

Follow Me

JAARGANG 1 NUMMER 0 PROEFNUMMER



EINDHOVEN - WELSCHAP AVIATION SOCIETY



Deze B737-5L9 (ES-ABE) werd bij Aviation Cosmetics voorzien van zijn huidige jasje. De Estonia Air kist werd op 16dec98 binnengehaald en verliet op 20dec98 Eindhoven weer. Michiel van Herten heeft deze B737 vereeuwigd in de hangaar van Aviation Cosmetics.



De LOT B737-55D werd tijdens het vertrek op 16dec98 gefotografeerd door Michiel van Herten. Deze B737 was op 09dec98 binnengekomen bij Aviation Cosmetics. (SP-LKA)



Als afsluiter op deze kافت hebben we de PH-DMD van Denim Air (European Air Express) voor u, het verhaal hierover leest u op pag.9. (Michiel van Herten, feb98)

REDACTIONEEL

Correspondentie adres:

Eindhoven-Welschap Aviation Society
Zeelsterstraat 177-A
5652 EG Eindhoven
Tel/Fax: 040-2212025 (na 19.00 uur)
E-Mail: sjongen@worldonline.nl

Bestuur EWAS:

Michiel van Hertzen
Stefan Jongen

Aan deze Follow Me werkte mee:

Jan-Pieter Bergmans
Hans van de Donk
Michiel van Hertzen
Stefan Jongen
Stephan Lodewijks
Chris Mouthaan
Jeroen van Soest
Pieter Stroobach
Willem Westerhof

Aviation Cosmetics
Celsius Aviocomp
Eindhoven Airport

Lidmaatschap EWAS/Follow Me:

De Follow Me is een kwartaal uitgave van de Eindhoven-Welschap Aviation Society (EWAS). De EWAS staat ingeschreven bij de KvK te Eindhoven onder nummer S 91 497.

Een lidmaatschap loopt van 1 januari t/m 31 december en kost HFL.30,-

Niets uit deze publicatie mag zonder schriftelijke toestemming van de redactie worden overgenomen.

Foto kapt:

Deze Canadese CC-144A van het 434sq werd op 25.03.99 te Eindhoven geplaat door Stefan Jongen. De Challenger kwam als voorbezoek naar ons veld ter voorbereiding op de oefening Brilliant Foil die in april o.a. ook op Eindhoven zal worden gehouden. Tenminste als de bombardementen op Servië geen roet in het eten gaan gooien. (144602)

Beste leden,

Nou eindelijk is het dan zover, de langverwachte eerste uitgave van de *Follow Me* is een feit. Door diverse omstandigheden heeft het allemaal veel langer geduurd dan gepland. Hopelijke kunnen jullie hier begrip voor opbrengen. Na drie lange jaren hebben we in Eindhoven eindelijk weer een blad zoals we dat vroeger hadden. Ik hoop dat we minimaal dezelfde kwaliteit kunnen leveren dan de vroeger ACE dat deed. Daarvoor hebben we uiteraard jullie steun hard nodig.

Jullie kunnen alles wat met Eindhoven te maken heeft naar ons opsturen, faxen of e-mailen. Of het nu gaat om movements, artikelen over vroeger of je bent lekker op vakantie geweest, (dat hoeft dus niet over Eindhoven te gaan) laat het ons weten.

Graag zouden wij van al diegene die een e-mail adres hebben dit spoedig vernemen, dit heeft als voordeel dat wij jullie snel kunnen informeren over feiten die op Eindhoven gebeuren. Neem maar als voorbeeld de twee C-17's, de CC-144 of de An124. Uiteraard word je dan ook eerder op de hoogte gehouden over eventuele basis-bezoeken waarop snel gereageerd dient te worden en daarom we niet iedereen kunnen bellen of aanschrijven. Het scheidt de vereniging dus een hoop porto en/of bel kosten.

In dit eerste nummer kunnen jullie verwachten een tripverslag en een overzicht van de Hongaarse luchtmacht, een artikel over Celsius, en een tripverslag naar (Jawel) Eindhoven, op de fiets. Dit doet mij denken aan Brügggen en Wildenrath. Fiets huren op het station en spotten maar.

Ook zit er bij dit nummer een acceptgiro kaart, deze staat nog op de naam van de SGE, maar dit kan geen kwaad. Je hoeft alleen maar je naam, volledige adres en (uiteraard) het bedrag van 30 gulden in te vullen.

Het bestuur.



TOUCH & GO

Movements Januari 1999:

04. J-264	F-16B	313sq	"Tiger81"	*	
J-884	F-16B	313sq	"Tiger83"	*	
L-04	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond28"	*	
L-05	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond03"	*	
L-08	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond08"	*	
L-11	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond11"	*	
L-12	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond12"	*	
N26HE	Cessna 421C	Uniphase			06
RA-76425	IL-76TD	Atlant-Soyuz	"AYZ9195/96"	UUMU/UGGG	



Altijd een welkome gast, een Russische Ilyshin 76. Deze foto werd wel op Eindhoven gemaakt alleen niet in 1999 maar op 24dec96 door Michiel van Herten.

05. D-664	CH-47D	298sq	"Delta664"		
D-ILOS	Cessna 421C	Domicil Mobil			EDNY/EDNY
PH-LMV	Fokker 100	TAM Brasil	"FOP301W"		EHWO/EHWO
06. G-OLDZ	Beech 200	Goldair			
G-WELL	Beech E90	Cega			07
07. H02	A-109HO	SLV	"OTARB"	*	
LX-N.....	B707-TCA	NAEWF	"NATO10"	*	
D-IURH	Cessna 525				EDDM/EDDM
D-IVIN	Cessna 525	Westflug Aachen			
G-JETA	Cessna 550	IDS			LFRN/EGLL 08
G-ORCL	Cessna 421C	T&G Engineering			EGTF/EGTF
HB-LRL	Cessna 421C				LSGS/LSGS
PH-AJS	TBM-700	Airflo Europe			
PH-DUS	Beech 200	Turdus			
PH-RPS	Bo-105C	Politie LD			
VP-BJD	G-1159C	Transworld Oil			LFPB/LFPB
08 G-ORCL	Cessna 421C	T&G Engineering			EGTF/EGFT

09.	LN-RMH	MD87	SAS	"SAS9285/86"	EKCH/EKCH	19
10.	PH-DMK	Fokker 50	Air Nostrum	"ANS6010"	dep. LEZG	
	SE-DMA	MD87	SAS	"SAS9286"	dep. EKCH	
12.	B-67	Bo-105CB	299sq	"Hopper53"	*	
	746	C-130H	356 Mira/Greek AF	"HAF356N"		
	G-CEGR	Beech 200	Cega			
	N26HE	Cessna 421C	Uniphase			
	OO-TVI	R-22B	Paramount Helicopters			
	PH-BDR	B737-406	KLM	"KLM1022"	EGLL/EHAM	
13.	F-GYSL	Falcon 20	THS	"THZ133"	LFPB/LFLY	
	G-OLDZ	Beech 200	Goldair			
14.	B-..	Bo-105CB	299sq	"Hopper41"	*	
	D-101	CH-47D	298sq	"Delta101"	*	
	L-03	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond19"	*	
	L-08	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond03"	*/EHWO	
	G-CITI	Cessna 501	Oxaero	"OXE114"	EGBE/EGBE	
15.	G-WELL	Beech E90	Cega			
	N34937	Cessna 177B	Local Basic			19
16.	G-LJET	Learjet 35A	GAMA	"GMA719"	LSZH/EGDL	
	N444BK	Beech B200	Koop Holding		EHGG/EHGG	17
17.	D-CBSG	Beech 1900D	ACE Air	"RCC11X/94X"	EHRD/LEBZ	
19.	D-EEFY	Pa-46-350P				20
	D-GMFB	Pa-34-220T	Buntz		EDTY/EDTY	
	F-GINJ	Beech 58	Air Bor		LFST/LFOP	20
	LN-RMP	MD87	SAS	"SAS9285/86"	EKCH/EKCH	29
	N428QS	G-1159C	Netjets		LFLL/KBED	20
	PH-ACZ	Beech 200	General Enterprise			20
	PH-ATM	Beech 200	Tulip Air			20
20.	D-CBSG	Beech 1900D	ACE Air	"RCC93X/28X"	LEBZ/EHRD	
	G-REBK	Beech B200	Reebok			
	G-UMMI	Pa-31-325	Alpine Food Machines		EGNJ/EGNJ	
	OE-FBS	Cessna 550	Airlink	"JAR15"	EGNX/LOWS	
21.	L-01	PC-7	131(EMVO)sq	"NAFL01"	*	
	L-09	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond28"	*	
	L-12	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond07"	*	2x
	J-651	F-16B	306sq	"Razor"	EHVK/EHVK *	
	S-453	AS-532U-2	300sq	"Wolfhound22"	*/EHSB	
	D-GACR	Pa-34-220T	Schmutze		EDTD/EDTD	
	F-GKIR	Cessna 500	Darta	"DRT1026"	FPN/LFPN	
	N525GM	Cessna 525	Pacelli Jet		EKRK/LFPB	
	OE-FBS	Cessna 550	Airlink	"JAR15"	LOWS/LOWS	
	PH-DMD	Fokker 50	Denim Air	"ANS001P"	dep. LEZG	
	PH-MEX	Cessna 650	Martin Air			
	PH-PRC	Fokker 50	Fokker		EHWO/EHWO	
22.	D-CCCF	Cessna 550	CCF	"CCF356/352"	EDDH/LFSB	
	D-GHCH	M20-03		"LBR102/3"	EDDV/EDDV	
	F-GKBZ	Falcon 50	Air BG		LFJL/LFJL	
	G-BWIR	Do-328-110	Suckling Airways	"SAY884A/885A"	EGHI/EGHI	
	N27FP	Cessna 550	Flying Partners		EDDN/EBAW	23
	OO-VLG	Fokker 50	VLM	"VLM906/123P"	EGLC/EHRD	23
	PH-ATM	Beech 200	Tulip Air			23
	PH-TSU	B737-3Y0	Transavia	"TRA436/5"	DTMB/DTMB	
	SE-LFB	Fokker 50	SAS	"SAS2553"	EKCH/EKCH	
25	D-CBSG	Beech 1900D	ACE Air		arr. EDMA	
26.	D-101	CH-47D	298sq	"Delta101"	*	
	J-651	F-16B	306sq	"Condor"	EHVK/EHVK *	2x

	L-04	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond04"	*	/EHGR	
	L-08	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond28"	*		
	LX-N90442	E-3A	NAEWF/Nato	"NATO13"	*	/EBLG	
	XW226/AA	Puma HC1	230sq/RAF	"RFR7301"	*	/ETUR	
	XR498/X	Wessex HC2	72sq/RAF	"RFR7300"	*		
	D-ISEM	Beech C90A	EAS			ETHN/EDLM	27
	N26HE	Cessna 421C	Uniphase				
27	S-447	AS-532U-2	300sq	"Ragdoll10"			
	D-IBPN	Beech 58P	Suhle			EDDW/EDDS	
	D-IVIN	Cessna 525	Westflug Aachen				
	G-BRYY	DHC-8-311	Brymon/British Airw.	"BRY01P"		EGHD/EGHD	29
	G-REBK	Beech B200	Reebok				
	4X-COV	Hawker 800XP	Israeli Gmvt	"JEK605/601"		LKMT/EHRD	
28	ZH104/04	Sentry AEW1	8sq/RAF	"NATO40"	*		
	PH-ACZ	Beech 200	General Enterprice				..
	PH-RPH	Cessna 182R	Politie LD				
29.	ST..	SF-260.	5sm/Belgian AF	"AFB194"	*		+5
	XV...	Hercules C.	LTW/RAF	"RRR4108"	*		
	Z....	Tornado GR.	-/RAF		*		
	D-COLB	SA-227AC	OLT	"OLT850"		EDDW/LZTT	
	N91DZ	Cessna 500	ZEIL/XECU			EDFZ/EDFZ	
	OY-KHF	MD87	SAS	"SAS9285"		arr. EKCH	



Deze MD87 kwam op 19jan99 binnen om bij Aviation Cosmetics een nieuw kleurenschema te ontvangen. De LN-RMP werd op zijn vertrek dag (29jan99) in zijn nieuwe jasje gefotografeerd door Michiel van Herten.

30	N708DG	Beech C90	Schouten/Dark Light		EHKD/EHKD
31.	D-COLB	SA-227AC	OLT	"OLT871"	LZTT/EDDW

CHALAIR

F-GHVG	SA-227AC	06/07/13/20/21/26/27/28
F-GIJB	Beech 200	05/07/12/14/19
F-GKCV	Beech 200	26/27/28
F-GKSP	Beech 65-C90B	21

ALSAIR

F-GEOU	Beech 65-C90R	05/12
--------	---------------	-------

Civiel praatje over Januari:

Op de 4e noteren we de RA-76425, een IL-76TD van Atlant Soyuz met bestemming Tbilisi in Georgië. De volgende dag voert een TAM Brasil Fokker 100 een testvlucht uit van en naar Woensdrecht. De Gulfstream 4 van Transworld Oil is een oude bekende op Eindhoven sinds vliegbasis Deelen dicht is. De eigenaar van de VP-BJD, John Deus, heeft een kantoor in Berg en Dal en is eveneens trotse bezitter van een Gulfstream 5, de VP-BJE. Aviation Cosmetics heeft de eer om een hele zwik MD-87's van SAS in de nieuwe huidskleur te spuiten. De eerste, de SE-DMA, arriveerde eind December en vertrok op de 10e naar Kopenhagen. Ondertussen was de LN-RMH op de 8e gearriveerd voor een kuur. Op de 19e werd er gewisseld en kwam de LN-RMP terwijl de OY-KHF op de 29e arriveerde. Denim Air opereert voor Air Nostrum een aantal Fokker 50's welke alleen op Eindhoven tw zien zullen zijn voor onderhoud bij Celsius. De PH-DMK vliegt in Iberia kleuren met Air Nostrum titels en vertrok op de 10e terwijl de PH-DMB, deze is helemaal wit, op de 21e vertrok. KLM B737's zie je hier ook niet al te vaak en daarom vermelden we het bezoek van de PH-BDR op de 12e. Yves Saint Laurent is de trotse eigenaar van de Falcon 20 F-GYSL welke gevlogen word door THS Helicopteres en deze noteren we op de 13e. Beechcraft 1900 D-CBSG is van het Groningse ACE Air Charter en word binnenkort Nederlands geregistreerd. Op de 17e mocht de Beech een vluchtje uitvoeren naar het Spaanse Badajoz/Talavera La Real. Netjets is een vliegbedrijf welke in opdracht van bedrijven of particulieren bizjets vliegt. De registraties eindigen altijd op QS en op de 19e was de Gulfstream 4 N428QS te gast. Op de 21e wederom een testvlucht van Fokker, nu met de ex Philippines Fokker 50 PH-RPC. Een dag later noteren we enkele uitwijkers waaronder Suckling, SAS, Transavia en VLM. Brymon is een vaste klant van Aviation Cosmetics en heeft onlangs een aantal nieuwe Dash-8's aangeschaft die allemaal nog in British Airways kleuren gespoten moeten worden. De G-BRYY werd tussen de 27e en 29e onderhanden genomen. Als laatste deze maand een Metro van OLT met bestemming Poprad/Tatry is Slowakije.

