolgen hebben, en de motor herstarten verliep ook niet altijd vlekkeloos.

"Unstarts" kwamen nogal vaak voor, bijna minstens een keer per vlucht. Lange tijd is met dit probleem geworsteld. Omdat men bij het ontwerpen grote problemen voorzag met elektrische systemen in de luchtinlaat, omdat daar de temperaturen hoog op konden lopen, had men voor de besturing van de kegels een pneumatisch (= met luchtdruk) systeem ontwikkeld. Blijkbaar was dit systeem niet nauwkeurig en snel genoeg. Daarom werd toch met grote moeite een elektrisch systeem ontwikkeld. Dit elektrisch systeem vereiste veel meer onderhoud, maar functioneerde veel beter. Ondanks de hoge kosten werden alle pneumatische systemen door elektrische vervangen, en vanaf toestel nummer 9 (60-6932) op de produktielijn standaard ingebouwd. In totaal waren 66 vluchten nodig om ook dit elektrisch systeem naar voldoening te laten functioneren. Het probleem van de "unstarts" is nooit geheel opgelost. Zelfs de SR-71 had er af en toe nog last van.

Ongevallen

De eerste A-12 verongelukte op 24 mei 1963. CIA vlieger Ken Collins vloog op een trainingsvlucht door een wolk, waardoor water in de pitotbuis (snelheidsmeter) kwam en bevroor. Hierdoor kreeg de computer verkeerde informatie over de vliegsnelheid, waardoor het vliegtuig in een "stall" geraakte. (toestand waarbij het toestel te weinig snelheid heeft om in de lucht te blijven). Terwijl het toestel (60-6926) ondersteboven in een vlakke "spin" (tolvlucht) naar beneden viel maakte de vlieger met succes gebruik van zijn schietstoel.

Lou Schalk had in de 60-6924 ook een benauwde ervaring. Op een gegeven moment "unstarte" beide motoren constant om en om. Alleen door koel te blijven wist hij het toestel (en zichzelf) te redden. Door een fout in de snelheidsmeter was de snelheid (en dus de temperatuur) te hoog opgelopen, waardoor elektrische bedradingen waren gesmolten en hydraulische vloeistoffen waren verdampt.

Bill Park had minder geluk met de 60-6939. Tijdens de landing weigerde alle besturingsorganen. Ondanks een moedige poging het toestel toch weer onder controle te krijgen besloot hij op een hoogte van 500 meter gebruik te maken van de schietstoel. De datum was 9 juli 1964.

Hoewel nog lang niet alle problemen opgelost waren kreeg men toch genoeg vertrouwen in het toestel om het geschikt te verklaren voor de taken waarvoor het bedoeld was, waarna de CIA het hele A-12 gebeuren steeds meer begon over te nemen en operationele vluchten met het toestel begon voor te bereiden.

Tot zover dit deel van HABU. Volgende keer gaan we verder met de A-12: in operationele CIA dienst, in dienst bij de NASA en de onbemande D-21 "mini-Blackbirds". Ook dan meer illustraties van het toestel zelf en een serialoverzicht.

PLAATPRAAT



Tele-objectieven

Het tele-objectief, oftewel de tele-lens, is een onmisbaar deel van de uitrusting van een luchtvaart fotograaf. Op open dagen bijvoorbeeld kan men met een standaard 50mm objectief prima uit de voeten om de toestellen op de grond te fotograferen. Echter zodra de omstandigheden iets minder ideaal worden is het standaard-objectief te klein en hebben we "meer millimeters" nodig om het te fotograferen toestel fatsoenlijk in beeld te krijgen. Op een foto of dia moet het vliegtuig in de regel beeldvullend zijn, foto's en dia's waarop vliegtuigen te klein overkomen zijn bijna altijd "lelijk". Vandaar dat elke zichzelf respecterende luchtvaart-fotograaf één of meerdere tele-objectieven in zijn arsenaal heeft zitten.

We spreken van een tele-objectief als het brandpuntsafstand (het aantal millimeters) groter is dan 80mm. Vaak voorkomende waarden zijn 135mm, 200mm, 300mm en 400mm. Uiteraard bestaan er genoeg objectieven met een nog grotere brandpuntsafstand, maar deze vormen een prijsklasse apart.

Tele-zoom

Vooraf één bepaalde variant van het tele-objectief is bij luchtvaart-fotografen populair: het tele-zoom-objectief. Hiermee heeft de fotograaf een breed scala millimeters onder handbereik in één objectief. Doorgaans heeft de luchtvaart-fotograaf niet de tijd of de ruimte om de afstand tot het te fotograferen vliegtuig aan te passen. Het is daarom zeer praktisch dat hij met één simpele handbeweging het onderwerp verder weg kan brengen (om te voorkomen dat het vliegtuig op de foto of dia "eruit klapt") of dichterbij kan halen. Het gemiddelde tele-zoom-objectief kan zo'n twee tot vier tele-objectieven met vaste brandpunts-afstand vervangen. Veel tele-zoom-objectieven hebben een bereik van bijvoorbeeld 70-210mm, 80-200mm of 100-300mm.

Let op bij het aankopen van een tele-zoom-objectief: qua bediening zijn er twee verschillende soorten. Een variant beschikt over drie ringen, de eerste voor het scherpstellen, de tweede voor het diafragma en de derde voor het instellen van de brandpuntsafstand. Doorgaans zijn deze objectieven minder praktisch voor luchtvaart-fotografen: omdat men niet aan twee ringen tegelijkertijd kan draaien is het vaak onmogelijk om tijdens het fotograferen zowel de brandpuntsafstand te veranderen én scherp te stellen.

De andere variant is wel ideaal: zowel scherpstellen als het aanpassen van de brandpuntsafstand gebeurt met één ring. Door aan de ring te draaien wordt scherpgesteld, door de ring te verschuiven verandert de brandpuntsafstand. Bij auto-focus camera's hoeft de fotograaf zich geen zorgen meer te maken over

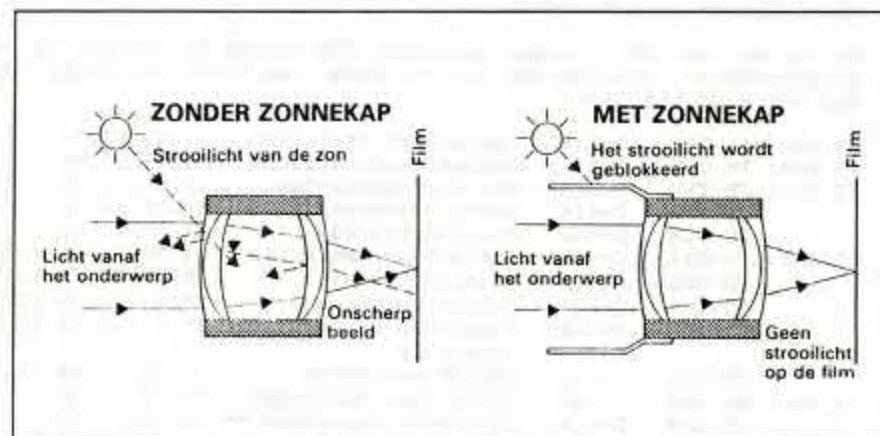
het scherpstellen. Bij zulke objectieven wordt de brandpuntsafstand doorgaans geregeld door aan een ring te draaien.

