

# ACE

## Spotting Group Eindhoven



---

1993 / 6

December



Op 4 augustus vertrok SF-340 SE-ISE vanaf Eindhoven na een spuitbeurt bij Aerofurn. De SAAB draagt nu SAS kleuren en de naam "Ulv Viking". (Aerofurn)



De kleurrijke door Shell ingehuurde BAe-125 series 800B G-BURV van Corporate Jets deed eind november Eindhoven aan voor onderhoud. (Aerofurn)



Bij Aerofurn hebben ze 't er maar druk mee. Hoe deze gestripte Yak er na de spuitbeurt bij stond is te zien op de voorkant van dit nummer. (Aerofurn)

# REDACTIONEEL

ACE is een tweemaandelijks uitgave van Spotting Group Eindhoven, en is alleen bedoeld voor privé gebruik. Overname van gegevens is enkel met bronvermelding toegestaan. Het SGE-lidmaatschap (1 jan t/m 31 dec) is inclusief ACE-abonnement.

Losse nummers excl. verzending: f 3,00 per nummer

Losse nummers incl. verzending: f 5,00 per nummer

Lo abonnement ACE : f 22,50 voor 1994

Lidmaatschap SGE : f 25,00 voor 1994

Svp storten op ABN-AMRO bankrekening 52.86.95.479 t.n.v. Spotting Group Eindhoven, met vermelding van naam en adres. Gironummer van de bank is 1065135.

## Redactieadres:

Marco Dirkx Pisanostraat 272 5623 CJ Eindhoven 040-455004

## Redaktiesamenstelling:

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

## Medewerkers:

Aerofurn, Frans vd Broek, Ron van Dooren, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Gemeentearchief Eindhoven, Mr.Grolsch, Stephan Lodewijks, Vliegbasis Eindhoven, André de Wit en natuurlijk al onze "undercover" agenten.

Turkije bleek in de eerste week van november iets dichterbij huis te liggen dan we altijd gedacht hebben. De volkeliaanse oefening "Opstap" zorgde ervoor dat enkele F-16's een paar dagen uitweken naar de "turkse" vliegbasis "Ypsilon" die toevalligerwijs wel héél erg dicht bij Eindhoven lag! Een oefen-deployment dus maar het was wel een aardig voorproefje van het toekomstig gebruik van de vliegbasis Eindhoven.

In deze ACE eindelijk eens een ingezonden stuk, en gaan we onder andere de reuzegezellige spottersavond debriefen. Bovendien hebben we twee tripverslagen, waaronder een uit Hawaii. Is de ietwat aangepaste voorkant al opgevallen?

inhoud	pagina
Redactioneel	1
SGE'tjes	2
In de landing	3
ACTuEel	10
Monografie : Chinook deel 2	13
Sterke Verhalen : Open Dag Bierset	24
Museumstukken : Hermeskeil	25
Er Was Eens ... : Bevrijdingsvliegfeest 1948	28
Spotlicht : Dornier 328	29
Thrillseekers : Duitsland/Oostenrijk & Hawaii	32
Oude Glorie	40

Foto voorpagina: Yak-42D van Orel Avia vers gespoten bij Aerofurn. (Aerofurn)

# SGE 'tjes

## SPOTTERSavond

Met een goede opkomst en een uitbundige sfeer hebben we onlangs de spottersavond tot een goed einde gebracht. Er hadden gelukkig genoeg mensen de kou getrotseerd om de ruimte te vullen, als dank werden ze getraakteerd op een overvloed aan dia's en natuurlijk een hele hoop gezelligheid. Een fotografisch verslag van de recente persreis door Denemarken beet de spits af, gevolgd door de herkenningquiz die toch voor de meesten moeilijker bleek te zijn dan verwacht. Aan de hand van 25 poortwachters, wrakken, decoys en museumstukken moest het publiek de lokaties in Nederland, België of Duitsland bepalen. Ook Pieter Jansen was in enkele gevallen het spoor flink bijster maar hij had toch genoeg punten om als winnaar uit de bus te komen. Zijn prijs: een gratis ACE-abonnement voor 1994. De andere mededingers hadden het er in meer of mindere mate slechter van af gebracht. Wie (per ongeluk ?) het antwoordformulier van René Dolfsma heeft ingepikt wordt verzocht deze weer in te leveren want ook hij wil graag weten hoe hij het er af heeft gebracht! Maar dat even terzijde. Tijdens het nakijken van de quiz-resultaten verraste Dick Lohuis menigeen met een zeer fraaie serie dia's uit de periode 1967 tot 1979. Tijdens de voorstelling waren de "oehs!" en "aahs!" uit het publiek niet van de lucht. Als afsluiter was het ondertussen flink berucht geworden spottersarchief weer uit de kast gehaald met een hele reeks aanvullingen. Vooral het tonen van ontblote achterwerken lijkt een nieuwe rage onder de spotters te zijn geworden, dat leek tenminste uit de getoonde dia's. Gelukkig waren ook andere streken en excessen vertegenwoordigd zodat bijna iedereen met de tranen nog in de ogen huiswaarts kon keren. Iedereen bedankt voor deze gezellige avond en tot de volgende keer!