Militair praatje over Januari:

We beginnen maar meteen met de vetste bak van deze overigens rustige maand. De Israelische Government Hawker 800 met regi 4X-COV bezocht Eindhoven op de 27e. Wat deze kist hier kwam doen is niet duidelijk. Op de eerste vliegdag van het nieuwe jaar werden we meteen bezocht door maar liefst 7 KLu kisten. Aan buitenlandse visitors bleef het redelijk beperkt tot wat Belgen, Engelsen en 2 Nat. kisten. En uiteraard de Griekse Hercules op de 12e. Een bijna regelmatige visitor zou je zeggen want er komen er een aantal per jaar. Maar over een maand bekeken een erg rustige maand. Dit zal dit jaar zeker wel anders worden!

Movements Februari 1999:

01.	N139XX	Learjet 60	1st Sec.Bank		EGPK/EGAA	
	PH-ACI	Cessna T303	Aerolease AC			
02.	G-OBWD	BAC 111-518FG	British World	"BWL8219/20"	EGSS/EGSS	03
	N139XX	Learjet 60	1st Sec.Bank		EGAA/LIRA	
	N9214Z	Pa-46-350P	Interlease		EGNM/EDFE	03
	PH-HUB	TBM-700	Delem Holding			03
03.	D-CSAP	Learjet 31A	SAP		EDFM/EGLF	
	G-REBK	Beech B200	Reebok			
	G-TIME	Pa-61-601P	Business Aircraft Rental		EGTF/EGTF	
	N129TB	Gulfstr.690C	Semitool		EGSC/LOWS	04
04.	.....	AH-64A	301sq	"Redskin41"	* /EHGR	
	J-651	F-16B	312sq	"Bonzo"	* /EHVK	2x
	L-08	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond01"	* /EHSB	
	L-12	PC-7	131(EMVO)sq	"Diamond04"	* /EHWO	
	FB22	F-16B	nm(10Wg)/Belgian AF	"Basic71"	* /EBBL	
	G-LOFT	Cessna 500	Atlantic	"AAG556/7"	EGBE/EGBE	

	HB-LSM	Cessna 340A			LSZB/EBBR	
	N26HE	Cessna 421C	Uniphase			06
	SE-DVK	Falco 50	Volvo		EHAM/ESSB	
05	D-IMAY	Pa-42-1000	Schaldach		LPPT/EDDN	
	F-GOMA	BAe-146	Airjet	"AIJ3140/2268"	EDDN/LSZH	
	HB-LSM	Cessna 340A			EBBR/EDTY	06
06.	D-IHMO	P-180	Asko Leasing		LSZH/EDDK	
	LN-RMM	MD80	SAS	"SAS9285/86"	EKCH/EKCH	13
	OY-KHF	MD80	SAS	"SAS9286"	dep. ESSA	
08.	OO-TVI	R-22B	Paramount Helicopters			
09.	T-02	F-28-1000C	Esc Pres/FA Argentina	"FOP203W"	EHTW/EHWO	
	D-IDIX	Beech C90A	DIX		EDVY/EDVY	
	HB-VMG	Astra			LSZH/EHRD	
10.	D-CASA	Beech 300	Würth		EDTY/EDTY	
	N402VA	Do-228-202	Vegas Jet		EDMO/EGPG	
	PH-MEX	Cessna 560	Martin Air			11
11	FB22	F-16B	nm(10Wg)/Belgian AF	"AFB452"	*	2x
	T-02	F-18-1000C	Esc Pres/FA Argentina	"FOP02"	EHWO/EHWO	2x
	D-CASA	Beech 300	Würth		EBBR/EBBR	
	D-GAPA	Pa-34-220T	DIX		EDLP/EDLP	
	D-ICTA	Cessna 551	Flugbereitschaft		EDSB/LSZS	12
	F-GKIR	Cessna 550	Darta	"DRT1104"	LFPN/LFPN	
	PH-RPS	Bo-105C	Polltie LD			
12	D-CASA	Beech 300	Würth		EDTY/EDTY	
	G-OMNH	Beech 200	Sterling		EGSS/EGSH	13
	N26HE	Cessna 421C	Uniphase			
	PH-BAI	Cessna 172P				
	PH-BOA	MU-2B-60	Quick Airways			
	PH-MFX	Cessna 650	Martin Air			
	PH-MLH	Pa-44-180	Martin Air			
13	OY-KGR	DC-9-41	SAS	"SAS9285/86"	ENGM/EKCH	21
14	N334CA	Pa-31-T1	Columbia		LFKJ/EGPK	16
16	273	SH-14D	MARHELI	"NRN612"	* /EHRD	2x
	B-..	Bo-105CB	299sq	"Hopper51"	*	
	3x	Bo-105CB	299sq	"Ghost"	*	
	J-210	F-16B	312sq	"Bonzo"	* /EHVK	
	J-651	F-16B	306sq	"Rebel"	* /EHVK	
	A44	SA-318C	16BnHLn/Belgian Army	"OTACE"	*	
	D-IDIX	Beech C90A	DIX		EDXG/EDXG	
	SE-DVY	Cessna 650	Inter Air	"INR505"	ESGL/EGKB	17
	SE-DDY	Cessna 550	Inter Air	"INR303"	ESGL/EGKB	17
17	T-02	F-28-1000C	Esc Pres/FA Argentina	"FOP203W"	EHWO/EHWO	
	G-REBK	Beech B200	Reebok			
	PH-MEX	Cessna 560	Martin Air			
	SE-DVY	Cessna 650	Inter Air	"INR505"	EGKB/EGKB	
					EGKB/EDDI	
	SE-DDY	Cessna 550	Inter Air	"INR303"	EGKB/EDDI	
18	HB-VIA	Mu-300	Hezemans Air		EDDM/EHAM	
19.	N444BK	Beech B200	Koop Holding		EHGG/EGGP	
20.	D-CBSG	Beech 1900D	ACE Air	"RCC01X"	dep.EHGG/arr.LSZR	
	G-BRYI	DHC-8-311A	Brymon/British Airw.	"BRY01P"	arr. EGH	
	PH-DMC	Fokker 50	Denim Air	"ANS001P"	LEBB/LEBB	21
22	J-627	F-16A(R)	306sq		TDY	26
	J-633	F-16A(R)	306sq		TDY	26
	J-636	F-16A(R)	306sq		TDY	26
	J-637	F-16A(R)	306sq		TDY	26

	G-WELL	Beech E90	Cega			
	HB-VGS	Cessna 550	Jet Aviation	"PJS301/2"	LSZA/LSZA	
	PH-HUB	TBM-700	Delem Holding			23
	PH-MEX	Cessna 560	Martin Air			23
23.	CS-DNC	Cessna 550	Netjets		EHRD/EDDS	
	D-CAWU	Cessna 560	Würth		LSZR/LSZR	24
	D-IRKE	Cessna 525			EDDK/EDDK	
	F-GODO	Falcon 2000			EHRD/EDDS	
	N444BK	Beech B200	Koop Holding		EHGG/EHGG	
	OY-KHG	MD80	SAS	"SAS9285"	arr. ENGM	



Een regelmatige verschijning op Eindhoven is deze Beech 1900D van ACE Air sinds hij word ingezet door BASE. De D-CBSG werd gekiekt door Michiel van Herten in feb'99.

24.	B-..	Bo-105CB	299sq	"Hopper03"	*	
	J-246	F-16A	313sq	"Tiger81"		
	J-651	F-16B	306sq		TDY	26
	H41	A-109HA	nn/Belgian Army	"OTAKI"	EBLG/EHSB *	2x
	D-CBSG	Beech 1900D	ACE Air	"RCC700/1"	dep. EDDL	
	D-IDIX	Beech C90A	DIX		EDXG/EDXG	
	G-REBK	Beech B200	Reebok			
	HB-VIT	Cessna 550	Aeroleasing	"FPG581"	EDDS/LSGG	
	PH-ATM	Beech 200	Tulip Air			26
	PH-MFX	Cessna 650	Martin Air			
25	F-GNMP	Beech 90			LFJL/LFLW	26
	G-LOFT	Cessna 500	Atlantic	"AAG556/7"	EGBE/EGBE	
	G-TIME	Pa-61-601P	Business Aircraft Rental		EGTF/EGTF	
	N708DG	Beech C90	Schouten/Dark Light		EHKD/EHKD	
26.	D-CGAS	Cessna 550	Grenzland			
	D-EION	Pa-46-310P				
	D-IGAS	Cessna 525	Grenzland			
	G-TIME	Pa-61-601P	Business Aircraft Rental		EGTF/EGTF	
	HB-VLF	BAe-125-800	Bosch		EDDS/EDDS	
	N26HE	Cessna 421C	Uniphase			
	N602PK	Pa-61-602P	Aircraft GCT		EDWN/EDDV	
	OO-PHI	Cessna 525	Avair		EGWU/EBAW	
	OY-SVZ	Jetstream 3102	Sun	"SUS9009"	arr. EKBI	
	PH-RPH	Cessna 182R	Polltie LD			
27	D-CBSG	Beech 1900D	ACE Air	"RCC603"	dep. LOWI	

N77A	Falcon 2000	Amp Inc		LFOP/EHAM
PH-DMB	Fokker 50	Denim Air	"ANS001P"	arr. LEZG
PH-DMO	Fokker 50	Denim Air	"PRB8033"	arr. LFOR

ALSAIR

F-GEOU	Beech 65-C90	03
F-GIAL	Beech 200	02/04/18/24/25
F-GJMJ	Beech B200	09/16/17
F-GLTK	Cessna 550	02/11/28

CHALAIR

F-GETJ	Beech 65-E90	11/18
F-GHVG	SA-227AC	03/10/11/24/25/26
F-GHVV	Beech 200	23/24
F-GIJB	Beech 200	04/17/18
F-GJJJ	Beech A100	10
F-GKCV	Beech 200	02/04/09/16/17/24/25/26

Civiel praetje over februari:

Het nieuwste model Learjet, de 60, was op de 1ste te zien toen de N139XX vanuit Prestwick arriveerde om door te vliegen naar Belfast. De N139XX kwam op de 2de terug om hierna door te vliegen naar Rome-Ciampino. British World maakte op de 2de een nachtstop met de One-Eleven G-OBWD terwijl Falcon 50 SE-DVK van Volvo op de 4de te zien was. AirJets's F-GOMA voerde op de 5de een charter uit van Nürnberg naar Zürich terwijl Scandinavian op de 6de de OY-KHF wisselde voor de LN-RMM. Een Zwitserse Astra sierde op de 9de het platform. De Dornier 228 N402VA was op de 10de op aflevering vanuit Oberpfaffenhofen naar Cumbernauld terwijl Piper Pa-31 N334CA op de 15de afgeleverd werd vanuit Ajaccio naar Prestwick. Inmiddels was op de 13de de Scandinavian gewisseld en arriveerde de DC-9-41 OY-KGR. Hezemans Mu300 HB-VIA was op de 18de te zien waarbij opgemerkt kan worden dat dit toestel binnenkort Nederlands geregistreerd gaat worden. Denim's PH-DMC arriveerde op de 20ste voor onderhoud om op de 21ste alweer naar Spanje af te reizen en eveneens op de 20ste de Brymon Dash-8 G-BRY1 die door Aviation Cosmetics in nieuwe British Airways kleuren gespoten gaat worden. Dit lot ondergaat ook de Sun-Air Jetstream OY-SVZ welke op de 26ste arriveerde. Op de 23ste noteren we de Dassault Falcon 2000 F-GODO terwijl op de 27ste de N77A, eveneens een Falcon 2000, te zien was. Denim's PH-DMO vliegt niet meer voor Debonair en arriveerde op de 27ste geheel wit onder Proteus vluchtnummer vanuit Chartres terwijl de PH-DMB vanuit Zaragoza arriveerde als ANS001P.

Militair praetje over februari:

Wat als eerste opvalt is natuurlijk de Argentijnse F-28 die drie maal ons veld aan deed. Op de 9de, 11de en 17de maakte de T-02 van de Escuadrilla Presidenciales de Fuerza Aerea Argentina testvluchten vanaf Woensdrecht. Verder was de maand met wat KLu, BLu en BLA kisten niet echt schokkend. Wel was het deze maand weer tijd voor de "out of area" oefening van het 306 squadron. Dit bracht vier F-16A(R)'s en één F-16B van het 306 squadron naar Eindhoven voor vijf dagen, om vanuit hier hun missies te vliegen.

Credits:

Eindhoven-Airport, Hans van den Donk, Willem Westerhof, Stephan Lodewijks en Arno Cornelissen.

Graag zouden wij van iedereen die wel eens langs het veld komt hun bevindingen willen weten, elk vliegtuig dat je ziet, leest of hoort op de scanner willen we graag vermelden in deze rubriek. Met jullie hulp zou deze rubriek niet bestaan. Dit geldt zeker

Dynamic Airlines

Dynamic Airlines heeft onlangs de Citation I PH-CTY in gebruik genomen welke de voormalige OO-ATS was.

Denim Air

Begin februari werd de Fokker 50 PH-DMD waargenomen die voor het Duitse European Air Express de route Mönchengladbach-München vliegt.

De huidige vloot ziet er als volgt uit:

PH-DMB	geheel wit
PH-DMC	geheel wit
PH-DMD	European Air Express
PH-DMG	Iberia/Air Nostrum
PH-DMK	Iberia/Air Nostrum
PH-DMO	geheel wit

BASE

De Beechcraft 1900D's D-CBSF en D-CBSG vliegen al geruime tijd voor BASE omdat er een aantal van de Brasilias van BASE voor het Franse Regional vliegen.

KLM-Exel

KLM-Exel heeft de ATR-72 PH-XLH in gebruik genomen op de Eindhoven-Heathrow dienst. Al geruime tijd bleek de ATR-42 te klein voor deze dienst. KLM-Exel zal binnenkort beslissen met welke jets ze gaat vliegen in de toekomst.

Vakantiecharters 1999

Maandag	Transavia	Faro	26 APR > 25 OKT
Dinsdag	Transavia	Heraklion	27 APR > 26 OKT
	Anatolia	Antalya	27 APR > 26 OKT
	Anatolia	Bodrum	27 APR > 26 OKT
	Anatolia	Dalaman	27 APR > 26 OKT
Woensdag	Transavia	Palma	28 APR > 27 OKT
Donderdag	Air Alfa	Antalya	03 JUN > 26 SEP
	Air Alfa	Antalya	03 JUN > 14 OKT
	Air Alfa	Bodrum	03 JUN > 14 OKT
	Anatolia	Izmir	29 APR > 29 OKT

Ook de Lourdes vluchten van Air Holland worden dit jaar in Mei, Juni en September uitgevoerd.