Naast de vele voordelen heeft het tele-zoom-objectief ook één groot nadeel: de lichtsterkte. Omdat in een zoom-objectief meer lenzen verwerkt zijn verliest men meer licht. In de praktijk komt het erop neer dat bij zoom-objectief de maximale diafragma-opening kleiner is dan bij een vast objectief. Een vergelijk: een vast 100mm objectief heeft doorgaans een maximale waarde van 2.8, terwijl dit bij een 100-200mm zoom-objectief niet meer is dan 5.6.

Het aantal lenzen in een tele-zoom-objectief varieert tussen de 8 en 16, soms nog wel meer. Men mag echter de kwaliteit van het objectief niet beoordelen aan de hand van het aantal lenzen, maar aan de optische kwaliteit van deze lenzen. Belangrijk is dat alle lenzen zijn voorzien van een coating om reflecties, waas en verlies van contrast te voorkomen (meer hierover in ACE 1991/1). Deze coatings en de precisie waarmee het objectief wordt gemaakt zijn bepalend voor de kwaliteit.

Zonnekappen

Schuin invallend licht ("strooilicht") van bijvoorbeeld de zon, kan vreemde effecten veroorzaken (zie ACE 1991/1). Coatings zijn vaak niet afdoende om dit te voorkomen, een zonnekap doorgaans wel. Een goede zonnekap brengt geen lichtverlies met zich mee.



Vaak zitten deze zonnekappen los op het objectief, soms is een tele-objectief voorzien van een uitschuifbare zonnekap. Let erop dat je altijd de zonnekap gebruikt die bij het objectief hoort, omdat de juiste afmeting van een zonnekap afhankelijk is van de brandpuntsafstand. Een te korte zonnekap kan nutteloos zijn voor een bepaald objectief, terwijl een te lange zwarte hoeken op de foto of dia kan veroorzaken. Vooral bij zoom-objectieven is de afmeting van een zonnekap vaak een compromis. Extra voordeel van een zonnekap: het kan het objectief bij vallen of stoten bewaren van beschadiging. Een nieuwe zonnekap is goedkoper dan een nieuw objectief!

ER WAS EENS...



Hans v/d Donk is verder gegaan met zijn speurwerk in de diepe donkere archieven...:

Uitwijkers in 1946

1946. In Nederland wordt hard gewerkt aan de wederopbouw. Welschap staat onder bevel van de Royal Air Force en fungeert als transitobasis. Hiervoor is het 2nd Aircraft Reception Unit op het veld gestationeerd, welke de bezoekende toestellen opvangt en weer op weg helpt. Ondanks het feit dat de Britten al twee jaar van Welschap gebruik maken ligt het grootste deel van de infrastructuur in puin. De banen zijn weliswaar opgelapt, maar het oude stationsgebouw draagt nog duidelijke sporen van de oorlog en het gehele veld is bezaaid met bomkraters.

Toch wil de gemeente Eindhoven Welschap weer mee laten functioneren in de burgerluchtvaart (achteraf gezien lukte dit pas echt in 1984!) en dit leidde op 13 juni 1946 tot een ministeriële beschikking waarin Welschap aangewezen werd als luchthaven voor zowel nationaal als internationaal verkeer en als uitwijkhaven voor Schiphol.

Nu is er van dit laatste gelukkig wat terug te vinden in het streekarchief, getuige het nu volgende overzicht van uitwijkers aan het eind van 1946:

27 okt:	PH-TAM	C-54A	Indië-Rome-Amsterdam	16.51/17.38
11 nov:	PH-TBV	C-47A	Amsterdam-Maastricht	09.35/10.55
17 nov:	PH-TAW	L.049	New York-Amsterdam	10.45/13.50
	PH-TBG	C-47A	Basel-Amsterdam	11.45/13.10
	PH-TCR	C-47A	Malmö-Amsterdam	13.00/13.25
10 dec:	PH-TAI	C-54A	Indië-Rome-Amsterdam	14.59/14.02 (12 ^e)
	PH-TCL	C-47A	Oslo-Amsterdam	15.06/21.43 (11 ^e)
	PH-TCS	C-47A	Londen-Amsterdam	15.10/21.43 (11 ^e)
	PH-TBR	C-47A	Stockholm-Kopenhagen-Amsterdam	15.14/21.12 (11 ^e)
	PH-TBA	C-47A	Zürich-Amsterdam	15.15/21.25 (11 ^e)
11 dec:	PH-TBS	C-54A	Indië-Rome-Amsterdam	16.08/21.00
	PH-TCR	C-47A	Stockholm-Kopenhagen-Amsterdam	16.13/19.25

verklaring van de kolommen:

datum, registratie, type (C-47A = DC-3 Dakota; C-54A = DC-4; L.049 = Constellation), vliegroute, aankomst- en vertrektijd, datum van vertrek indien niet op dezelfde dag als aankomst.

De Eindhovenense zakenman Elias had het geluk om op 17 november met de PH-TAW rechtstreeks New York-Eindhoven te vliegen, dat scheelde hem de reis van Schiphol naar Eindhoven. De PH-TAI welke op 10 december binnenkwam kon pas twee dagen later weer vertrekken wegens motorproblemen.

Natuurlijk zijn er wel meer KLM vliegtuigen uitgeweken naar Eindhoven, wat blijkt uit de opgaven van passagiersaantallen uit de jaren 1946-1950. Uit deze opgaven kwam ik ook te weten dat er op 20 november 1947 een Zweedse en op 9 februari 1948 een Tsjechische kist is geweest. De Zweed kwam uit Londen en vertrok vier dagen later naar Genève. Type en registratie zijn vooralsnog onbekend.

Harvard doodt koe

Uit 1947 stamt het volgende citaat:

In de jaren kort na de oorlog werd door het op Gilze-Rijen gestationeerde RLS veel gelest op Welschap. Op 20 september was de beurt aan Harvard PH-UBZ welke een landing zou maken. Nu was het zo dat op het weiland tussen de banen wel eens koeien stonden te grazen. Rond vijf uur 's middags zette de onbekend gebleven leerling (met instructeur De Bruin achterin) de landing in voor baan 03/21 en raakte, U raadt het al, een koe! Drie koeien wilden de aanstormende Harvard wel eens van dichterbij bekijken en waren de baan opgelopen, ééntje overleefde de botsing niet. De Harvard kwam ongeveer 50 meter ten oosten van de baan tot stilstand. Toch stevig zo'n Harvard, aangezien het toestel nog diezelfde dag terug is gevlogen naar Gilze-Rijen.