## LIDMAATSCHAP 1994

Nu is het toch echt tijd geworden om het lidmaatschapsgeld voor volgend jaar over te maken. Wie nog steeds niet weet hoe dat moet kan desgewenst pagina 1 raadplegen voor het bank- en giro-nummer. Het giro-nummer blijkt onlangs te zijn gewijzigd in **10 65 135**, dus let daar even op. Zoals ondertussen bekend mag zijn hebben we de tarieven gelijk met vorig jaar weten te houden:

Losse nummers exclusief verzending:	f 3,00 per nummer
Losse nummers inclusief verzending:	f 5,00 per nummer
Los abonnement ACE :	f 22,50 voor 1994
Lidmaatschap SGE + abonnement ACE :	f 25,00 voor 1994

## VERHUIZING

Op twee man na is nu -sinds we met dit blad begonnen zijn- de gehele redactie verhuist. Deze keer heeft Frits Widdershoven zijn biezen gepakt. Wie hem wil bereiken kan dat doen via het volgende postadres, bellen kan natuurlijk ook:

Frits Widdershoven postbus 1245 5602 BE Eindhoven 040-521127

# IN DE LANDING



## MILITAIR OKTOBER 1993

04	71-0880	C-9A	75ALS	*	
05	E24/314-TW	Alpha Jet	GE314		dep.06
	E143/314-UJ	Alpha Jet	GE314		dep.06
06	BD-..	Mirage 58D	42sm	*	"M1593"
07	594	F-5B	336skv		dep.08
	A-218	Al.III	GpH		
08	X....	Wessex HC.2	22sqn	*	
11	A-499	Al.III	GpH		
	A-529	Al.III	GpH		
13	CS-03	HS.748	21sm	2x	
14	A-247	Al.III	GpH		
	A-292	Al.III	GpH		
	A-343	Al.III	GpH		
	A-489	Al.III	GpH		
15	L-02	PC7	EMVO	*	1535u
	A-489	Al.III	GpH		
18	A-292	Al.III	GpH		
	A-495	Al.III	GpH		
	A-499	Al.III	GpH		
22	A-275	Al.III	GpH		
26	CS-03	HS.748	21sm		
	A-247	Al.III	GpH		
27	A-275	Al.III	GpH		

Voor eindhovense begrippen was oktober niet eens zo'n slechte maand. Het begon al goed met twee franse Alpha-Jets die op de vijfde een bezoekje kwamen brengen aan 316. Op de zevende mochten we zowaar een noorse F-5 verwelkomen, deze nostalgie was natuurlijk méér dan welkom (beter laat dan nooit, toen het eindhovense 314 squadron nog regelmatig naar noorwegen ging kwamen ze hier niet) maar helaas was deze F-5 ook al tijdens de recente open dag hier. De F-5 was in Nederland om op Volkel een bijdrage te leveren aan een wazig experiment met een nieuw soort radar. Op dezelfde dag dat de F-5 weer vertrok kwam er tevens een levenschte Wessex overgeklapperd, hoewel we van verscheidene kanten hebben gehoord dat dit oudje gelezen is heeft tot nu toe niemand de moeite genomen dit even aan ons door te geven (waarvoor dank). Op de dertiende bracht de CS-03 het stoffelijk overschot van een in Bosnië gesneuvelde VN-militair naar Eindhoven. De rest van de maand werd gekenmerkt door weinig interessants waaronder veel Alouettes en nog eens dezelfde HS-748.

## MILITAIR NOVEMBER 1993

01	J-140	F-16A	311sqn	dep.04
	J-194	F-16A	311sqn	dep.04
	J-619	F-16A	311sqn	dep.04
	J-628	F-16A	306sqn	dep.04
	J-637	F-16A	306sqn	dep.04

	J-642	F-16A	306sqn	dep.04
	J-646	F-16A	306sqn	dep.04
	J-648	F-16A	306sqn	dep.04
03	CH-08	C-130H	20sm	*
12	CH-..	C-130H	20sm	* "baf623"
15	204	An.26	Szolnok	
	44+17	Tornado	JBG32	
19	204	An.26	Szolnok	
	304	P-3C(11)	MarPat	
	AT-..	Alpha Jet	9w	
30	?	Gazelle	?	