Ter illustratie van het stukje over Denim Air een plaat van de PH-DMG (Stefan Jongen)



Realisatie t/m MAART 1999

VLIEGBEWEGINGEN > 6.000 KG 1 9 9 9 / 1 9 9 8

	LINDIENSTEN				VAKANTIECHARTERS				OVERIG VERKEER			
	realisatie 1999		realisatie 1998		realisatie 1999		realisatie 1998		realisatie 1999		realisatie 1998	
	per mnd.	t/m mnd.	per mnd.	t/m mnd.	per mnd.	t/m mnd.	per mnd.	t/m mnd.	per mnd.	t/m mnd.	per mnd.	t/m mnd.
JAN	893	893	1013	1013	0	0	0	0	225	225	215	215
FEB	835	1728	1008	2021	0	0	0	0	227	452	228	443
MRT	1050	2778	1.108	3127	0	0	0	0	241	693	256	699
APR			972	4099			18	18			214	913
MJI			895	4994			80	98			268	1181
JUN			972	5966			82	180			265	1446
JUL			942	6908			84	264			203	1649
AUG			698	7606			84	348			180	1829
SEP			991	8597			96	444			272	2101
OKT			989	9586			37	481			254	2355
NOV			988	10574			0	481			159	2514
DEC			777	11351			0	481			209	2723

TOTAAL

	realisatie 1999		realisatie 1998	
	per mnd.	t/m mnd.	per mnd.	t/m mnd.
JAN	1118	1118	1228	1228
FEB	1062	2180	1236	2464
MRT	1291	3471	1362	3826
APR			1204	5030
MJI			1243	6273
JUN			1319	7592
JUL			1229	8821
AUG			962	9783
SEP			1359	11142
OKT			1280	12422
NOV			1147	13569
DEC			986	14555

ZWAAR MEDEGEBRUIK 1999 / 1998

	realisatie 1999		realisatie 1998	
	per mnd.	t/m mnd.	per mnd.	t/m mnd.
JAN	10	10	4	4
FEB	7	17	0	4
MRT	3	20	4	6
APR			19	27
MJI			81	108
JUN			85	193
JUL			88	281
AUG			85	366
SEP			106	472
OKT			40	512
NOV			0	512
DEC			0	512

Eindhoven Airport, 02 April 1999

PAINT SHOP



AVIATION COSMETICS BV
Luchthavenweg 1
5657 EA Eindhoven Airport
the Netherlands
tel: +31 40 255 0711
fax: +31 40 252 0407
E-mail: aviacosm@IAEhv

KvK Eindhoven nr. 17060880

Aviation Cosmetics verdubbeld capaciteit

Opening nieuwe hangar

Één van de meest interessante bedrijven op Eindhoven Airport is zonder meer Aviation Cosmetics, voor zover het betreft de variatie in typen, maatschappijen en verschillende kleurschema's. Ingeklemd tussen het civiele en militaire platform ondergaan vliegtuigen een metamorfose. Dit betreft zowel het interieur als het exterieur. In de loop van de jaren heeft het bedrijf een uitstekende naam in de markt opgebouwd, waardoor het noodzakelijk is om de capaciteit uit te breiden. Deze ruimte is gevonden in de voormalige FAS hangar. Deze hangar zal voornamelijk worden gebruikt voor de kleinere, commuter vliegtuigen. Vrijwel elk type kleiner dan een B737 kan hier bewerkt worden. Grotere vliegtuigen worden behandeld in de bestaande ruimte. Hierdoor kan men zowel de klanten met grote en kleine vliegtuigen tegelijkertijd bedienen. Het eerste vliegtuig arriveerde op 20 februari. Het betrof de G-BRY1, een DHC 8 van Brymon Airways in de kleuren van British Airways Express.

Wat kunnen we verwachten?

De laatste weken van 1998 werden met name beheerst door Boeing 737's (Air Berlin, Air Malta, LOT, British Airways, Maersk, Estonia en Germania). Ook de komende maanden zijn beide hangars al volgeboekt. In hangar "centrum" kunnen we een groot aantal vliegtuigen uit de DC9 / MD80 vloot van SAS verwachten. Zowel de binnen- als buitenkant worden voorzien van de nieuwe huisstijl. Recentelijk zijn er nog B737's geweest van Sobelair/Luxair en van Hapag Lloyd. Verder staan een aantal B737's gepland van onder meer Sobelair/Luxair, Germania/LTU. In de kleinere hangar "oost" zullen meer dan 10 DHC-8's onder handen worden genomen van Brymon Airways. Verder wordt verwacht een Jetstream 31 van Sunair (de eerste OY-SVZ is reeds geweest en is gespoten in het Rendez Vous schema). Deze worden alle gespoten in de afwisselende kleuren van de franchise partner British Airways. Inmiddels zijn er al 5 gespoten, elk met een afwijkende staart. Deze zijn ontworpen door 50 kunstenaars uit verschillende landen. De volgende thema's zijn op korte termijn gepland: "Chelsea Rose", "Grand Union" en "Delftblue Daybreak". Indien je geïnteresseerd bent in de verschillende kleuren is het de moeite waard om de surfen naar www.members.xoom.com/spotter/ (1st WWW spotters page)

Publiciteit om de Paris Air Salon

De bezoekers van Le Bourget zullen in juni de primeur zien. Voor het eerst staat een Eindhovens bedrijf met een eigen stand op de Salon. Om nog meer interessante projecten naar Eindhoven te trekken, zal Aviation Cosmetics te zien zijn in hal 5, standnummer D2.

Tsja, dit is, als het goed is, geen blijvende rubriek. De EWAS heeft de afgelopen maanden wel wat relaties aangeschreven over het feit dat er een verandering was omtrent de SGE en de EWAS. Maar dat dit de uitwerking zou worden had niemand van ons verwacht. De media stoorde zich letterlijk op het feit dat er een "nieuwe" luchtvaartvereniging in Eindhoven was. In meer dan 8 bladen verschenen kleine artikeltjes over de EWAS. Zelfs heeft Stefan live op Omroep Eindhoven een interview afgegeven op zondag 28 Februari j.l. Hier volgt een klein overzicht van wat het Eindhovens Dagblad en het Groot Eindhoven hadden te melden:

Vernieuwde spotgroep Eindhoven

EINDHOVEN - De Eindhoven Welschap Aviation Society (EWAS) is op 1 januari 1999 opgericht en is een voortzetting van de Spotting Group Eindhoven (SGE). De SGE bestond ruim tien jaar. De belangrijkste reden van deze verandering is dat de SGE zich met name richtte op de militaire luchtvaart. De EWAS informeert de leden over de activiteiten van militaire en burgerluchtvaart op Eindhoven Airport en over bedrijven op bedrijventerrein Welschap die met de luchtvaartbranche te maken hebben. Ook zullen er reizen georganiseerd worden naar luchtvaartonderdelen, bedrijven en vliegvelden in binnen- en buitenland.

De leden krijgen in het midden van elk kwartaal het informatieblad Follow Me. De contributie voor 1999 bedraagt f 30,- en voor meer informatie kan men contact opnemen met: EWAS, tel: 040-2212025.

Eindhovense vereniging verruimt blikveld Spottersclub voor alle luchtvaart op Airport

EINDHOVEN - De Spotting Group Eindhoven wordt sinds kort voortgezet onder de nieuwe naam Eindhoven Welschap Aviation Society (EWAS). De nieuwe vereniging is niet meer alleen gericht op het spotten van militaire luchtvaart, maar ook op het civiel luchtverkeer in Eindhoven.

„De vereniging begon een beetje dood te bloeden doordat er bijna geen nieuwe leden meer bijkwamen. Daarom hebben we de Spotting Group Eindhoven nieuw leven ingeblazen”, zegt S. Jongen van de EWAS. Inmiddels zijn er vijf nieuwe leden bijgekomen. Jongen verwacht dat aan het eind van het jaar de vereniging van tachtig leden is uitgegroeid tot hon-

derd. De EWAS wil zijn leden informeren over alle luchtvaart op Eindhoven Airport en over de aan de luchtvaart gerelateerde bedrijven op bedrijventerrein Welschap. „In ons blad Follow Me zullen de meest uiteenlopende onderwerpen aan bod komen die met Eindhoven en vliegtuigen te maken hebben. Of het nou gaat om een terugblik op de Herculesramp of om een Amerikaanse vliegtuigmaatschappij die op Eindhoven gaat vliegen”, aldus Jongen. Hoewel de meeste leden positief zijn over de verandering, denkt Jongen niet dat zij zich ook gaan richten op de civiele luchtvaart. „Die leden hebben al tien tot twintig jaar ervaring met militaire luchtvaart. Ze hebben hun eigen visie.”



Nationaal en Internationaal Transport

TRANSPORT BV

Tel. (040) 262 30 33- Fax (040) 262 30 42

Specialisten in spoed

FB Transport is gespecialiseerd in transporten met een spoedeisend karakter en in zendingen die u liever niet via de normale kanalen laat bezorgen. Hier kunt u met een gerust hart FB Transport voor inschakelen. Wij lossen uw tijdsproblemen soepel voor u op. FB Transport is een alert, flexibel opererend bedrijf, met aandacht voor uw specifieke probleem en de grootste zorg voor uw zending. Service staat voorop. FB Transport is daarom 7 dagen in de week dag en nacht bereikbaar.

EWAS ON TOUR

Geplande basisbezoeken 1999

Als eerste wil ik melden dat HEEL VEEL bezoeken die we hadden zijn gecancelled door de betreffende PRO's. Spijtig maar helaas, dit alles heeft te maken met de oorlog in het voormalige Joegoslavië.

Leeuwarden

Dit bezoek is ook door buro voorlichting gecancelled. Waarschijnlijk door de oorlog in de Balkan waar natuurlijk onze eigen F-16's een grootte rol in spelen.

EGGEBEK en SCHLESWIG-JAGEL

Op donderdag 6 Mei zijn we te gast op Marinefliegerhors Eggebek in Noord Duitsland. Op Eggebek is het Marinefliegergeschwader 2 (MFG2) gevestigd die met een behoorlijk berg Tornado's vliegt. Eggebek staan bekend om zijn perfecte fotografeer mogelijkheden en zeer goede organisatie. We worden om 08.00 uur verwacht aan de poort op het midden van de basis en de ochtend eindigd rond 12.00 uur. Om 13.00 uur word iedereen weer verwacht aan de hoofdpoort van Schleswig-Jagel, hier heeft het Aufklärungsgeschwader 51 (AG51) "Immelmann" drie Tornado's voor ons klaar gezet om te fotograferen. Er zullen er twee in speciale kleurenschema's staan. Je krijgt ruimschoots de tijd om je plaatjes te maken. De kosten voor deze dag bedragen 5 gulden en opgeven kan t/m vrijdag 23 April.



Zoals deze MFG2 Tornado IDS bewijst kun je dus mooi platen op Eggebek. Deze Tor is gemaakt op een eerder bezoek in 1997 door Stefan Jongen. (45+53, 11jun97)

Woensdrecht

Op donderdagmiddag 20 Mei is vliegbasis Woensdrecht aan de beurt. Hier is het 131ste (EMVO)squadron gevestigd maar ook bevindt zich hier het Depot Mechanisch Vliegtuigmaterieel en Straalmotoren. De dag ziet er als volgt uit:

13.00: Aankomst bij de hoofdpoort aan de Kooiweg te Hoogerheide.

13.20: Fotograferen van de PC-7's op baankop Noord. Daarnaast ook de oude F-27's.

15.00: Koffietijd (zonder Hans en Mireille)

15.15: Vervolg fototour langs de 'preserved' kisten (Harvard IIB, T-33A en F-16B). Mocht er nog tijd over zijn dan nemen we nog een kijkje in de hangaar van het DMVS. In deze hangaar is fotograferen i.v.m. het MLU programma niet toegestaan!

16.00: Einde bezoek.

Belangstellende kunnen zich t/m donderdag 14 Mei a.s. opgeven. Kosten bedragen 2,50

De laatste drie basisbezoeken van 1998

Basisbezoek Jever (woensdagmiddag 9 september 1998)

Aangezien dat dit een 'last-minute' call was is er geen mailing uit gegaan naar de leden. In 1999 bestaat dit probleem niet meer als je je e-mail adres door geeft aan de redactie. Deze photocall op Fliegerhorst Jever in noord Duitsland werd gehouden ter ere van het feit dat Jever in 1998 de tweede Ample-Train oefening mocht organiseren. We werden 's middags om 13.45 uur verwacht aan de hoofdepoort van Jever. Dat bood dus nog mooi even de gelegenheid om 's morgens voor het bezoek wat Phantoms te zien, want Hopsten en Wittmund liggen mooi op de (spotters)route. Eenmaal aangekomen op Hosten bleek het eigenlijk best wel k met p weer te zijn. Dan maar alleen de nummertjes lezen:

Hopsten

based:

F-4F	JG72	37+37, 37+38, 38+44, 38+73	+3
------	------	----------------------------	----

Verder blijven op Hosten nog een C-160D en een Bo-105 ongelezen. Onderweg naar Wittmund werd het al maar slechter en slechter weer te worden, we zagen de bui al hangen (letterlijk en figuurlijk) dat het 's middags op Jever niet door zou gaan. Maar een echte spotter laat zich niet kisten om zijn plaatjes te schieten en zijn nummertjes te scoren dus we reden nog maar eens een paar honderd kilometer door.

Wittmund

based:

F-4F	JG71	37+76, 38+14, 38+27, 38+45, 38+55
------	------	-----------------------------------

TDY:

TF-100F	Tracor Flight Systems	N416FS (ex USAF 56-3916/ex KDF GT-916) N417FS (ex USAF 56-3842/ex KDF GT-842) N418FS (ex USAF 56-3996/ex KDF GT-996)
---------	-----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Eindelijk bij Jever aangekomen bleken er ongeveer 50 mensen aan deze photocall deel te nemen, traditie getrouw waren er behoorlijk wat Nederlanders aanwezig op Jever. Het weer werd slechter en slechter. Maar de PRO probeerde er alles aan te doen om er een mooie dag van te maken. Eerst werden we langs de baan gedropt om daar de voorbij razende kisten te fotograferen, ook kon de kisten op de taxibaan goed pakken. Toen de kisten weg waren, althans de kisten die weg gingen, de helft bleef door het slechte weer binnen, werden we naar de taxibaan aan de overkant gereden om de binnengekomen kisten te vereeuwigen. Dit ging uitstekend wat inmiddels was het droog geworden en er kwam zelfst een zonnetje door. Op de achterkant stond een mooi gebouw en/of een bosrand, dus mooie plaatjes. Nadat alle kisten binnen waren werden we met de bus door de area gereden waar alle kisten die aan de oefening deelnamen stonden, helaas mochten we maar een selectief aantal kisten fotograferen maar absoluut wel de moeite waard. Al met al een vreemde dag, veel slecht weer, veel mooie kisten en veel aardige Duitsers die er alles aan deden om het door het weer verpeste dag toch een goed einde te geven. Klasse!