DE MUURKRANT

- Willem Westerhof is op zoek naar het boek "314 squadron, zie ze vliegen 1952-1977". Ook andere boeken, publicaties en krantenknipsels over het vliegveld Eindhoven zijn van harte welkom.

- Binnen de stichting Scansearch, welke zich bezighoudt met radio-communicatie, bestaat sinds kort ook een subgroep die zich enkel bezig wil gaan houden met de militaire luchtvaart. Deze groep heeft dringend behoefte aan leden en belangstellenden. Bij voldoende belangstelling kunnen de volgende doelstellingen verwezenlijkt gaan worden:

Uitwisseling van militaire luchtvaart frequenties (30 t/m 400 Mhz, mogelijk ook kortegolf); frequenties van aanverwante diensten (bewaking, straalverbindingen, etc); uitwisselen van allerlei achtergrond informatie; technische informatie over scanners; verwijzing naar interessante literatuur; bijeenkomsten; excursies; etc.

Het oprichten van een speciale vereniging voor luchtvaart scanner-freaks (en die zijn er veel!) leek ons belangrijk genoeg om hier melding van te maken. Geïnteresseerden kunnen zich melden bij de ACE-redactie of schrijven of bellen met:

Gerbrand Diebels v.Gilsstraat 18 5751CK Deurne 04930-14549

- Ook de studiegroep Welschap is naarstig op zoek naar allerlei informatie betreffende het verleden van Welschap. Volgende keer hierover meer.

SPOTLICHT



In deze rubriek een korte blik op een bepaald bijzonder type toestel dat gelukkig af en toe Eindhoven als bestemming heeft. Alleen al de naam "Gulfstream" laat iedere civiel- en menig militair-spotter watertanden. Toch is er van deze voorloper van de overbekende bizz-jets vrij weinig bekend. Omdat veel Europese maatschappijen de laatste jaren met dit toestel zijn gaan vliegen en ter nagedachtenis aan de N720X (dat waren nog eens tijden..., maar daarover later meer) komt dit toestel in aanmerking voor deze rubriek.

Korte Geschiedenis

Op zoek naar een opvolger voor hun succesvolle amfibische zaken-transport vliegtuigen probeerde Grumman eerst enkele militaire toestellen zoals de F7F Tigercat en C-1 Trader om te bouwen, maar men zag zelf al snel dat dit tot mislukken gedoemd was. Pas eind 1956 had men de goede combinatie gevonden: een geheel nieuw ontwerp uitgerust met twee Rolls-Royce Dart turbopropmotoren. Het toestel, dat nu de aanduiding G-159 had gekregen zou met een snelheid van 530 km/u en een vliegbereik van zo'n 3000 km 24 passagiers normaal, of 10 passagiers luxe moeten vervoeren. Ervan overtuigd dat Grumman minstens 125 exemplaren kon verkopen werd het startsein gegeven. Eerste vlucht van het prototype N701G vond plaats op 14 augustus 1958, en ondanks enkele kleine problemen volgde certificatie al snel op 21 mei 1959.

Productie & Versies

In totaal leverde Grumman tot 1969 precies 200 Gulfstream 1's af, welke merendeels door zakelijke gebruikers gevlogen werden en worden, dit omdat de G-159 duurder in gebruik is dan bijvoorbeeld de Fokker F-27 en dus niet attractief is voor vlieg-maatschappijen. Voor vele G-159 klanten was dit het begin van vele jaren Gulfstream gebruik omdat zij als vervanging vaak voor de Gulfstream-2, -3 en momenteel -4 kozen. De gebouwde versies:

G-159: Standaard versie waarvan 190 gebouwd. 10 tot 24 passagiers of vracht al naar gelang de uitvoering.

G-159C: Speciale commuter versie. Door de romp te verlengen kon plaats worden geboden aan 38 passagiers. De 6 in 1979 omgebouwde exemplaren zijn nog steeds in dienst bij Chapparral Airlines.

VC-4A: Eerste militaire versie, sinds 1962 is één exemplaar bij de Amerikaanse kustwacht in gebruik als VIP transport. Het serialnummer "1380" is op een gegeven moment vervangen door "02". Een tweede bestelde exemplaar ("1381") is nooit afgeleverd.

TC-4B (T-41A): Voorgestelde navigatie trainer voor de US Navy, kortstondig aangeduid als "T-41A". Hoewel al 10 toestellen besteld waren (nummers 151892 t/m 151901) besloot de US Navy de eigen navigator training stop te zetten en werden de toestellen geannuleerd.

TC-4C Academe: Speciale trainer voor A-6 Intruder bommenrichters/navigators. Meest opvallend kenmerk is de grote A-6 neus. Van de negen gebouwde TC-4C's (nummers 155722 t/m 155730) is er één verongelukt op 16 oktober 1975 (nummer 155723). De andere vliegen nog steeds en worden constant gemoderniseerd met de nieuwste A-6 apparatuur.

Europa

Het gaat ons te ver om een overzicht van alle gebouwde Gulf 1's te geven, maar een overzicht van in Europa gebaseerde toestellen willen we U niet onthouden. In Europa waren het Ford en Fiat die het toestel kochten. Ford vliegt nog steeds met twee exemplaren, welke sporadisch Eindhoven met een bezoek vereren. ITT baseerde de "N720G" op Brussel, net als de EBM Group die regelmatig één van haar Gulfjes in Italië baseert. Meest beruchte Gulf is wel de "N720X". Dit Xerox toestel pendelde tussen 1982 en 1984 vrijwel dagelijks tussen Luton in Engeland en Eindhoven voor de Xerox vestiging in Venraij. Grappig detail is dat deze kist in 1986 gestolen werd, zodat het nou wel zal pendelen ergens tussen Coke Country en Dope Desert. Dertig jaar na de eerste vlucht wemelt het (gelukkig) nog in Europa van de Gulf-ééntjes.