Jever

based:

Tornado IDS	JBG38	43+33, 43+43, 43+52, 43+64, 43+65, 43+70, 43+71 43+85, 44+37, 44+55, 45+62, 46+04, 46+08
-------------	-------	---------------------------------------------------------------------------------------------

Ample Train:

F-4F	JG71	38+07, 38+75
MiG-29	JG73	29+01, 29+06
Tornado IDS	JBG31	43+92
F-16C	346 Mira	126
F-16D	346 Mira	146

AMX	13 Gr/32 St	MM7105/32-20, MM7114/32-15, MM7197/32-21
F-16A(R)	306sq	J-637, J-640
F-16C	181 Filo/8 AJÜ	93-0001, 93-0002
F-16D	181 Filo/8 AJÜ	92-0022
Jaguar GR3	6sq	XX112/EA
Jaguar GR3	54sq	XZ400/GR
Tornado F3	5sq	ZE791/CD (*), ZE793/CY, ZG772/CO
F-16C	22 FS/52 FW	90-0827/SP, 91-0340/SP, 91-0352/SP (*)

* = special tail

elsewhere:

F-104F	gate guard	29+09
G-91R-3	gia	32+58, 32+70, 99+38



Tussen de regendruppels door werd de AMX (MM7197/32-21) vereeuwigd door Stefan Jonen, vooral de haaienbek is erg grappig. (Jever 09sep98)

Basisbezoek Koln-Wahn (woensdagmorgen 7 oktober 1998)

In oktober werd SGE 1 ingenodigd bij het 1 FBS (Flugbereitschaftsstaffel) BMVg. Hoewel de FBS een regelmatige bezoeker is van Eindhoven, omdat men vaak vluchten uitvoert voor de KLu richting Bosnie en de USA, is het altijd de moeite waard de FBS nader te bekijken. Helaas werd deze mogelijkheid maar geboden aan maximaal 2 leden per gelegenheid.

Om 9 uur werden we verwacht en om geen risico's te nemen met de file's voor Koln, werd op tijd vertrokken. Ruim op tijd waren we aan de poort en een zeer donker grijze lucht bedekte de basis. We hadden al vast allerlei vertragingstactieken bedacht (koffie, langdradige vragen stellen etc.) om zodoende beter weer af te wachten. Helaas werden we al Punctlich op tijd opgewacht. De PRO had een vervanger plus assistent gestuurd en deze waren niet van plan veel tijd voor ons bezoek uit te trekken. We hadden dus 1 begeleider per persoon. Er werd duidelijk verteld dat we niet de bezoekende C-135 mochten fotograferen en geen VIP's. Aangezien we niet voor Privé werken, was dat voor ons geen probleem. Om 9.05 stonden we al, zonder koffie, op het platform. Nadat de deur van de Challenger dicht was, wilde we aanleggen, maar helaas: geen foto, want de VIP zou toevallig maar eens door het raampje kijken!! Erg ver gezocht, maar ja, hun wil is wet!

Toen werden we met een busje gereden naar een platform verderop. Tot grote verrassing stonden alle 3 de VFW-614's ons op te wachten. Inmiddels zijn ze allen buiten gebruik gesteld. Om niets aan het toeval over te laten, kregen we nog een extra LB-er met hond mee. De bewaking was dus 2 tegen 1. De 17+01 stond er al sinds 31 maart en was inmiddels ontdaan van alle nummers. De 17+03 stond sinds 30 september wfu en was voor die gelegenheid versierd met allerlei teksten.

Nadat we met 1/30 (het was nog steeds erg donker) en met flits handen gefotografeerd, mochten we weer terug. De camera moest in het koffer, om te voorkomen dat we onderweg de bommen zouden fotograferen. De "Open Skies" C-135 was nog niet vertrokken, zodat er nog een fotografeer verbod gold. Nadat we onze begeleiders hebben uitgelegd, dat we staande onder de neus van de CAF Airbus deze niet kunnen fotograferen (een fish-eye was nog onvoldoende), liepen we naar het einde van het platform in afwachting van het vertrek van de C-135. Er werd een plek aangewezen waar we konden wachten, maar toen hebben we maar verteld dat het geen slim idee is om op de taxi-track te wachten... Dit geeft vlekken en de Amerikanen worden waarschijnlijk nogal zenuwachtig.



Deze inmiddels uit dienst genomen VFW-614 werd tijdens het basisbezoek van de SGE op Koln-Wahn geplaat door Michiel van Herten. (17+03, 07okt98)

Na dit spektakel stond de B707 10+02 nog op het platform, maar deze werd omringd door allerlei voertuigen. We probeerde nog of we de 2 Challengers die binnen stonden mochten fotograferen, maar dit was niet toegestaan. We mochten nog wachten op de eerstvolgende bezoekende kist. Dit was een Fokker 50 van het 334 sq en leek ons niet echt de moeite. Nadat we onze begeleiders hebben bedankt, stonden we na 1 uur weer aan de andere zijde van de poort. Samenvattend; Koln-Wahn is een interessant veld. We hadden alleen pech met het weer en de aanwezigheid van de Open Skies C-135. Hierdoor waren de fotografeer mogelijkheden minimaal. De volgende leden meer succes.

Koln-Wahn

based:

A310-304	FBS BMVg	10+21, 10+22, 10+25 (voorzien van een blauwe staart)
B707-307C	FBS BMVg	10+02, 10+03 (30 years t/s)
CL-601-1A	FBS BMVg	12+01, 12+03, 12+05

wfu:

VFW-614-100		(17+01), 17+02, 17+03
-------------	--	-----------------------

visit:

CC-150	437sq/CAF	15001/216
C-160D	LTG62	50+62
OC-135B	7 ACCS/55 Wg	61-2672/OF

Tijdens de oorlog in voormalig Joegoslavië zullen er heel veel extra kisten naar onze kant van Europa komen. We willen graag indereen wijzen op het feit dat bijna alle velden extra veiligheidsmaatregelen hebben getroffen. Kijk dus uit met spotten op Allied velden!

Basisbezoek Twenthe (donderdagmiddag 5 november 1998)

In eerste instantie zouden er 4 Hongaarse MiG-29's naar Twenthe komen in oktober maar helaas door de spanningen in de Balken ging in hele feest niet door. Een paar weken later besloot de PRO van vliegbasis Twenthe als goedmakertje voor de vele teleurgestelde spotters toch nog een spottersmiddag te organiseren in 1998. De reden was een bezoek van 6 Tornado F3's van Leeming (11 en 25sq) aan het 315sq. Door deze nogal drastische verschillen in type kisten vielen er veel leden af. Zodat we maar met 3 leden richting het koude en winderige oosten afreisden. Nadat Michiel van Her-ten en ik zo'n 45 minuten te laat aankwamen bij de afgesproken carpool plaats had Peter van Kaathoven er alweer erg veel zin in. (Sorry Peter). We hadden afgesproken om eerst maar even langs Hopsten te gaan want als je naar Twenthe gaat moet je eigenlijk ook Phantoms gezien hebben. Uiteraard werden we onderweg naar het oosten getraakteerd op een berg files en een zool regen waar je u tegen zegt, maar ja dat mag de pret niet drukken zeggen ze altijd. Wie die uitspraak heeft verzonnen moeten ze meteen zonder aarzeling of proses een nekschot toe dienen. We gaan toch allemaal voor de mooie plaatjes en niet voor de grijs op grijs dia's. Maar goed, positief blijven... Eenmaal op Hopsten aangekomen hadden we toch nog redelijk weer zodat zelfs de camera even tevoorschijn getoverd diende te worden. We hebben daarmee het volgende geplaat:

Hopsten

visit:

CH-53G	HFR35	84+39
F-4F	JG73	38+67
F-4F	JG74	38+00, 38+69

Het grappige is wel dat we na plusminus een uurtje daar geweest te zijn niet één Hopsten Phantom hebben gezien. Ondertussen zagen we het al donkerder worden, dus tijd om naar Twenthe te gaan. Druk was het er wel met plaatselijke spotters. Maar ja, die zijn dat soort weer natuurlijk gewend. Maar om een koud en saai middagje snel samen te vatten kom ik tot de conclusie dat 2 Engelse Tornado F3's en 7 KLu F-16's vliegend, toch wel heel erg weinig is voor een spottersmiddag. Maar aan de andere kant, als ik die piloten was, ging ik met dat bagger weer zelf ook liever in de kroeg zitten. Gelukkig voor de nummertjes freaks ging de KLu bus wel effe langs de flightlines zodat we de andere 4 Torren ook konden lezen. Maar daar is dan ook alles mee gedaan voor die dag. Tsjja, een PRO kan veel regelen maar geen vliegtijden en hij is ook geen weergod dus helaas werd het een mindere middag. Uiteraard gaat onze dank toch uit naar buro voorlichting van vliegbasis Twenthe dat we in de gelegenheid werden gesteld om hun basis te bezoeken tijdens deze oefening.



Dat de laatste 3 SGE basisbezoeken niet uitbloken qua mooi weer blijkt wel op deze foto genomen tijdens het bezoek op Twenthe. (Stefan Jongen, Tornado F3, ZE162/FK, 05nov98)

Twenthe

based:

F-16A	313sq	J-360	
F-16A	315sq	J-257*, J-876	(*)=special lion tail
F-16A-MLU	315sq	J-141, J-514	
F-16B	313sq	J-884	

visit:

An-12	Air Sofia	LZ-SFA
F-16B-MLU	323sq	J-369
Tornado F3	11sq	ZE936/DL
Tornado F3	25sq	ZE162/FK, ZE737/FF
Tornado F3	25sq/nm	ZE206, ZE808
Tornado F3	43sq	ZE941/GI



Dat je tijdens een KLu spotterdag leuk langs de baan kan staan blijkt wel uit deze plaat van de F-16A (J-257), deze werd gemaakt door Stefan Jongen op 05nov98. (Twenthe)

DUTCH HERCULES ASSOCIATION.

De Dutch Hercules Association (DHA) en de Eindhoven-Welschap Aviation Society (EWAS) gaan op het gebied van Hercules informatie samenwerken. Als alles volgens plan verloopt gaat de EWAS in het lijfblad van de DHA een "334 sq" pagina verzorgen, met daarin nieuwtjes en bijzonderheden van het 334 squadron. Met uiteraard in het bijzonder de C-130 Hercules. De DHA stelt 3 gratis abonnementen ter beschikknig voor EWAS leden die hierin geïntereeserd zijn! Een buitenskanse om hun mooie lijfblad een jaar lang gratis te ontvangen.

De overige leden die extra gevoelens hebben voor de C-130 Hercules kunnen zich uiteraard altijd als lid melden bij de DHA:

Dutch Hercules Association
Van Aalstlaan 700
2722 SJ Zoetermeer
tel: 079-3311089
e-mail: j.c.vandam@net.hcc.nl





APACHE RESEARCH GROUP

AH-64 APACHE SPECIAL INTEREST GROUP

INTRODUCTIE

Toen in mei 1995 bekend werd dat de Nederlandse luchtmacht definitief voor de AH-64 Apache als bewapende helikopter had gekozen, hebben een aantal Nederlanders besloten de ontwikkelingen van dit helikoptertype op de voet te gaan volgen. Dit resulteerde op 1 januari 1997 in de oprichting van de **Apache Research Group**.

De *Apache Research Group* (kortweg ARG genaamd) is een vereniging die de volgende doelstelling heeft: het vergaren van informatie, alsmede het verstrekken hiervan, over alles wat is gerelateerd aan de Apache gevechtshelikopter. Onze interesse voor de Apache houdt niet op bij de Nederlandse luchtmacht, maar reikt over de gehele aardebol.

Om bovengenoemde doelstelling te bereiken heeft de ARG tot dusver de volgende activiteiten ontplooid:

- Het beheren van een aircraft database met daarin de geschiedenis van elke afzonderlijke Apache helikopter ooit gebouwd;
- Het leggen en onderhouden van contacten met instanties die direct of indirect met de AH-64 Apache te maken hebben (van de fabrikant tot en met de piloten);
- Het aanleggen van een foto/dia archief welke aansluit op eerdergenoemde database;
- Het publiceren van diverse achtergrond informatie, artikelen en fotomateriaal.

Heb je vragen, opmerkingen of kun je ons helpen met nieuwtjes, updates, tripreports en/of fotomateriaal? Laat het ons even weten.

De ARG is te bereiken op:

Apache Research Group
Mgr. Van Hooydonkstraat 39
5121 JR RIJEN
The Netherlands
Tel/Fax: (0161) 225358
E-mail: grasedg@concepts.nl

Emmastraat 13, 5583 BL Wanre, The Netherlands





FOCUS MILITAIR

In deze eerste militaire focus besteden we aandacht aan de Hongaarse luchtmacht. Dit komt omdat een aantal van onze leden afgelopen jaar met de Holland Aviation Travel (HAT) een trip naar dit land hebben gemaakt. Zie Thrillseekers op pagina ... Het trip-verslag en dit artikel geven samen goed aan wat je zoal kunt tegen komen in dit voormalig Warschau-pact land. Zelf zitten we bij de EWAS ook met het idee te spelen om eind van dit jaar of begin volgend jaar een trip naar Hongarije te maken...

Magyar Honvédség Repülő Csapata (Hongaarse luchtmacht)

De Magyar Honvédség Repülő Csapata of Hongaarse luchtmacht vierde in 1998 haar vijftigste verjaardag. Niet dat er pas sinds 1948 in Hongarije wordt gevlogen, zeker niet. De oorsprong van deze luchtmacht begon in het Oostenrijk-Hongaarse leger van voor de eerste wereldoorlog. Gedurende deze oorlog vocht Oostenrijk-Hongarije aan Duitse zijde. Na deze oorlog ontstond Hongarije als zelfstandige staat. Er werd er in de jaren twintig en dertig ondermeer gevlogen met Fokkers en afgeleiden daarvan. Gedurende de tweede wereldoorlog staan de Hongaren tot aan het eind aan Duitse zijde. In 1948 ontstaat de Magyar Legiero onder het communische regime. In 1992 wordt de naam veranderd in Magyar Honvédség Repülő Csapata. Sinds die tijd wordt er aan gewerkt om de luchtmacht klaar te maken voor de NAVO. De luchtmacht bestaat uit twee commando's. Het Lévédel-miés Repülő Daracsnokság, Air Defence and Aviation Command, omvat de twee eenheden met de gevechtsvliegtuigen. Het Csapatrepülő Prancsnokság, Support Command, omvat alle transport-, helicopter- en trainingseenheden.



De MiG-29 is het modernste gevechtsvliegtuig van de Magyar Honvédség Repülő Csapata. Deze mooie aktie plaat werd door Pieter Stroobach gemaakt op 23aug98 te Kecskemet.

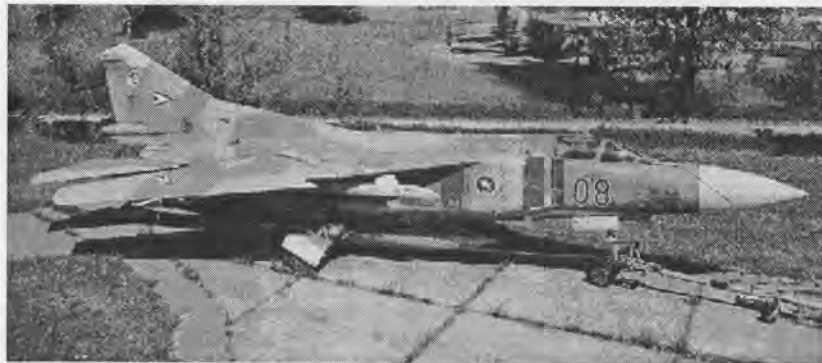
Kecskemét

Op de vliegbasis Kecskemét zijn twee eenheden gestationeerd. Te weten de 59ste Tactical Fighter Wing, en de Luchtmacht academie. De 59 Dezső Szentgyrgyi, Tactical Fighter Wing, bestaat uit twee squadrons. Deze twee squadrons, 1 "Puma" Vadászrepülő Század, Fighter Squadron, en 2 "Dongó" Vadászrepülő Század, zijn met het modernste materiaal, MiG-29 en MiG-29UB, van de luchtmacht uitgerust. De vliegende component van de Luchtmacht academie, Repülő Akadémia, bestaat uit drie squadrons waarvan er twee op Kecskemét aanwezig zijn, 2 Továbbképző Század en 3 Továbbképző Század.

Beide zijn uitgerust met de L-39ZO voor de gevorderde vliegopleiding. Een aantal van deze zijn voormalige (Oost) Duitse, gemoderniseerde L-39MS. Verschillende van de L-39's staan in open storage. Ook staan er een aantal MiG-21's in open storage op Keckskemét.

Pápa

Op vliegbasis Pápa is de 47 "Stromfeld Aurel" Honi Vászrepülő Oztaly, Fighter Regiment, gestationeerd. Deze eenheid bestaat uit twee squadrons. Beide squadrons, 1 "Sámàn" Vadászrepülő Század en 2 "Griff" Vadászrepülő Század, zijn uitgerust met de MiG-21bis en de MiG-21UM. Op Pápa staan een aantal uitgefaseerde MiG-21MFs. Ook staan hier de uitgefaseerde MiG-23BM/UB/UMs en de Su-22M-3/UM-3Ks.



Dit is één van de MiG-23BM's die op Pápa in open storage staat. Er staan ook nog MiG-23UB/UM's en de Su-22M-3/UM-3K's. (Pieter Stoobach, 25aug98, 08, Pápa)

Szentkiralyzabadja

Het 87 "Bakony" Harci Helicopter Század, Attack Helicopter Regiment, op Szentkiralyzabadja bestaat uit vier squadrons. Het eerste "Fonix" Harci Helicopter Squadron, Attack Helicopter Squadron, is uitgerust met de Mi-24D. Ook 2 "Kerecsen" Harci Helicopter Század is uitgerust met de Mi-24D maar heeft ook de Mi-24W en Mi-24P in haar arsenaal. Deze zijn net als een aantal van de L-39's van Duitse herkomst. Een aantal van deze Mi-24's worden gemoderniseerd tot Mi-24D+ standaard. 3 "Borz" Szallító Helicopter Század, Transport Helicopter Squadron, is uitgerust met een aantal Mi-8TBs. 4 Szallító Helicopter Század Veyges, Mixed Transport Helicopter Squadron, heeft voor het transport naast de Mi-8TB ook de Mi-17 in haar gelederen. Beide typen kunnen bewapend worden met ongeleide raketten. De Mi-8 met vier houders en de Mi-17 met zes houders. Daarnaast zijn er één Mi-9 en twee Mi-17PPs voor Elint en ECM oorlogsvoering.

Szolnok

De 89 "Solnok" Veyges Szallítórepülő Ezred, Mixed Transport Brigade, en het 1 Kiké Század, dit is het squadron dat voor de primaire vliegtraining zorgt, zijn hier gelegerd. De transporttaak van deze brigade wordt verdeeld over 3 squadrons. Het 1 "Teue" Szallító Repülő Század, Transport Squadron, heeft hiervoor de An-26 in haar gelederen. Het 2 Szallító Helicopter Század, heeft de Mi-8T voor het transport. Deze kunnen ook worden bewapend zoals de Mi-8TBs van 87 "Bakony" Harci Helicopter Század. Voor het vervoer van VIP's heeft dit squadron ook twee Mi-8S. 3 Futárepülő Helicopter Század, Liaison Helicopter Squadron, heeft de Mi-2 voor liaison en helikopter training. 1 Kiké Század van de Repülő Akadémia vliegt met de Iak-52. Dit is een Roemeense licentieversie van de Yak-52. Op Szolnok staan diverse An-24s, An-26s, Mi-2s en Mi-8s in open storage. Vlak buiten deze basis is het luchtmacht museum.

Nou ja museum, grasveld met vliegtuigen is een betere omschrijving. Het museum heeft voornamelijk militaire vliegtuigen en helikopters uit de communistische periode (Aero 45, An-24/26, Il-14/28, Ka-26, MiG-15/17/19/21, Mi-1/4/8, PZL-104). Ook staan er een Turkse F-104 en een Zwitserse Hunter F58. Enkele civiele toestellen zijn er ook (Il-18, PZL Il-15). Voor de rest zijn er nog een aantal wrakken (o.a. Yak-11 en nog veel meer MiG-21s).

Tököl

Op Tököl is de "Vitez Háy Lászlo" Vegyes Szallitrepülő Osztaly, Mixed Transport Wing, gestationeerd. Deze wing bestaat uit twee eenheden. 1 Szallito Repülő Század heeft als taak VIP-vervoer met de An-26. 2 Futárepülő Raj, Liaison Flight, heeft de Zlin 43 voor liaison vluchten. Eén An-24V staat in open storage op Tököl. Tokol heeft ook een civiel gedeelte. Hier is onder andere de "Danu Aircraft Factory" gevestigd. Dit bedrijf onderhoudt en moderniseert L-39, Mi-2 en Mi-24's voor de luchtmacht. Ook worden er civiele Mi-2's on-derhouden. Het is mogelijk dat de MiG-29 hier in de toekomst ook wordt gemoderniseerd.



Ondanks haar antieke uiterlijk is de Yak-52 (lak-52) pas sinds 1994 in dienst bij de MHRG. Dit exemplaar stond op 24aug98 te Szolnok zodat Pieter Stroobach hem kon nemen.

Taszár

Taszár is geen operationele basis meer voor de Hongaarse luchtmacht. Maar deze basis wordt door de Amerikanen gebruikt voor operaties in het voormalige Joegoslavië. De Hongaarse luchtmacht is op het moment in een overgangsfase. An-24, MiG-23 en Su-22 zijn de afgelopen jaren uitgefaseerd. Ook de oudere typen MiG-21's zijn uitgefaseerd. De Su-22UM-3K wordt niet meer gebruikt. Hoewel er nog voornamelijk Sovjet materiaal wordt gebruikt, wordt de Hongaarse luchtmacht volgens NAVO structuren opgebouwd. Want per 1 april wordt Hongarije lid van de NAVO. Geldgebrek zal er voor zorgen dat de Hongaarse luchtmacht voorlopig met het huidige materiaal vooruit moet



Voor liaison vluchten wordt nu naast de Mi-2, de Zlin 43 gebruikt. (076, JPB, Tököl)

Order of Battle - Magyar Honvédség Repülő Csapatai (najaar 1998):

Lévédelmi és Repülő Daracsnokság:

47 "Stromfeld Aurel" Honi Vászrepülő Oztaly, Pápa
1 "Sámán" Vadászrepülő Század MiG-21bis; MiG-21UM
2 "Griff" Vadászrepülő Század MiG-21bis; MiG-21UM

59 Dezső Szentgyörgyi, Kecskemét

1 "Puma" Vadászrepülő Század MiG-29; MiG-29UB
2 "Dongó" Vadászrepülő Század MiG-29; MiG-29UB

Csapatepülő Prancsnokság:

87 "Bakony" Harci Helicopter Század, Szentkiralyszabadja
1 "Fonix" Harci Helicopter Század Mi-24D/D+
2 "Kerecsen" Harci Helicopter Század Mi-24D/D+/P/W
3 "Borz" Szállító Helicopter Század Mi-8TB
4 Szállító Helicopter Század Veyges Mi-8TB; Mi-9; Mi-17; Mi-17PP

89 "Solnok" Veyges Szállítórepülő Ezred, Szolnok

1 "Teue" Szállító Repülő Század, An-26
2 Szállító Helicopter Század, Mi-8T/S
3 Futárepülő Helicopter Század, Mi-2

"Vitéz Háry László" Vegyes Szállítórepülő Osztaly, Tököl

1 Szállító Repülő Század An-26
2 Futárepülő Raj Zlin 43

Repülő Akadémia, Kecskemét

1 Kiké Század, Szolnok AB Iak-52
2 Továbbképző Század L-39ZO
3 Továbbképző Század L-39ZO

Tekst en foto's Pieter Strobach



Tsja, dit zijn de plaatjes die we zoeken! Een Hongaarse MiG-29 (de 08) met een Follow Me kar. Pieter Strobach nam deze foto op Kecskemét. (24aug98)



Bestaand bedrijf met een nieuwe naam.

Ondanks dat het onderhoudsbedrijf al vele jaren op Eindhoven is gevestigd (ACE), is Celsius sinds zomer 1998 een nieuwe naam. De volledige naam is Celsius Aviacomp en het is onderdeel van een organisatie waarbij 11000 technici werken! De oorsprong van het bedrijf begint in 1912, vlakbij Linköping, Zweden, onder de naam FFV. Vanaf 1915 verrichtte men al het onderhoud voor de Zweedse Luchtmacht. In de eerste jaren lag de focus op militaire activiteiten, maar dit veranderde later, waarbij militaire en burger-luchtvaart meer in balans komen. Het bedrijf maakt een jaaromzet van 12 miljard SEK.

De activiteiten zijn opgesplitst in militaire en civiele organisaties en er bestaat een tak met informatie-technologie. De militaire tak houdt zich onder meer bezig met missies, onderzeeboten, pantservoertuigen en ruimtevaart. Het hoofdkantoor bevindt zich in Stockholm. Doordat de defensie investeringen wereldwijd afnamen, legt men zich vanaf 1980 ook toe op een breed scala van civiele activiteiten vanuit de hoofdzetel van de divisie Aviations Services in Washington. Behalve in de USA en Nederland heeft men nog vestigingen in Australië.

De eerste buitenlandse vestiging kwam in 1993 tot stand door een overname van Airvo op Schiphol. De activiteiten begonnen met line maintenance voor klanten als Air UK, Swissair en Air France. In 1995 vertrok de helikopter afdeling van KLM-ERA naar De Kooy/Den Helder en nam Celsius de "fixed wing" afdeling over in Hangar 9. Inmiddels is de groei voortgezet en verricht men lijn- en hangar onderhoud aan een breed scala van vliegtuigen, zoals de Cessna 500, BAe-146, Fokker 50, B737 (-400 en -500), A300, A320 en ook de Falcons 20, 50 en 900. Ook de A300F's van Heavylift en de nieuwe Nederlandse operator, Jetlink worden door het bedrijf onderhouden. Veel klanten kiezen voor Celsius, vanwege het neutrale karakter. Zeker vanwege het stijgend aantal grote allianties (Star, KLM-Alitalia-NorthWest) kan dit voor veel niet gebonden maatschappijen juist een doorslaggevende factor zijn. Daarom maken ad hoc airlines op Schiphol vaak gebruik van Celsius. Toch verwacht men de grootste groei toename in de commuter luchtvaart; veel van deze airlines willen geen dure technische staf. In 1998 werd RIAS gestart; dit is een reparatiewerkplaats voor avionica. Verder heeft men nog de mogelijkheid om kleine interieur aanpassingen te verrichten, zoals reparatie van bekleding.

Vestiging in Eindhoven

De belangrijkste activiteiten op Eindhoven bestaat uit onderhoud en enkele shop-werkzaamheden. De verschillende classificaties worden aangegeven als B-check (na 4000 vlieguren), C-check (8000 vlieguren) en D-check. Hier wordt het vliegtuig volledig uit elkaar gehaald en na 2500 uren arbeid, begint het vliegtuig weer aan een vernieuwd leven. Bovenstaande getallen gelden voor de Fokker 50.

Onderhoud voor Eindhovense maatschappijen bestaat uit de Jetstream 31 van BASE en de Fokker 50's van Denim.

Door de bestaande klantenkring op Eindhoven, worden deze maatschappijen zelfs ondersteund op andere vliegvelden. Zo wordt ten behoeve van de Fokker 50 vloot van Denim Air een Celsius vestiging opgericht in Monchengladbach en Bilbao. Op deze vliegvelden heeft Celsius de lokale "Minimum Equipment List" (MEL) voorraad voor Denim. Deze onderdelen mogen nooit stuk zijn, om te voorkomen dat een vliegtuig grounded is, en moeten dus lokaal beschikbaar zijn om onnodige vertragingen te voorkomen. De MEL lijst wordt bepaald door de fabrikant en de landelijke autoriteiten. Vandaar dat een weerradar voor de Denim Fokker 50 in Nederland niet op de MEL staat, maar in Spanje wel. Dit komt doordat in het bergrijke gebied een weerradar onmisbaar is.



Een duidelijk voorbeeld van onderhoud op Eindhoven door Celsius. Deze BASE Jetstream met PH-KJB regi werd op 26jun98 gefotografeerd door Michiel van Hertem.

Zoals gezegd worden ook hier shopwerkzaamheden verricht van zgn. "rotables". Dit zijn onderdelen die meerdere malen kunnen worden gebruikt. Ze bestaan onder andere uit de revisie van batterijen, velgen (zoals controle op haarscheurtjes) en banden. Net zoals bij auto's, kunnen banden hier "gecovered" worden om de levensduur te verlengen. Dit gebeurt maximaal 5 keer, telkens na 200 landingen. In totaal is het aantal werknemers in Eindhoven ongeveer 20. Op Schiphol werken er nog 130.

Een buitenbeentje is de restauratie van de oudste nog vliegende Friendship, de PH-NVF van de FFA (Friendship Friends Association). Ten behoeve van deze vereniging verricht men technische ondersteuning, maar de vorderingen verlopen traag. Hopelijk zal dit vliegtuig Eindhoven ooit nog eens het Eindhovenens luchtruim kiezen.