registratie	c/n°	configuratie	opmerkingen
Drenair (Spanje)			(°constructienummer)
EC-376	39	SCD	
EC-493	40	SCD	
EC-494	41	SCD	
EC-EXS	64	SCD	
EC-EXQ	142	SCD	
EC-EXB	153	SCD	
?	79		in bestelling
Air Provence (Frankrijk)			
F-GFEF	122	Y24	
F-GFGT	5	Y24	"Le Provençal Club II"
F-GFGU	101	Y19	
F-GFGV	44	Y24	"Le Provençal Club"
F-GFIB	71	vracht	in gebruik voor EMS pakketpost
F-GFIC	49	Y24	
F-GFMH	20	Y24	
F-GFCQ	140	vracht	in gebruik voor DHL pakketpost
F-GGGY	80	F14	
F-GJGC	111	vracht	
Aberdeen Airways (Groot-Brittannië)			
G-BMPA	134	Y24/vracht	in gebruik voor EMS datapost
G-BMSR	128	Y24	
G-BNCE	9	Y24	
G-BRWN	177	Y24	
Birmingham European Airways (Groot-Brittannië)			
G-BMOW	155	CS24	"Spirit of Enterprise"
G-BNKN	159	CS24	"Spirit of Endeavour"
G-BNKO	154	CS24	"Spirit of Europe"
Ford Motor Company (Groot-Brittannië)			
G-AWYF	48		
G-BRAL	76		
BAZL Geneva (Zwitserland)			
HB-LDT	188	calibrator	
Business Airways (Italië)			
I-MGGG	51		
Desio & Brianza Leasing (Italië)			
I-EHAJ	196		

TAS Airways (Italië)

I-MDDD 143 Y24

I-MKKK 194 Y19

I-TASB 105 Y24

I-TASO 81 Y24

Bfz (Oostenrijk)

OE-LDT 23 surveyer

IBIS (België)

OO-IBG - ?

reservering voor een ex-

Air Provence kist

Luftfartinspektionen (Zweden)

SE-LFV 82 calibrator

Griekse Luchtmacht

P-9 120

VIP Flight, Dekelia

Verklaring van de configuraties:

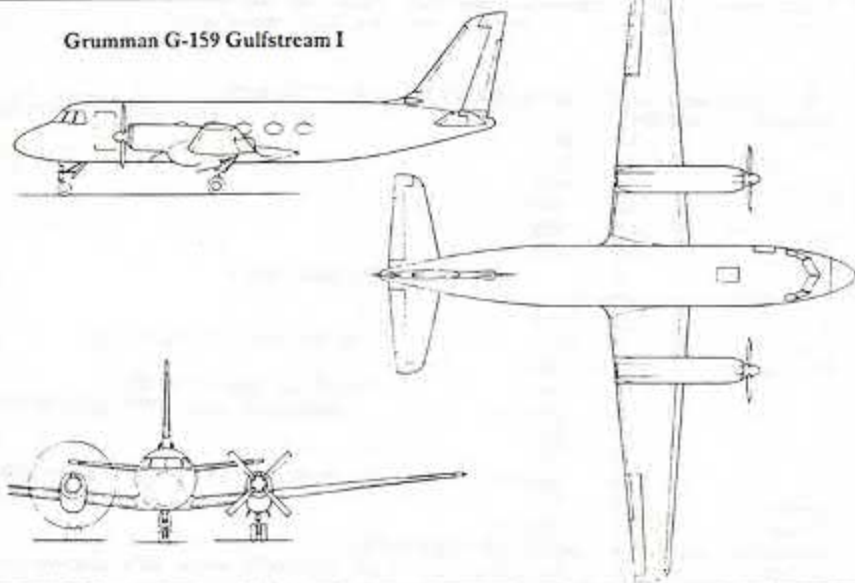
CS.. = Business/Standard Class, aantal passagiers

F.. = First Class, aantal passagiers

SCD = Side Cargo Door (vracht)

Y.. = Economy Class, aantal passagiers

Grumman G-159 Gulfstream I



	G.159	G.159C Commuter
Lengte	19,43 m	22,96 m
Hoogte	6,94 m	7,01 m
Spanwijdte	23,92 m	23,88 m
Max. startgewicht	15290 kg	16329 kg
Leeggewicht	9933 kg	10909 kg
Max. bereik	4088 km	4021 km
Max. snelheid	560 km/u	556 km/u
Motoren	Dart 529-8E	Dart 529-8X
Vermogen per motor	1633 kW	1484 kW
Eerste vlucht	14-08-1958	25-10-1979
Geproduceerd	200	6 omgebouwd

THRILLSEEKERS



Voordat we beginnen met het verslag van Ben Schilders en Ron van Dooren eerst nog even een correctie van "Thrillseekers" uit ACE 1991/1. Daarin werd gezegd dat de Franse landmacht op het vliegveld Berlin-Tegel met een enkele Gazelle en Birdog zouden rondvliegen. Dat moet natuurlijk zijn een enkele Alouette III en Birdog.

STAGE PERIODE IN PORTUGAL

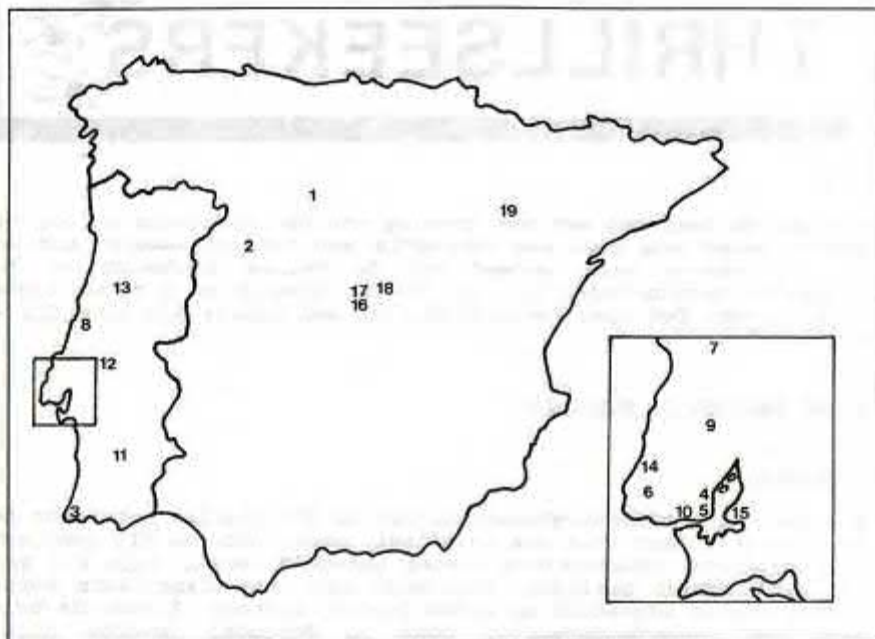
Inleiding

Als studenten vliegtuigbouwkunde aan de HTS Haarlem betekende het derde studie jaar voor ons stagejaar. Omdat door de HTS geen echt voor spotters interessante stages geregeld waren, zijn wij zelf aan het regelen geslagen. Verzoeken voor een stageplaats werden echter steeds afgewezen om uiteenlopende redenen. Alleen de brief naar het onderhoudsbedrijf OGMA in Portugal leverde direct positief resultaat op. Dit bedrijf was bovendien geen onbekend terrein voor ons, omdat we het al tijdens een interrail vakantie in 1989 hadden bezocht.