Samenvattend kunnen we stellen dat Celsius een belangrijke schakel is voor de vliegveiligheid en onderhoud van een aantal lokale vliegtuigen. Andere bedrijven die op Eindhoven lijn onderhoud verrichten zijn Schreiner (Air Exel), DAT (BASE Embraers) en uiteraard de Klu. Voor meer informatie, raadpleeg de web site www.celsius.se.

Met dank aan Patrick Morcus van Celsius Aviocomp

Wil je ook sneller op de hoogte gehouden worden?

Geef je e-mail adres door op sjongen@worldonline.nl

(Handig voor o.a. basisbezoeken en oefeningen !!)



306sq "OUT OF AREA" - 1

Recentelijk heeft het Volkelse 306sq een aantal "out of area" oefeningen gehouden op ons eigen veld. Jeroen van Soest bezocht Eindhoven tijdens de één na laatste oefeningen tot nu toe gehouden. Dit was in november van het vorig jaar. De laatste werd onlangs in februari gehouden. Deze laatste kon wel eens echt de laatste zijn omdat het 306sq word ontbonden. Dit omdat de MLU F-16's de "Recce" taak ook allemaal aankunnen. Onderstaand verslag gaat puur over de belevingen van Jeroen, in het volgende nummer proberen we wat achtergrond informatie te verzorgen omtrent deze oefeningen.

Het was donderdag 19 november 1998 en ik zou samen met een vriend het deployment van het 306sq op Eindhoven van dichtbij meemaken. We gingen allebei met de trein waarna we fietsen huurden op het station van Eindhoven. Het was één van de eerste echte koude dagen van het jaar met een temperatuur van een paar graden boven nul. Het miste nog behoorlijk toen we bij de basis aankwamen. Er vloog wel wat civiel spul, maar we besloten eerst om de basis heen te rijden. Op een gegeven moment zagen we een rijtje F-16 staarten. We kwamen een rood met witte Fokker F-27 Friendship tegen op een stukje gras tussen een paar gebouwen, dus hebben we die maar meteen op de foto gezet. Verderop konden we de twee KDC-10'en zien staan die we ook plaatten. Na het nette maar sfeerloze basis informatie centrum te hebben bezocht, gingen we eindelijk weer naar de baankop 04. We stonden aan de linkerkant van de baankop op een grasstrook tussen het lage hek en de sloot. Eerst kwam een Fokker 50 van de KLM voorbij taxien. Even later maakte een P-3C Orion een overshot. Toen kwam de KDC-10 T-235 in actie. Wij zwaaide naar de bemanning en die waren zo vriendelijk om terug te zwaaien! Dat was goed voor vier foto's. Vlak daarachter zat de Fokker 60UTA-N U-02, die had ik nog nooit eerder gefotografeerd. Een Belgische Alpha Jet kwam ook even kijken middels een overshot. Mijn vriend geloofde niet echt meer in een optreden van de 306sq F-16's. Maar daar kwamen ze dan toch, vier F-16's sterk. De J-210 (312 badge) aan de kop met daarachter de J-199 (322 badge), J-640 en J-867. De J-867 ging mooi voor ons staan met de neus naar ons toe zodat we hem goed konden fotograferen. De meeste F-16's gingen met full afterburner er vandoor. Tot onze verassing volgde er een tweede groepje van drie F-16's, namelijk de J-630, J-638 en de J-637.



Jeroen van Soest fotografeerde deze F-16A(R) van het Volkelse 306sq op 16nov98 te Eindhoven (J-867).

We stonden mooi klaar om ze op de foto te zetten, maar de heren besloten om eerder de baan op te draaien. Na een sprintje trekken kon ik ze nog net met full afterburner erop zetten. Direct daarna vertrok ook een Fokker 50 van de KLM. Na een tijdje wachten in de kou, kwamen een paar F-16's terug om een overshoot te maken. Er landden veel minder F-16's dan er waren vertrokken, waarschijnlijk waren die meteen na de oefening weer naar Volkel gegaan. Bij de landing van de laatste F-16 kwam een Crash-tender van de brandweer met sirenes de baan op om een noodgeval na te bootsen, zoals bij de deployment op Soesterberg het jaar ervoor. Hekkensluiter was de terugkerende KDC-10, die een schitterende oranje gloed over zich had tengevolge van de laagstaande zon. Erg indrukwekkend! Na de bekende rode lichtkogels gezien te hebben, begonnen we aan de reis naar huis. Ondanks de kou en de weinige vliegbewegingen in de ochtend, konden we dit bezoek toch een succes noemen! Een F-16 zien in full AB blijft gaaf! De zware bewolking zorgde voor moeilijke fotografer omstandigheden. De Sluiter tijden waren aan de lage kant, zodat sommige foto's onscherp zijn geworden. De lage hekken bij baan kop 04 maakten het een stuk eenvoudiger foto's maken dan op bijvoorbeeld Volkel zelf. Ik had dit keer maar één lens bij me, een Sigma 135-400mm APO. Ik denk dat ik voor de taxiende F-16's ongeveer 200mm heb gebruikt en voor de F-16's op de baan 400mm. De camera die ik gebruikte was een Nikon F70.

Groeten Jeroen van Soest



Twee van de F-16A(R)'s tijdens de Take-Off op vlb.Eindhoven op 16nov98 gefotografeerd door Jeroen van Soest.

FLASH aviation
*luchtvaartwinkel * aviation books*

FLASH AVIATION
ZEELSTERSTRAAT 177-A
5652 EG EINDHOVEN
TEL: 040-2525661
shop@flash-aviation.nl

THRILLSEEKERS

In deze eerste uitgave van de Follow Me ontvingen we van Jan-Pieter Bergmans een mooi tripverslag wat hij samen met een stel andere maakte door Hongarije. Holland Aviation Travel (HAT) bood hun de mogelijkheid om de Hongaarse luchtmacht in vijf dagen te bezoeken. Hun bevindingen lees je in de eerste uitgave van Thrillseekers. Wil je meer weten over de Hongaarse luchtmacht? Lees dan ook Focus militair op pagina .. De EWAS is ook bezig met het plannen van een vijf daagse trip naar Hongarije, houd de sectie EWAS on Tour nauwlettend in de gaten want wie het eerst komt wie het eerst (Je weet wel!)

In 1992 werd al eens de Open Dag op Taszar bezocht met een mega busreis van 20 uur heen, de open dag in 40 graden celsius en een reis van dezelfde duur terug. Echter de tour om de hele Hongaarse luchtmacht te bezoeken werd een jaar later vanwege de situatie in Bosnië afgeblazen. Vanaf dat moment bleef dus de wens om deze luchtmacht te bezoeken bestaan en nu de situatie in de omliggende landen wat meer stabiel is geworden deed zich de mogelijkheid voor om via de HAT deel te nemen aan een trip met als doel de hele Hongaarse luchtmacht te bezoeken. Aangezien de Hongaarse luchtmacht niet zo groot is werd het een trip van vijf dagen die begon met de Open Dag op Kecskemet.

Op zaterdag 22 augustus wordt er koers gezet naar Schiphol om daar met de nodige vertraging met onze nationale trots naar Budapest te vertrekken. Gelukkig hebben we wind mee en daardoor arriveren we bijna op schematijd op het vliegveld van de hoofdstad van Hongarije, Budapest-Ferihegy. Weliswaar nog op het oude gedeelte en na de vlotte passage van de douane en bagage afhandeling verzamelen we in de aankomsthal al waar onze lokale gastheer, de onvolprezen Rudi Völler (niet onze Duitse voetbalvriend!), ons al staat op te wachten. Na het handen schudden wordt er snel ingestapt in de touringcar waar al snel duidelijk is dat een ieder de beschikking heeft over een hele bank. Als eerste volgt een bezoek aan het museum aan de andere kant van het vliegveld. Het is geen grote verzameling en tussen de civiele toestellen staat slechts één militair toestel. Hierna gaan we terug naar het oude gedeelte van Ferihegy en volgt een rondleiding over het platform, dit levert slechts civiele toestellen op. De volgende stop wordt het Közlekedési Múzeum in de stad, dit is een transport museum en daar worden vliegtuigen en helikopters ook toe gerekend. Er is veel informatie over de historie op luchtvaartgebied maar het aantal vliegtuigen en heli's valt tegen.

22-08-1998 Budapest - Ferihegy

04	147001821	Il-14G	ex VVS
----	-----------	--------	--------

22-08-1998 Budapest - Közlekedési Múzeum

30	401030	SM-1	
14	761514	Mig-21PF	alleen cockpit

Na een rit door Buda en Pest, het zijn inderdaad twee delen, komen we bij de voormalige basis Budaörs aan. Het is niet meer dan een grasveld met een verharde baan en hier mogen we vrij rondlopen. Helaas zijn er naast de vele civiele An-2's slechts enkele militaire kisten achtergebleven.

22-08-1998 Budaörs

37	W04037	SM-1	stored
305	741305	Mig-21F-13	preserved
2302	Tu-A3		stored



De HA-MDM werd door Jan-Pieter Bergmans gepakt op Budarös. (22aug98)

Hierna is het de beurt aan de bekende dump van Vecsés. De eigenaar is inmiddels wel bekend met wat we willen en het is dan ook geen probleem om de verzameling aan een nader onderzoek te onderwerpen. Het zijn voornamelijk wrakken en het huidige terrein is te klein geworden en daarom is een deel van de verzameling verhuist naar Alsónémedi. Dit is niet erg daar dit op de weg naar Kecskemet ligt en we hebben dan ook toestemming om daar te gaan kijken. Hier staan de beter bewaarde vliegtuigen en ze staan op een soort lijn opgesteld. Hierna wordt over een van de weinige snelwegen koers gezet naar Kecskemet waar we twee nachten gaan doorbrengen. In het hotel blijkt dat een aantal deelnemers aan de vliegshow hier ook verblijven en na het nuttigen van de lokale gerechten en drank wordt het tijd om aan de nachtrust te beginnen.

22-08-1998 Vecsés

13	W02013	SM-1	
115		MiG-15bis	als 1977
708	31530708	MiG-15bis	als 1977
713	31530713	MiG-15bis	als 1983
.....	3056	MiG-15bis	als 981
771		MiG-15UTI	
.....		MiG-17PF	als 1975
402	0402	MiG-17PF	als 1975
36	651036	MiG-19PF	als 1978
1320	661320	MiG-21U-400	
2319	742319	MiG-21F-13	als 1981
1218	741218	MiG-21F-13	
0220	560220	MiG-21F-13	ex CL

22-08-1998 Alsónémedi

20	7961004	Yak-28	ex VVS
027	1A-11027	SBLim-2	als 1975
011	1A-10011	SBLim-2	als 1975
.....	2666	MiG-15bis	als 14
060	3060	MiG-15bis	als 1977
062	3062	MiG-15bis	als 1974
065	3065	MiG-15bis	als 1974
067	3067	MiG-15bis	als 1978
069	3069	MiG-15bis	als 1974
754	612754	MiG-15UTI	als 1975
201	3201	MiG-15UTI	als 1975

404	0404	Mig-17PF	als 1975 / 17
32	651032	Mig-19PM	als 1975
308	741308	Mig-21F-13	als 15

Op zondag moeten we al vroeg op daar het vertrek naar de vliegshow al om zeven uur is voorzien, niet omdat het nog een heel eind rijden is maar het gaat nu eenmaal vroeg open en je wil er natuurlijk op tijd zijn. Helaas is gedurende de nacht een regenfront aangekomen en dat is nog steeds actief als we bij het vliegveld aankomen. Na een half uur wachten wordt het droog en wordt begonnen aan de wandeltocht naar de static. Dit voert ons langs een gebied waar een aantal MiG-29's en andere toestellen staan en een dump. De static is over diverse plaatsen verspreid, er is een gedeelte waar voornamelijk toestellen van de Hongaarse luchtmacht staan, een gedeelte met de kandidaat nieuwe fighters en dan een lijn met voornamelijk de gasten uit andere, voornamelijk NATO, landen. Op het platform staan een groot deel van de deelnemers aan de vliegshow en hier kun je achter langs lopen. Aan de kop van de baan staat nog wat gebaseerd materieel, de L-39's en MiG-29's, opgesteld wat voor een gedeelte goed te fotograferen is. Helaas staat de speciaal opgespoten MiG-29 in een hangaar. Als je langs deze hangaar gaat dan kom je, illegaal, op een dump en bij een rij MiG-29's uit. Andere hangaars zijn geen probleem met uitzondering van de hangaar waar het wrak van de in juli verongelukte MiG-29 ligt.



De meest opmerkelijke kist van de hele show was toch wel deze Turkse CN-235 (120). Turkije heeft een behoorlijk aantal van deze kisten, maar je ziet ze zelden aan deze kant van Europa. (Jan-Pieter Bergmans, Kecskemet, 23aug98)

De vliegshow is aardig en kan volledig worden uitgevoerd nu het weer zonnig is geworden. De formatievlucht levert nog wat extra kisten van de Hongaarse luchtmacht op en de gebaseerde MiG-29's doen hun best. Het zien vliegen van de MiG-21 blijft toch altijd nog een aparte beleving maar voor de rest bestaat de vliegshow, voor ons, uit het bekende werk. Met een voldaan gevoel wordt op het einde van de middag weer begonnen aan de wandeling naar de bus en zowat iedereen is op tijd terug. Echter één deelnemer komt niet opdagen maar dit is eigenlijk nog een geluk want ondertussen komt er een CN-235 van de Turkse luchtmacht binnen. Na ruim een uur te hebben gewacht rijden we maar naar het hotel en wat blijkt, daar is onze missing man al aanwezig. Deze avond hebben we de echte streekgerechten op het menu staan, van ganzesoep tot en met ganzenvlees. Na een aantal halve liters gerstenat worden de kamers opgezocht en kan er aan de verdiende nachtrust worden begonnen.

Van de goede vliegshow op Kecskemet publiceren we alleen de kisten van de Hongaarse luchtmacht. Je kunt ze uiteraard ook krijgen bij de redactie of uit de Scramble halen.

23-08-1998 Kecskemet

static:

L-39ZO	RA	126	831126				
Mi-2	89 VSD	9414	5194141095				
Mi-8TB	89 VSD	6204	226204				
Mi-17	87 HE	704	104M04				
Mi-24D	87 HE	119	K20119				
MiG-21bis	47 HVO	6007	75036007				
MiG-29	59 HVO	02	35117	15	35182		
Yak-52	RA	10	9411806				
Zlin 43	VSO	077	0077				

flightline:

L-39ZO	RA	128	831128	131	831131	133	831133
		135	831135	136	831136	137	831137
		138	831138	140	831140		
MiG-21bis	47 HVO	6009	75036009	6115	75036115		
MiG-21UM	47 HVO	904	516999504	905	516999505		
MiG-29	59 HVO	04	35127	06	35149	07	35150
		10	35158				

flying:

An-26	89 VSD	407	3407				
Mi-2	89 VSD	8347	518347093				
Mi-8T	89 VSD	10423	10423	10433	10433	10435	10435
Mi-17	87 HE	702	104M02				
Mi-24V	87 HE	715	220715	718	220718		
Yak-52	RA	09	9411805				
Zlin 43	VSO	076	0076				

hangars:

MiG-29	59 HVO	22	35193				
MiG-29	wreck	17	35188				

elsewhere:

L-39ZO	RA	114	831114	122	831122	130	831130
		132	831132	134	831134		
Mi-8TB	87 HE	10442	10442				
Mi-8T	89 VSD	10445	10445				
Mi-17	87 HE	701	104M01	705	104M05		
MiG-29	59 HVO	01	35116	03	35124	05	35148
		08	35151	11		12	
		14		16	35184	17	35188
		18	35189	19	35190	20	35191
		21	35192	23	35198		
MiG-29UB	59 HVO	25	N50903027146	26	N50903027257	27	N50903037368
		28		29			

other side:

Mi-2	89 VSD	7832	517832092	8918	518918104	10031	5110031116
Mi-8TB	89 VSD	6206	226206				

stored:

L-39ZO		S1	731018	S2	731011	S3	731008
MiG-21MF		8110	968110	9311	969311	9509	969509
		9511	969511	9514	969514	9602	969602
MiG-21PF		508	760508	(als 905)			
MiG-21UM		0158	01695158				

preserved:

MiG-21F-13		909	741909	(als 1977)			
MiG-21PF		25					

dump:

Il-28	47		ex VVS
MiG-15bis	684	2684	als 1977
MiG-15bis	725	31530725	als 1976
MiG-17PF	.....		als 1976
MiG-21F-13	805	741805	
SBLim-2	.....	1A-06002	als 1951

De maandag begint op een normale tijd daar we pas om negen uur op de vliegbasis worden verwacht om de open dag nog eens dunnetjes over te doen. We mogen overal komen en fotograferen en zo vinden we nog de laatste MiG-29's, we hadden er namelijk twee nog niet gezien op zondag. Uiteraard komen er nog extra transport toestellen binnen en het is toch wel aardig om een zilveren en een gecamoufleerde Hercules van de Turkse luchtmacht in de zon te zien. Dit duo wordt nog aangevuld met een exemplaar van de Zweedse luchtmacht en gelukkig is de Turkse CN-235 nog gebleven. Het wordt nu tijd om op te gaan stappen en we kunnen terugkijken op een geslaagd bezoek aan de thuisbasis van de MiG-29's van het 59 'Vitez Szentgyörgyi Deszô' Honi Vadászrepülő Oztaly en de L-39's van de Repülő Akademia.

24-08-1998 Kecskemet

C-130E	222 Filo	01468		13189
Tp-84	F7	84004/844		
Mi-8TB	87HE	10442	10442	
Mi-17	87 HE	705	104M05	
MiG-29	59 HVO	09	35157	
MiG-29UB	59 HVO	24	N50903027135	

Het volgende onderdeel van het programma van vandaag is een bezoek aan de basis Szolnok. Hier staan de Yak-52's van de Repülő Akademia en het 89 'Szolnok' Vegyes Szállítórepülő Dandár dat met An-26's, Mi-2's en Mi-8's vliegt. Daarnaast is er hier nog een technische school en een museum te vinden. Ondanks de kleine afstand wordt het nog een aardige rit die nog wat extra dimensie krijgt omdat de buschauffeur, Josef, zo af en toe denkt dat hij een formule 1 coureur is.



Op Szolnok staat deze Mi-2 (9410) operationeel te wezen, al zou je dat aan zijn uiterlijk absoluut niet zeggen. De hell ziet er op zijn voorzichtigst gezegt beroerd uit. Maar dat maakt het allemaal natuurlijk niets minder fraai op. Deze Mi-2 werd door Jan-Pieter op 28aug98 te Szolnok gefotografeerd.

Tijdens de reis wordt de lunch op Szolnok door Rudi geregeld en het eerste wat we dan ook doen bij aankomst op Szolnok is lunchen. Degenen die wel eens eerder in het voormalige Oostblok zijn geweest weten natuurlijk dat een officiersmess er toch heel anders uit ziet dan bij ons maar het heeft gelukkig geen invloed op de kwaliteit van het eten. We gaan eerst naar een gedeelte waar een deel van de technische school is gehuisvest en daar staan inmiddels al een aantal An-24's en An-26's in opslag. Helaas is de technische school dicht vanwege de vakantie periode maar door de ramen valt toch alles te zien. Hierna gaan we naar het gedeelte waar de Yak-52's staan en op verzoek worden nog wat doeken verwijderd zodat er beter is te fotograferen. Op het aangrenzende platform staat nog een enkele operationele An-26 en vanwege een oefening staat er ook nog een Hercules van de Ohio ANG. Als laatste gaan we naar het gedeelte waar de Mi-2's en Mi-8's staan. We rijden er met de bus langs en wordt er op een aantal plaatsen gestopt om te fotograferen. Een aantal heli's hebben hun rotorbladen verloren maar zien er nog wel goed uit. Op de weg terug naar de poort komen we langs het andere gedeelte van de technische school maar we zien hier dus alleen de toestellen die buiten staan. We gaan het veld af om meteen weer te stoppen bij het al hier gevestigde museum. Naast de enorme kollektie Hongaarse toestellen staan er ook toestellen van andere luchtmachten. Alles staat buiten maar ziet er toch nog goed uit en het is met voldoende ruimte opgesteld zodat er ook goed te fotograferen is.

24-08-1998 Szolnok

based:

An-26	89 VSD	407	3407	603	3603		
Mi-2	89 VSD	7809	517809082	7811	517811082	7812	517812082
		7813	517813082	7832	517832092	7833	517833092
		8343	518343093	8347	518347093	8917	518917104
		8918	518918104	9410	519410095	9413	519413095
		9414	519414095	9415	519415095	10029	5110029116
		10030	5110030116	10031	5110031116		
Mi-8S	89 VSD	10445	10445	10446	10446	10447	10447
Mi-8T	89 VSD	10423	10423	10433	10433		
Mi-8TB	89 VSD	6206	226206	6207	226207	6215	226215
		10428	10428	10430	10430	10434	10434
		10440	10440	10443	10443		
Yak-52	RA	01	9411712	02	9411713	03	9411714
		04	9411715	05	9411801	06	9411802
		07	9411803	08	9411804	09	9411805
		10	9411806	11	9411807	12	9411808

visit:

C-130H 164AS 90-1797/OH OH ANG

technical school:

L-39ZO		153	731016				
Mi-8T		036	201036	328	0328		
MiG-21bis		3537	N75033537	3732	N75033732	3745	N75033745
		3945	N75033945				
MiG-21F-13		808	741808	824	741824	2311	742311
MiG-21MF		4605	964605	4606	964606		
<i>stored:</i>							
An-26		203	02203	204	02204	208	02208
		209	02209				
Mi-2		7831	517831092	7834	517834092	7835	517835092
		8344	518344093	8345	518345093	8912	518912104
		8913	518913104	8914	518914104	8915	518915104
		9408	519408095	9409	519409095	9411	519411095
		9412	519412095	10028	5110028116		
Mi-8T		10424	10424	10427	10427		
Mi-8TB		6212	226212				

<i>preserved:</i>						
MI-8TB	10417	10417				
MIG-15	....	als 1975				
MIG-15bis	724	31530724				
<i>museum:</i>						
II-28	55	56455	VVS			
CF-104G	63-893/8-893		THK			
Hunter F58	J-4022		SF			
Aero 45	23					
An-24V	907	77303907				
An-26	202	02202				
Ka-26	505	7001505				
L-29	379	591379				
Mi-2	8911	518911104				
Mi-4	534	04116				
MI-8TB	10442	10442				
MIG-15bis	512	4512				
MIG-15UTI	203	3202				
MIG-17PF	405	0405				
MIG-19PM	28	651028				
MIG-21F-13	813	741813	814	741814	819	741819
	822	741822	911	741911	2221	742221
MIG-21MF	9309	969309				
MIG-21PF	406	760406				
MIG-21U-600	4419	664419				
SM-1	09	W05009	36	W05036		
VEB-14P	426	14803022				

Hierna beginnen we aan de rit naar Pápa die via een aantal plaatsen zal gaan waar nog vliegtuigen zijn te vinden. De eerste poging, die eigenlijk niet in het reisschema is opgenomen, lukt niet omdat de lokatie niet wordt gevonden. Bij een tankstation bij het plaatsje Solt ligt nog een Mig-15, voorheen stonden hier twee Mig's maar er is dus iets veranderd. Uiteindelijk arriveren we in Kecel bij een enorm complex dat vol staat met militaire voertuigen, raketten en vliegtuigen. Dit is de laatste stop op weg naar Pápa en na een snelle blik op deze verzameling gaan we verder. Het is nog een hele rit maar aangezien de techniek in Hongarije ook niet stil staat wordt het hotel op de hoogte gehouden van onze vorderingen. Ook Josef krijgt honger en trapt nog eens goed op het gaspedaal en rond negen uur arriveren we in Pápa. Inmiddels heeft men een zaal ingericht waar we alsnog kunnen eten en het is een perfect door onze lokale gastheer uitgekoken menu. Op ons verzoek blijft de bar nog wat langer open zodat er onder het genot van een drankje de dag nog eens kan worden nabeschouwd.

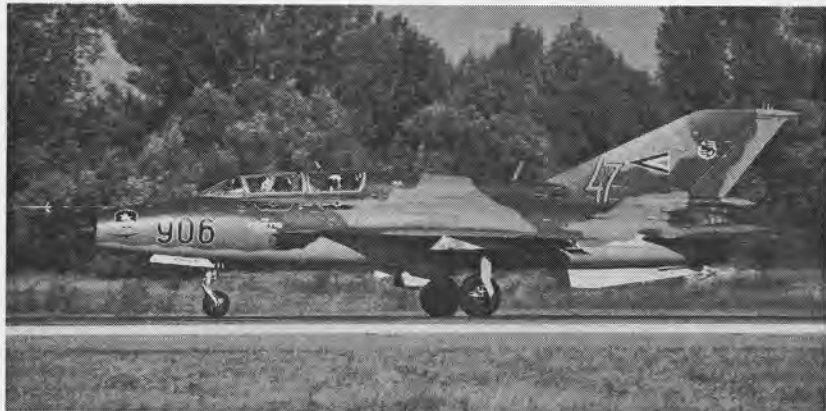
24-08-1998 Solt

MIG-15UTI	202	3202	als 501		
-----------	-----	------	---------	--	--

24-08-1998 Kecel

Mi-1	.....			
Mi-2	8916	518916104			
MIG-15	.....	als 1963			
MIG-15bis	061	3061			
MIG-17PF	315	0315	847	0847	
MIG-19	.....	als 1974			
MIG-21F-13	.....	als 1977			
MIG-21MF	8202	968202			
MIG-21U-400	1418	661418			

De dinsdag begint met een bezoek aan de vliegbasis van Pápa. Als eerste krijgen we een korte briefing over het reilen en zeilen van het gebaseerde 47 'Stromfeld Aurel' Honi Vadászrepülő Oztaly. Het beschikt nog over 22 operationele Mig-21's die zijn verdeeld over twee squadrons en men heeft hiervoor 41 piloten die de toegewezen 1300 vliegu- ren onder elkaar moeten verdelen. De sorties die worden gevlogen duren gemiddeld 30 tot 40 minuten en men vliegt maar drie keer per week waarvan één keer in de avond. Daarnaast staan op Pápa ook nog de opgeslagen Su-22's van Taszar, de Mig-21's van Kecskemet en de Mig-23's. Voor wat ons programma betreft hebben wij natuurlijk net die dag waarop het avondvliegen moet plaatsvinden dus wordt er iets geregeld dat we in de middag, rond vijf uur, weer terug kunnen komen om ook nog iets van het vliegen mee te kunnen pikken. De ochtend wordt verder gevuld met een voettocht door de area waar de Mig-21's, de Mig-23's en de Su-22's staan. De kisten die in opslag staan zijn meestal voorzien van doeken en in een aantal gevallen worden die er afgehaald zodat er ook nog wat te fotograferen is. Het wordt nu tijd om voorlopig afscheid te nemen en gaan we op weg naar de helikopterbasis met die onuitsprekelijke naam, Szentkirályszabadja dus.



Just before take-off werd deze MiG-21UM geschept door Jan-Pieter Bergmans op Pápa. Dit is één van de 21 overgebleven Hongaarse MiG-21's. (906, Pápa, 25aug98)

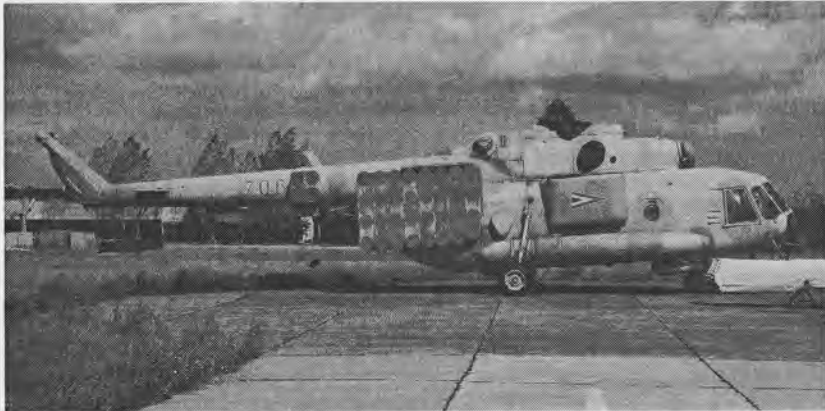
25-08-1998 Pápa

based:

Mig-21bis	47 HVO	41		42	N75077729	43	N75077754
		46		48	N75081501	49	
		2021	N75062021	5540	N75035540	6007	N75036007
Mig-21UM	47 HVO	6009	N75036009	6115	N75036115		
		17	516999202	904	516999504	905	516999505
		906	516999506	5081	516915081	5091	516935091
		7011	516917011				
stored:							
Mig-21bis		1867	N75061867	1874	N75061874	1953	N75061953
		1968	N75061968	6145	N75046145	6305	N75046305
		6327	N75046327	6384	N75046384	9125	N75049125
		9178	N75049178				
Mig-21MF		4404	964404	4408	964408	4409	964409
		8114	968114	8201	968201	8204	968204
		9315	969315	9510	969510	9515	969515
		9603	969603	9604	969604	9606	969606
Mig-23MF		01	12310	02	12401	03	12402
		06	12405	07	12406	08	12407

	10	12409	12	12501		
Mig-23UB	20	19015091				
Su-22M-3	02	52102	03	52303	04	52304
	05	52305	10	52610	11	52611
	12	52612	14	52814	15	52815
Su-22UM-3K	08	17532390304	09	17532390305		
<i>preserved:</i>						
MIG-15UTI	779		als	1950		
MIG-19PM	.....		als	1975		
MIG-21F-13	806	741806	als	1976		

Het is ongeveer een uur rijden en als we bij de poort aankomen vertrekt er juist een Hercules. Gelukkig loopt er juist een Amerikaan langs en die wordt dan ook meteen aangesproken en tot ons groot genoegen weet hij zelfs welke Hercules het is, namelijk die andere van de Ohio ANG. Eerst gaan we de lunch weer genieten en daarna volgt een briefing over de basis en het gebaseerde 87 'Bakony' Harcihelikopter Ezred. De toekomst is nog onduidelijk daar er weinig geld is voor defensie en er dus flink bezuinigt moet worden. De Mi-24's kunnen nog mee tot ongeveer 2003 maar daarna wordt het toch wel tijd voor iets anders, de Mi-8's zijn eigenlijk wel eerder toe aan vervanging maar dat is niet te verwachten. Hierna gaan we naar het gedeelte waar de diverse helikopters staan en we mogen hier rondlopen zodat we alles goed kunnen bekijken en fotograferen. Net als op Szolnok zijn een aantal heli's niet meer voorzien van rotorbladen en staan dus in opslag. Vanwege onduidelijke redenen mogen we niet naar de oude russische hangaars waarin de ex-Duitse Mi-24's in opslag staan. Na dit geslaagde bezoek gaan we terug naar Pápa om daar het avondvliegen, althans de eerste mis-sies daarvan, te gaan bekijken en fotograferen.