De naam OGMA is een afkorting voor "Oficinas Gerais de Material Aeronáutico". Het bedrijf, gevestigd in Alverca bij Lissabon, is onderdeel van de luchtmacht en is als zodanig verantwoordelijk voor het groot onderhoud, modificaties en in enkele gevallen de assemblage van vliegtuigen van de Força Aérea Portuguesa. Omdat OGMA ook een service station is van Lockheed voor de Hercules en Orion, en van Aérospatiale voor de Alouette II, Alouette III, Ecureuil en Puma zijn altijd enkele exemplaren van deze types aanwezig, merendeels militair. Bovendien heeft het bedrijf een onderhoudscontract voor de in Europa gestationeerde US Navy vliegtuigen.

Naast het stagelopen wilden wij ook nog wel wat vakantie vieren, dus we vertrokken al op 7 augustus, 2 weken voor de stage zou beginnen, naar Portugal. Gelukkig hadden we de beschikking over een auto en konden we onderweg al wat velden aandoen in België en Frankrijk. Hiervan zijn meeste echter bekende koek en daarom beginnen we ons verslag met Spanje.

Enige informatie omtrent de presentatie van serials, codes, etc.: Als bepaalde informatie onderstreept is betekent dit dat deze is opgezocht, echter alleen in gevallen waar de informatiebronnen eenduidig waren. Tussen rechte haakjes [] is het constructie-nummer weergegeven. Het nummer achter de datum correspondeert met het nummer op het kaartje.



Valladolid-Villanubla za.11-08-90

(1)

Ala37 DHC4A: T9-2, T9-4, T9-10, T9-18, T9-3/37-03, T9-5/37-05,
T9-6/37-06, T9-7/37-07, T9-8/37-08, T9-9/37-09,
T9-11/37-11, T9-12/37-12, T9-14/37-14,
T9-16/37-16, T9-19/37-13, T9-20/37-17, T9-22/37-15

visit	: C212A	: T12B-15/35-02, T12B-53/35-12	EAE	Ala35
	AISA I-115:	E9-136/EC-CVC	ex	EAE
preserved:	DHC4A	: <u>T9-23</u>	ex	EAE
	HA220	: <u>A10B-53</u>	ex	EAE

Salamanca-Matacan za.11-08-90

(2)

Gr74 C101: E25-../74-04, E25-../74-05, E25-../74-09,
E25-../74-22, E25-../74-25, E25-../74-29,
E25-../74-34

visit: CL215: CC-CDT/32, CC-CNP ICONA

Vanwege de hitte werd hier behalve de codes van enkele Casa 101's en twee civiele Chileense CL-215's niet veel gelezen.

Sagres/Algarve di.14-08-90

(3)

overflyng: P-3P: 4803

FAP

Esq601

Voorafgaand aan de stage hadden we een week vakantie gepland aan de Algarve, Portugals zuidkust. Vanaf een klif bij Sagres (ook de naam van Portugals bekendste bier!) werd deze Orion gezien.

En dan ons stage-adres. Hieronder zijn alle kisten weergegeven die hier gedurende de periode van 20 augustus tot 1 december zijn gezien. Omdat wij vooral de eerste tijd nog niet echt veel te doen hadden, wat de stage betreft dan, gingen we gewoonlijk een paar keer per week alle hangars af om de serials te controleren. We hebben zelfs enkele malen samen met een Portugese ingenieur gasten uit Nederland begeleid. Wat een tegenvaller voor die Portugees die belangrijke gasten verwachtte, terwijl het gewoon enkele spotters bleken te zijn!

Gelukkig voor de school hebben wij ook nog wel iets anders gedaan dan alleen maar kisten kijken. Er was gepland dat we mee zouden lopen met een mecanicien tijdens het onderhoud van een US Navy Hercules, maar omdat deze toestellen zo hard nodig waren in de grote woestijn exercitie een stuk verderop, werd dit onderhoud steeds weer uitgesteld en kwam "onze" C-130F 149794 pas de laatste week van de stage opdagen, terwijl hij oorspronkelijk gepland was voor begin september. Als vervangende opdracht hebben we toen een ontwerp gemaakt van een "dummy landing gear" voor de Hercules. Met dit wielengestel kan het vliegtuig over de grond versleept worden als het echte landingsgestel van het toestel verwijderd is en elders onderhouden wordt. Misschien dat de Portugezen deze constructie met in totaal 10 Orion wielen (!) ooit nog eens gaan bouwen.

FAP Angola : SA316B : H-205, H-223
SE3160 : H-235 [c/n1579], H-236 [c/n1800]
Gabon Gvmt : ATR42 : TR-KJD
FA de Cameroun: SE3130 : TJ-XAO [c/n1838]
SA319B : TJ-XBA [c/n2323]
FA Marocaine : Be100 : CN-AND
CN235 : 023/CNA-MA
C-130H : 4575/CNA-OD, 4581/CNA-OE, 4733/CNA-OI,
4738/CNA-OJ
KC-130H: CNA-OS
FA Tchadienne : L100-30: TT-AAH
C-130H : TT-PAF [c/n5141]

De meeste van deze kisten stonden hier voor onderhoud. De Angola Al.III's H-235 en H-236 zijn de ex Portugese Luchtmacht 9303 en 9370. Echter de ATR42 (van het Groupement Aerien Présidentiel), de Marokkaanse Be100 en CN235 en de Tsjaad L100 (civiele versie van de C-130) waren hier slechts om vracht of peoples te brengen.

Zimex/Safair: L100-30: HB-ILG/ZS-JJA

Tja, een van de meest twijfelachtige zaken die wij bij OGMA hebben meegemaakt. Op de middag van 15 november kwam deze witte Hercules als HB-ILG binnen. Direct na de landing werd begonnen met het verwijderen van deze registratie. De dag erop hadden wij het constructienummer in de cockpit willen lezen om de identiteit vast te stellen. In de buurt van de kist liepen echter behoorlijk wat security mannen rond en ook een wat zwaar uitgevallen zakenman. Aan hem werd op een gegeven moment een plaatje uit de cockpit (constructieplaatje?) overhandigd, waarna hij wegingg. Tegelijkertijd werd een Zuidafrikaanse registratie (ZS-JJA) op de kist gespoten. De verf zal nog niet droog geweest zijn of het toestel was alweer vertrokken...

EA Español: P-3A	: P3-1/22-21 [152153]	Ala22
P-3B	: P3-10 [156600], P3-11 [156601]	Ala22
C-130H	: T10-03/31-03, T10-10/31-07 [c/n4841]	Ala31
KC-130H	: TK10-11	Ala31
C212B	: T12.-../35-05	Ala35

De Spanjaarden hebben, zoals je misschien ondertussen al zult vermoeden, een onderhoudscontract met OGMA voor de C-130 en de P-3. De CASA was hier, net als C-130 T10-03, alleen voor het brengen of ophalen van vliegers.

US Air Force: C-130H: 83-0486	139TAS/NY ANG
C-130H: 78-0807, 78-0810	185TAS/OK ANG
C-130E: 63-7833	327TAS/AFres

Deze Herculesen waren hier voornamelijk om voor de US Navy reserve onderdelen te bezorgen en in een enkel geval voor een kleine reparatie.

US Navy: UC-12M	: 163839	NAF Rota
C-130F	: 149790/JL-790, 149794/JL-01	VR22
KC-130F	: 148892/JL-05, 148895/JL-895	VR22
CT-39G	: 159362/32, 159363/33	VR24
C-9B	: 159120/RU-120	VR55
EA-3B	: 146452/002, 146455/005	VQ2
EP-3E	: 148888/23, 150494/25	VQ2
UP-3A	: 149677/20	VQ2

De USN kisten worden in dezelfde hangar onderhouden als waar ons kantoor was, wat een altijd leuk uitzicht garandeerde. EA-3B 146452 kwam hier vanwege brandstoflekken in de vleugel en speling in de staart-romp verbinding. Bij vertrek bleek hij echter nog steeds te lekken. De piloten wilden blijkbaar graag naar huis en vertrokken ondanks de lekkage. Twee weken later kwam hetzelfde toestel weer binnen samen met de 146455 (die de vliegers weer mee terug nam) om de lekkende vleugeltanks alsnog te laten repareren.

Museu do Ar: T-6J : 1769
 Do27A-4: "3357" [c/n235]
 SE3130 : 9218 [c/n1267]

Het vliegend museum dus. De Dornier is het persoonlijke toestel van de hoogste man van de luchtmacht. Het echte serial van deze kist is 3358, maar omdat "Herr General" in Afrika heeft gevlogen met de 3357 (die overigens neergestort is) is deze Do27 voorzien van deze onechte registratie.

FA Portuguesa:

T-37C	: 2401, 2404, 2406, 2407, 2414, 2415, 2417, 2420, 2421, 2423, 2426, 2427, 2429, 2430	Esq102
T-33A	: 1907, 1929	Esq103
T-38A	: 2601, 2602, 2603, 2605, 2606, 2607, 2609, 2612	Esq103
G91R-4	: 5438 [c/n142]	Esq301
G91R-3	: 5443 [c/n080], 5446 [c/n370], 5458 [c/n477], 5467 [c/n517], 5468 [c/n393], 5471 [c/n530]	Esq301
G91T-3	: 1803 [c/n009], 1807 [c/n031], 1810 [c/n042]	Esq301
FTB337	: 3704, 3705, 3709, 3711, 3713, 3715, 3732	

A-7P : 5503, 5506, 5507, 5522, 5524, 5525,
5527, 5533, 5536, 5537, 5542, 5544
TA-7P : 5545, 5547, 5548, 5549
C212A-2: 6507, 6510 [c/n33], 6512 [c/n36],
6519 [c/n53], 6520 [c/n54]

In het voorjaar van 1990 is men bij OGMA begonnen met de ombouw van C212's tot maritieme verkenningstoestellen. De betreffende C212's zijn de 6510, 6512 en 6519. De ombouw omvat de installatie van een FLIR (Forward Looking Infra-Red) antenne onder de romp, twee SLAR (Side-Looking Airborne Radar) antennes aan weerszijden van het vliegtuig en een zoeklicht in de achterste cabine-deur. De 6512 is inmiddels klaar en afgeleverd aan zijn thuisbasis Sintra. De andere twee worden als het goed is dit jaar afgeleverd. (eerst de 6519 en dan de 6510).

C212B-2: 6522 [c/n57], 6524 [c/n62]	Esq401
C-130H : 6803 [c/n4772], 6805 [c/n4778]	Esq501
Da20 : 8101, 8103	Esq504
RF10 : 1201	Esq802
SE3130 : 9208 [c/n1841], 9209 [c/n1627],	GNR
9210 [c/n1527], 9211 [c/n1643]	
SE3160 : 9303 [c/n1579], 9312, 9351, 9356 [c/n1742],	
9368 [c/n1786], 9370 [c/n1800], 9387 [c/n1558],	
9401 [c/n1917]	
SA330 : 9502 [c/n1002], 9503, 9504, 9512 [c/n1065], 9513	
G91R-4 : 5425 [c/n100]	ex FAP opslag
SE3130 : [c/n's 1532, 1612, 1632, 1847]	ex HEER opslag

Alverca/DGMFA

Dit gedeelte van Alverca is opslag van de Portugese Luchtmacht (Depósito Geral de Material da Força Aérea). Wij hadden hier een gratis kamer binnen de officiersverblijven, compleet met bar, video- en biljartzaal. Hier staan ook toestellen opgeslagen die zijn bestemd voor het toekomstige luchtmachtmuseum van Sintra. Omdat deze kisten praktisch nooit wisselen zijn zij hier niet vermeld, daar zijn prima boeken voor te krijgen. Hetzelfde geldt voor de kisten van het Museu do Ar, op de volgende nieuwe aanwinsten na:

preserved: Spitfire Mk9: ML255/Z-MR
stored : C-130A : TT-PAD [ex57-0473], TT-PAE [ex55-0010]
G91R-4 : 5403, 5421 [c/n135], 5420 [c/n130],
5424 [c/n152], 5431 [c/n136]
G91R-3 : 5450 [c/n428], 30+49 [c/n306]
32+65 [c/n535], 32+77 [c/n547],
32+79 [c/n549]
G91T-3 : 34+54 [c/n614], 34+59 [c/n619]

Van deze Fiats waren op de 5403, 5421 en 5424 na, alleen de rompen aanwezig. De Hersen worden hier helemaal ontmanteld. Als alle bruikbare onderdelen er afgehaald zijn, gaan de neuzen naar Afrika om te dienen als simulator en de rompen worden overgebracht naar Tancos. Zij zullen daar dan worden gebruikt bij de parachutistenopleiding.

dump: RF10 : 1204
T-33A: 1926

ex FAP
ex FAP

Op het zelfde terrein als de T-bird lagen ook nog de restanten van een G91, een T-37 en een Chipmunk.