Deze Mi-17PP (706) staat zonder rotorbladen op Szentkirályszabadja. Of deze chopper ook echt stored staat is niet geheel duidelijk. (Jan-Pieter Bergmans, 25aug98)

25-08-1998 Szentkirályszabadja

Mi-8T	87 HE	10435	10435	10438	10438		
Mi-8TB	87 HE	2656	22656	6200	226200	6223	226223
		10425	10425	10436	10436	10437	10437
		10441	10441	10442	10442		
Mi-9	87 HE	001					
Mi-17	87 HE	701	104M01	702	104M02	703	104M03
		704	104M04	705	104M05		
Mi-17PP	87 HE	707	104M07				
Mi-24D	87 HE	106	K20106	111	K20111	112	K20112

		17	K20117	118	K20118	119	K20119
		574	220574	576	220576	579	220579
		580	220580	582	220582		
Mi-24V	87 HE	712	220712	713	220713	715	220715
		716	220716	718	220718		
<i>visit:</i>							
C-130H	164AS	90-1798/OH		OH ANG			
<i>stored:</i>							
Mi-8TB		130	0130	6220	226220	10418	10418
		10419	10419	10426	10426	10429	10429
Mi-17PP		706	104M06				
Mi-24D		008	K4008	105	K20105	107	K20107
		110	K20110	115	K20115	116	K20116
		583	220583				
Mi-24V		711	220711	720	220720		

Men staat al op ons te wachten en we rijden meteen naar een plaats aan de baan. Op de flightline staan inmiddels negen Mig-21's en de weervlucht kan ieder moment vertrekken. Binnen vijf minuten is het zover en na ongeveer tien minuten komt de Mig terug. Klaarblijkelijk is het weer goed genoeg, het is nog steeds zonnig en helder, want er komt nu volop beweging op de flightline en rond zes uur hebben de Mig's er allemaal al een missie opzitten. Voor ons betekent dit dat we Pápa weer gaan verlaten om naar Budapest te gaan voor de laatste overnachting. Het is de bedoeling om ook in dat hotel te gaan eten maar gezien ons extra lange verblijf op Papa wordt besloten om onderweg maar te gaan genieten van de Hongaarse keuken en Rudi weet daar uiteraard de juiste plaats voor. Er wordt gestopt bij een toch wel wat toeristisch ingericht restaurant met live muziek en natuurlijk goulash soep op het menu, het enige minpunt is de aanwezigheid van een buslading Duitse toeristen. Na een uitstekend diner wordt er verder gegaan naar Budapest waar we rond half elf bij het hotel aankomen en wordt er nog een biertje gedronken in de bar.

De laatste dag begint met een bezoek aan de basis Tököl. Hier is het Vegyes Szállítórepülő Osztály gebaseerd dat over een paar An-26's en vier Zlin 43's beschikt. Daarnaast bevindt zich hier ook nog de Danube fabriek waar onderhoud wordt gedaan aan het vliegend materieel van de Hongaarse luchtmacht. Klaarblijkelijk had men nog niet op ons gerekend want de Zlin's staan nog binnen en beginnen we maar vast met de An-26's. Omdat we op tijd bij de fabriek moeten zijn wordt er afgesproken dat we daarna terugkomen voor de Zlin's. Bij de fabriek aangekomen worden we welkom geheten en mogen we in het midden van de grote hal lopen waar verschillende L-39's, enkele Mi-24's en een Mig-21 te vinden zijn, ook mag er worden gefotografeerd. De L-39's worden gemoderniseerd en de Mig-21 maakt deel uit van een programma waarmee men de operationele levensduur van dit type wil verlengen. De Mi-24's zijn hier voor onderhoud en in een andere hangaar staat nog een Mi-24 die terug kan naar zijn operationele eenheid. Na het dit bezoek gaan we terug naar de Zlin's en ondertussen heeft men er een paar buitengezet.

26-08-1998 Tököl

based:

An-26	VSO	405	3405	406	3406		
Zlin 43	VSO	075	0075	076	0076	077	0077
		078	0078				

stored:

An-24V		908	77303908				
--------	--	-----	----------	--	--	--	--

preserved:

MIG-15UTI		046					
MIG-21F-13		313	741313				

Danube factory:

L-39ZO		115	831115	119	831119	120	831120
--------	--	-----	--------	-----	--------	-----	--------

	124	831124	125	831125		
MI-24D	575	220574	577	220577	581	220581
MIG-21UM	907	51699507				



Op Szentkirályszabadja staan diverse choppers van het 87HE, waaronder deze Mi-24V (716). De plaat werd gemaakt door Jan-Pieter Bergmans op 25aug98.

We zijn snel klaar en gaan nu op weg naar het laatste geplande bezoek en wel aan de Aviation School in Csepel. Deze verzameling bestaat uit een klein aantal voornamelijk Hongaarse vliegtuigen en helikopters.

26-08-1998 Csepel

Ka-26	408	7001408		
L-29	376	591376		
MiG-15bis	677			
MIG-21MF	4407	964407		
SM-1	31	W04031	033	W04033

Na dit bezoek gaan we verder naar het centrum van Budapest en brengen nog wat tijd door in een bazaar. Op weg naar Ferihegy wordt nog een klein sportmuggen veld bezocht maar dat levert niets op en gaan we snel verder naar de luchthaven. Hier aangekomen nemen we afscheid van onze lokale gastheer en brengen we nog wat tijd door op de pier die een goed overzicht geeft op het platform. Zo zien we dan ook de nationale trots aankomen waar we even later mee terugvliegen naar Schiphol.

Het doel om zoveel mogelijk vliegtuigen en helikopters van de Hongaarse luchtmacht te zien, werd ruim gehaald. De reis was goed georganiseerd dit mede door de enorme inzet van Rudi die precies weet wat wij willen en de juiste personen kent om dit mogelijk te maken. Daarnaast weet hij ook nog een beetje cultuur aan een reis toe te voegen wat de hele trip tot een zeer geslaagde trip maakte.

Tekst en foto's: Jan-Pieter Bergmans

Tijdens de oefening *Brilliant Foil*, die tussen 26 en 30 april word gehouden, worden op Eindhoven de volgende kisten verwacht: CAF 2x CC-144, 1x CC-130
AdL 1x C-135FR
RAF 1x VC-10
Deze zijn helaas niet gekomen.

Hoogtij 131
2201 WC Noordwijk
The Netherlands
Tel.: 071-361 18 13
(19.00-22.00 uur)
Fax: 071-361 8157
Bank 91.99.38.477
Giro 2345134



Reis met **HAT** en kies voor **KWALITEIT** en **SERVICE**

INTERNET: <http://www.xs4all.nl/~edwint>

E-MAIL: hatreizen@hotmail.com

1-daagse busreis Mildenhall Air Fete zaterdag 29 mei

f 199,00

De grootste en enige officiële **USAF-show** in Europa vindt ieder jaar plaats op deze bekende basis. Naast veel **USAF** deelname zijn er ook altijd leuke toestellen van andere **NAVO**-partners te zien. De show zal dit jaar zeker in het teken staan van 50 jaar **NAVO**. Opstapplaatsen: Hoofddorp NS (reiscode **208**), Utrecht CS (**207**), Zestienhoven (**208**) en Breda PS (**208**). **Bij reissom inbegrepen:** vervoer per **Royal Class** touringcar (bar/video/toilet), bootovertocht, **toegang** tot de show), reisverzekering excl. bagage, diverse belastingen en heffingen. **LAATSTE NIEUWS:** Deelname van **The Thunderbirds** op zaterdag 29 mei.

1-daagse busreis Fairford International Air Tattoo zaterdag 24 juli

f 239,00

De **GOEDKOOPSTE** mogelijkheid om deze grootste militaire luchtvaartshow ter wereld op een **showdag** te bezoeken is met deze busreis. Meer dan twaalf uur op de show! Het thema dit jaar is natuurlijk 50 jaar **NAVO**. Dat belooft dus weer een grote verscheidenheid aan interessante vliegtuigen. Opstapplaatsen: Hoofddorp NS (reiscode **475**), Utrecht CS (**476**), Zestienhoven (**477**) en Breda PS (**478**). **Bij reissom inbegrepen:** vervoer per **Royal Class** touringcar (bar/video/toilet), retourovertocht Calais-Dover, toegang tot de show, belastingen en reisverzekering exclusief bagage.

1-daagse busreis Fairford International Air Tattoo maandag 26 juli

f 175,00

De **GOEDKOOPSTE** mogelijkheid om deze grootste militaire luchtvaartshow ter wereld te bezoeken op de vertrekdag. Vanaf een afgebakend stuk terrein (toegang en eventuele tribuneplaats is voor **eigen rekening**) aan de kop van de baan kun je de vertrekkende vliegtuigen fotograferen. Opstapplaatsen: Hoofddorp NS (reiscode **480**), Utrecht CS (**481**), en Breda PS (**483**). **Bij reissom inbegrepen:** vervoer per **Royal Class** touringcar (bar/video/toilet), retourovertocht Calais-Dover, belastingen en reisverzekering exclusief bagage.

2-dgs. busreis Fairford International Air Tattoo zondag 25 en maandag 26 juli

f 379,00

Deze reis is een prima alternatief voor de duurdere meerdaagse vliegreis en de 6-daagse busreis om zowel de airshow als de vertrekdag mee te maken. Op de maandag kun je vanaf een afgebakend stuk terrein (toegang en eventuele tribuneplaats is voor **eigen rekening**) aan de kop van de baan de vertrekkende vliegtuigen fotograferen. Opstapplaatsen: Hoofddorp NS (reiscode **460**), Utrecht CS (**461**), Zestienhoven (**462**) en Breda PS (**463**). **Bij reissom inbegrepen:** vervoer per **Royal Class** touringcar (bar/video/toilet), retourovertocht Calais-Dover, toegang airshow (zondag), 1 overnachting inclusief ontbijt o.b.v. een 2-persoonskamer, belastingen en reisverzekering exclusief bagage. Toeslag 1-persoonskamer f 45,00 per persoon.

3-dgs. vliegreis Londen/Fairford Intern. Air Tattoo zaterdag 24 t/m maandag 26 juli

f 669,00

Een schitterende reis bordevol afwisseling. Een dag Londen, één dag de airshow en als laatste de indrukwekkende vertrekdag op maandag. Voor ieder wat wils. **Bij reissom inbegrepen:** retourvlucht Amsterdam-Londen, bustransfers in Engeland, 2x hotelovernachting in luxe hotel incl. ontbijt, toegang show (zondag), luchthavenbelastingen, security tax, reisverzekering excl. bagage, PSC. Toeslag 1-pers.kamer / 65,00 p.p.p.n. Zie HAT-reisfolder voor vluchtmogelijkheden en reiscodes.

4-daagse vliegreis Fairford Intern. Air Tattoo vrijdag 23 t/m maandag 26 juli

f 899,00

Vier dagen bij of op de show! Vrijdag 23 juli de gehele dag in de landing, zaterdag en zondag twee **volle** dagen op de show en maandag 26 juli de hele dag bij vertrek. Dit is echt de meest complete reis om Fairford mee te maken **Bij reissom inbegrepen:** retourvlucht AMS/RTM-LHR, bustransfers in Engeland, 3x hotelovernachting in luxe hotel incl. ontbijt, 3x diner!, toegang show (zat.zon.), luchthavenbelastingen, security tax, reisverzekering excl. bagage. Toeslag 1-pers.kamer f 65,00 p.p.p.n.

Chartervlucht Fairford Intern. Air Tattoo zaterdag 24 juli

f 589,00

Op één dag heen en weer naar de grootste militaire luchtvaartshow ter wereld. Meer dan 400 toestellen van krijgsmachten uit werkelijk alle delen van de wereld en een vliegshow van meer dan negen uur! Deze show mag je gewoonweg niet missen! De reiscode is **449**. **Bij reissom inbegrepen:** retourvlucht per comfortabele Fokker 50 van Rotterdam Airport **RECHTSTREEKS** naar RAF Fairford, alle luchthavenbelastingen, toegang tot de show, reisverzekering exclusief bagage.

1-daagse busreis Parijse Luchtvaartsalon/Charles de Gaulle zaterdag 19 juni

f 79,50



Dat je op Twenthe ook leuke civiele kisten kan tegenkomen bewijst deze An12 van Air Sofia dus. Hij werd tijdens het SGE bezoek, 05nov98, gekiekt door Stefan Jongen. (LZ-SFA)



Tsja, de meest vette (letterlijk) militaire visitors van de maand maart waren toch wel de 2 C-17A's van het 437AW. De 2 kwamen om militair materieel naar Skopje te vervoeren. Deze splinternieuwe 97-0045 werd op 20mar99 gefotografeerd door Stefan Jongen.



Tijdens het SGE bezoek op Jever werd deze MiG-29 (29+06) geplaat voor de officiers-mess door Stefan Jongen. (09sep98)



De Dash-8 van Brymon kwam op 20feb98 binnen om in de kleuren van British Airways ge-spoten te worden. (G-BRYI, Michiel van Herten)



Deze Poolse Jetstream staat inmiddels al weer een behoorlijke tijd op Eindhoven, hij werd midden maart door Stefan Jongen voor het nageslacht bewaard. De eigenaar van deze kist is Eurotote/Tasawi Air Service Ltd. (SP-FTH, Jetstream 3102)



De Beech 1900 (OY-JRV) van Danish Air Transport schoot in maart zijn 2 Duitse collega's te hulp. (Stefan Jongen)