Lissabon

(5)

03-09: 51+07	C.160D	Luftwaffe	
30-09: C130-2454	C-130E	FA Brasileira	
XS639	Andover E.3A	RAF	115sqn
05-10: 6506	C212A-2	FAP	
08-10: 68-19866	B707-340	Pakistan AF	
9T-MSS	B707-382B	Zaire Gvmt	
09-10: 5116/61-PB	C-130H	AdA	ET61
13-10: D2-ECB	Gulfstream III	Angola Gvmt	
6507	C212A-2	FAP	
30-10: 3732	FTB337	FAP	
04-11: XX476/CU-561	Jetstream T.2	RN	750sqn
XX478/CU-564	Jetstream T.2	RN	750sqn
XX485/CU-567	Jetstream T.2	RN	750sqn
ZA111/CU-574	Jetstream T.2	RN	750sqn
17-11: 76/316-DA	N262D-AEN	AdA	GE316
26-11: 109/AM	N262D	AdA	ET1/65
D2-ECB	Gulfstream III	Angola Gvmt	

Esq501 C-130H: 6801, 6802, 6804
Esq504 Da20 : 8101, 8103
Da50 : 7401, 7402

dump: T-6: ex FAP

Het militaire gedeelte van het vliegveld is te vinden ten noorden van de terminal. Over de omheining heen kunnen hier de meeste kisten op het platform gelezen worden. Je moet 's middags en 's avonds wel rekening houden met tegenlicht. Aan de overkant van de baan is een schitterende spottersplek waar je met een 200mm lens de kisten schuin van boven op de baan kunt platen. De Texan ligt ergens midden op het veld in de buurt van het militaire gedeelte.

Sintra za.25-08, za.08-09 & ma.19-11-90

(6)

Esq101	TB30:	1401, 1402, 1403, 1404, 1405, 1406, 1407, 1408, 1409, 1410, 1411, 1412, 1413, 1414, 1415, 1416, 1417, 1418
Esq102	T-37C:	2401, 2402, 2403, 2404, 2406, 2410, 2411, 2412, 2414, 2415, 2417, 2419, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2428, 2430
Esq701	FTB337:	3701, 3705, 3706, 3709, 3710, 3711, 3713, 3715, 3730, 3732
Esq401	C212B-2:	6522, 6523, 6524

preserved: T-6	: 1546	ex FAP
P2V-5	: 4711	ex FAP
G91R-3:	5457, 5472 [c/n559], 5473 [c/n590]	ex FAP
C-47A	: 6157	ex FAP

Dit veld werd drie keer bezocht waarvan de laatste keer een basisbezoek was. Alle kisten die op het platform staan zijn echter bij niet al te grote hitte van buitenaf lezen. Toch is het aan te raden om een basisbezoek te regelen, al was het maar om de uitgebreide lunch in het officierskasteel.

Benedita do.04-10-90
dump: DHC1: 1370

ex FAP

(7)

Deze Chipmunk ligt langs de weg naar Monte Real bij een autosloperij.

Monte Real do.04-10-90

A-7P : 5503, 5509, 5512, 5514, 5515, 5517, 5521, 5522, 5523,
5524, 5525, 5532
TA-7P: 5546, 5549

(8)

visit	:	T-33A	:	1923	FAP	Esq103
		T-38A	:	2610	FAP	Esq103
		Do27A-4:		"3357" (3358)	FAP	
		FTB337	:	3706	FAP	Esq701
		G91R-3	:	5447	FAP	Esq301
		C212A-2:		6507	FAP	
		SE3160	:	9304	FAP	
preserved:		F-86F	:	5301, 5320	ex FAP	

Open dag dus. Maar dan niet zoals we ze in Nederland en omstreken kennen. Alleen genodigden (hoge pieten van marine, land- en luchtmacht en familie) hebben toegang. Pas na veel gezever en gezwaai met onze OGMA-passen mochten wij er ook op. En wat krijg je dan te zien: een parade van soldaatjes en het overvliegen van alle op dat moment aanwezige A-7's. De rest stond bij OGMA of, in verband met de golfcrisis, op Madeira en Lajes. Gelukkig ook nog iets positiefs deze dag: een gerestaureerde F-86 die langs kwam taxiën en onbeperkt eten en drinken tijdens het middageten.

Ota do.04-10-90
preserved: F-84G: 5201

ex FAP

(9)

Op de terugweg van Monte Real kwamen we langs dit veld. Omdat het niet mogelijk was om een basisbezoek te krijgen, ook niet later via het Luchtmacht-hoofdkwartier, was alleen deze Thunderjet, die aan de poort staat, te zien.

Pedrouços za.13-10-90
preserved: CT-133AN: 1952

ex FAP

(10)

Deze kist staat in een voorstad van Lissabon bij een militair instituut.

Beja vr.19-10-90 (11)
 Esq103 T-33A: 1905, 1907, 1909, 1919, 1923, 1928, 1929, 1930
 T-38A: 2603, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612

visit : T-6J : 1774 FAP Museu do Ar
 C212A-2 : 6511 FAP
 preserved: F-104G : 2.+.. ex Luftwaffe
 CT-133AN: 1951 ex FAP

Ook hier weer een uitmuntende open dag: zoiets als Monte Real.
 Leuk hier was ook een dementerend vrouwtje, die ons uitmaakte
 voor spionnen omdat wij niet de generaals maar de vliegtuigen
 fotografeerden.

Tancos do.25-10-90 (12)
 C212A-2: 6503, 6504, 6506, 6511
 SE3160 : 9302, 9340, 9342, 9351, 9359, 9384, 9401

visit: Merlin IIIA: CF-01 BLu 21sm
 UH-1D : 73+19 HEER
 T-37C : 2417, 2421, 2423, 2426 FAP Esq102
 C-130H : 6804 FAP Esq501
 decoy: G91R-3 : 30+82 [c/n345] ex Luftwaffe

Hier had dus een open dag moeten plaatsvinden. Helaas had men
 verzuimt ons te vertellen dat het een dag verschoven was.
 Rondscheurend om het veld kon echter toch nog het een en ander
 gelezen worden. Verder staan hier 6 Fiatjes op een rij in
 Luftwaffe kleuren zonder serials.

Viseu za.03-11-90 (13)
 preserved: G91R-4: 5408 ex FAP

Tijdens een lang weekend in Porto zijn we langs dit civiele veld
 gereden in het noorden van Portugal, waar een G91 in een wazig
 groen kleurtje op een paal staat.

Carvoeira za.17-11-90 (14)
 preserved: G91R-3: 30+83 ex Luftwaffe ex LKG41

Staat bij een kleuterschool in dit plaatsje zo'n 25km ten noorden
 van Sintra. Het is echter niet de 30+88 zoals de "European Wrecks
 & Relics" beweert.

Montijo ma.26-11-90 (15)
 Esq301 G91T-3: 1801, 1802, 1803, 1805, 1806, 1809, 1811
 Esq601 P-3P : 4801, 4802, 4803, 4806 [155298]
 Esq301 G91R-4: 5428, 5432, 5436, 5438
 G91R-3: 5441, 5442, 5444, 5445, 5447, 5448, 5451, 5452,
 5453, 5454, 5455, 5458, 5459, 5460, 5461, 5462,
 5464, 5465, 5466
 Esq501 C-130H: 6801, 6804, 6805
 Esq751 SA330 : 9503, 9504, 9505, 9512, 9513

visit	: SE3160: 9359	FAP
Museu do Ar:	T-6J : 1774	FAP
	DH82A : 102	FAP
	MH1521: 3304	FAP
preserved :	G91R-4: 5404	ex FAP
	G91R-3: 5463	ex FAP

De laatste week van de stage werd een werkbezoek gebracht aan base aérea nº6 Montijo. Een aantal G91's waren afkomstig van Lajes. De 1809 had zelfs nog de badge van Esq303. De overige ex-Lajes G91T's (1810 en 1811) zijn/worden bij OGMA voorzien van nieuwe navigatie- en communicatieapparatuur, waarschijnlijk om ze op Montijo-standaard te brengen. Orion 4801 is de enige die nog geen grijsgrauw kleurtje heeft. Omdat hij echter op korte termijn naar OGMA gaat, zal daar wel snel verandering in komen.

Getafe za.01-12-90 (16)

Ala35	C212 : T12B-12/35-01, T12B-22/35-06	
	CN235 : T19C-02/35-61	
CASA	EF-18B: CE15-1	
	SRF-5A: AR9-61/21-56	Ala21
	C101 : E25-30, E25-48	
	CN235 : T19B-03/EC-014	
	EC-100, EC-135	CASA
Bo105	: HU15-81/09-111	Guardia Civil

preserved: C207	: T7-1/352-01, T7-19/351-02	ex EAE
C-54A:	T4-8	ex EAE

Na 3½ maand in Portugal was het op 1 december helaas afgelopen. Non-stop naar huis terug rijden zagen we niet zo zitten, zodat we er maar 4 dagen voor hebben uitgetrokken om op die manier ook nog wat interessante velden onderweg te doen.

Madrid-Barajas za.01-12-90 (17)

Gr45	B707 : T17-1, T17-2, T17-3
	Da900: T18-1/45-50

Torrejon zo.02-12-90 (18)

612TFS	F-16C : 86-0362/TJ
613TFS	F-16C : 86-0341/TJ, 86-0342/TJ, 86-0346/TJ, 86-0349/TJ,
	86-0366/TJ, 86-0368/TJ, 86-0369/TJ, 86-0370/TJ,
	86-0371/TJ, 87-0219/TJ, 87-0220/TJ, 87-0222/TJ,
	87-0271/TJ, 87-0284/TJ, 88-0398/TJ,
	8-...../"613TFS"
	F-16D : 86-0049/TJ
614TFS	F-16C : 87-0238/TJ, 87-0241/TJ
	F-16D : 86-0050/TJ
401TFW	F-16C : 8-...../"16AF", 8-...../"401TFW"
Ala12	RF-4C : CR12-45/12-54, CR12-48/12-57, CR12-52/12-61
	EF-18A: C15-48/12-06, C15-50/12-08, C15-51/12-09,
	C15-52/12-10, C15-53/12-11, C15-56/12-14,
	C15-62/12-20, C15-63/12-21, C15-.../12-23,
	C15-.../12-30
	EF-18B: CE15-8/12-71

Gr43 CL215 : UD13-01/43-01 , UD13-05/431-05, UD13-12/432-12,
UD13-14/432-14, UD13-23/43-23 , UD13-24/43-24,
 UD13-25/43-25 , UD13-26/43-26

visit	: C-5A : 66-8305	USAF	433MAW/AFRes
	C-5B : 85-0004	USAF	
	C-130H: 74-1691	USAF	463TAW
	C-141B: 65-0240, 66-0134	USAF	63MAW
stored	: F-4C : C12-02, C12-03, C12-04, C12-07, C12-11, C12-12, C12-15, C12-16, C12-17, C12-18, C12-20, C12-23, C12-26, C12-27, C12-29, C12-30, C12-31, C12-32, C12-33, C12-34, C12-36, C12-38, C12-39, C12-40		
	RF-4C : CR12-41, CR12-42, CR12-44		
preserved:	T-33A : ?		

De Amerikanen waren massaaletrokken op oefening, "Desert Shit"
 of zoiets, vandaar dat maar zo weinig F-16's aanwezig waren.

Zaragoza zo.02-12-90 (19)

ALA15 EF-18A: C15-15/15-02, C15-23/15-10, C15-25/15-12,
C15-28/15-15, C15-29/15-16, C15-34/15-21,
 C15-37/15-24, C15-39/15-26, C15-40/15-27,
 C15-42/15-29

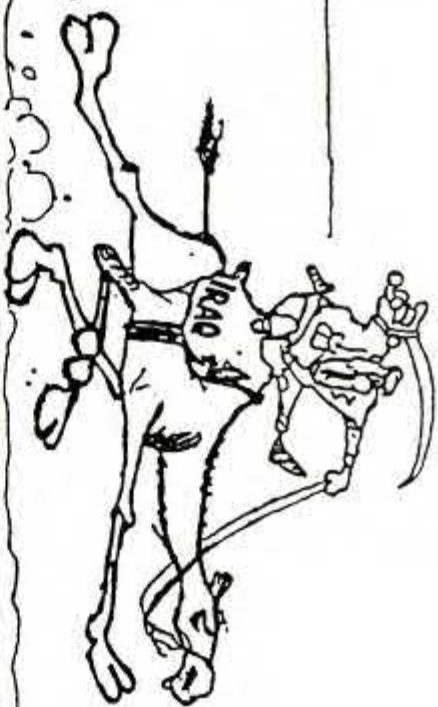
visit	: C-141B: 64-0622, 66-01641	USAF	183MAS/MS ANG
	64-0644	USAF	
	65-9399	USAF	62MAW
temp.based:	KC-10A: 83-0077, 85-0031,	USAF	
	86-0030, 86-0031,	USAF	
	86-0034, 87-0122,	USAF	
	87-0123	USAF	
	F-16C : 84-1250/HR, 84-1296/HR,	USAF	50TFW
	84-1308/HR, 84-1310/HR,	USAF	50TFW
	84-1311/HR, 84-1385/HR,	USAF	50TFW
	84-1415/HR	USAF	50TFW
preserved	: T-33A : E15-50/41-4	ex EAE	

In Frankrijk werden ook nog Nîmes, Salon, Orange en Dijon
 aangedaan maar dat leverde alleen het standaard werk op zodat we
 daar maar niet verder op in zullen gaan.



In de volgende ACE een verslag van een weekje Zwitserland:
 Perry Dirkx ging op zoek naar de laatste Vampires, en Mr Grolsch
 himself ontdekte dat zijn favoriet biertje ook in Zwitserland
 zeer geliefd is.

HOLY
MARI



HOLY
SHIT!