Het begin van de maand werd gekenmerkt door de oefening "Opstap" waardoor Eindhoven vier dagen lang aangezien werd voor de turkse basis "Ypsilon". Acht F-16's van Volkel zochten gedurende deze tijd hun heil op deze geïmproviseerde thuisbasis en waarschijnlijk ook -om geheel in stijl te blijven- bij de lokale shoarmees. De mannen van Volkel mochten niet gebruik maken van de faciliteiten op Eindhoven en moesten daarom alles van Volkel naar Eindhoven overvliegen met F-27's. Op de vijftiende kwam een hongaarse delegatie de stand van zaken in Nederland controleren in verband met de CSE-verdragen. Hiervoor hadden ze een Antonov 24 meegenomen die hen vier dagen later ook weer ophaalde. Op de vijftiende eveneens een Tornado van Lechfeld die een nachtje overbleef op het 334-platform.

#### CIVIEL AUGUSTUS 1993

01	OO-JBS	Lj35	Jet Business	JAB478/7	LEAS/EBBR	
	SE-DGP	F28	SAS	SAS9755	----/ESSA	
02	CS-TEV	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR	
03	PH-TVR	737	Transavia	TRA128/7	LGIR/LGIR	
	TC-SUN	737	Sun Express	SXS281	LTAI/LTAI	
04	G-OSCC	PA32	Plant Aviation		EGSS/EGSS	
	PH-TVS	737	Transavia	TRA740/39	LEPA/LEPA	
	SE-ISE	SF3	SAS	SAS9752	----/ESSA	
05	G-SKXB	PA31	Bulldog Aviation		EGSR/EGSR	
	OY-CSA	PA28			ELLX/EKHG	
	TC-JUH	727	Sultan	SUT495/6	LTBJ/LTBJ	
06	D-IERH	PA60			EDDM/EDDM	
	TC-JUC	727	Sultan	SUT493/4	LTBA/LTBA	
09	CS-TEV	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR	
	D-IERH	PA60			EDDM/EDDM	
	D-IMLA	Ce303			EDWH/EDWH	
	OO-MLS	PA28			EBLG/EBLG	
	SE-DGA	F28	SAS	SAS9241	----/ESSA	
	SE-DGB	F28	Linjeflyg/SAS	SAS9240/9750	ESSA/ESSA	15
10	PH-TVR	737	Transavia	TRA128/7	LGIR/LGIR	
	TC-SUN	737	Sun Express	SXS280/1	LTAI/LTAI	
11	G-BSCN	T820	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
	G-ORJB	Ce500			EGNX/LKTV	
	PH-TVR	737	Transavia	TRA740/39	LEPA/LEPA	
12	OY-CGW	Mu2	Jetair	FOX296	EKRK/EDNU/EKRK	
	TC-JUC	727	Sultan	SUT495/6	LTBJ/LTBJ	
13	D-IERH	PA60			EDDM/EDDM	
	TC-JUH	727	Sultan	SUT493/4	LTBA/LTBA	
15	G-PROP	AA5	Blackbush Sof		EHAM/EGKB	16
16	CS-TEV	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR	

	D-IHCB	Be58			EDZZ/EDZZ	
	N840JC	TC690	Semitoool Inc		EGSC/LIBP	
	OO-JBB	Da20	Jet Business	JAB461/2	EBBR/EDDM	
				JAB464/5	EGSS/EBBR	
17	G-CLUE	PA34			EGGD/EBBR	
	PH-TRV	737	Transavia	TRA128/7	LGIR/LGIR	
	TC-SUP	737	Sun Express	SXS280/1	LTAI/LTAI	
18	D-ICOA	Be202	Würth		EDDL/EDFE	19
	OO-PVL	EH80			EBZZ/EHHV/EBZZ	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX287	EKRK/LSZH	
	PH-TVP	737	Transavia	TRA740/739	LEPA/LEPA	
19	F-GHLN	Da20	Leadair	LEA080N	EHBK/EGBB	
	N1224S	Ce425	Inductotherm		EGBB/EGBB	20
	SE-IOR	PA46			LFPN/ESGJ	20
	TC-JUH	727	Sultan	SUT495/6	LTBJ/LTBJ	
20	D-EIRH	PA60			EDDM/EDDM	
	G-KJET	Be90	Biggin Exec	BHE106	EGSS/EGSS	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX287	LSZH/EGCC	
	TC-JTC	737	Sultan	SUT493/4	LTBA/LTBA	
21	SE-DGC	F28	Linjeflyg/SAS	SAS9750/9240	ESSA/ESSA	29
23	CS-TEV	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR	
	D-ICOA	Be200	Würth		EGPH/EDOP	24
	G-SUIT	Ce210			EGPH/EGT1	
	OO-LXV	Ce172			EBAW/EBAW	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX314/XT101	EKRK/EGSS	
24	D-ICOA	Be200	Würth		EDOP/EGPH	
	F-BTMH	PA34			LFSM/LFSM	
	N1224S	Ce425	Inductotherm		EGSS/EGSS	20
	PH-TVS	737	Transavia	TRA128/7	LGIR/LGIR	
	SP-FYC	AA5A			ETBS/LFQQ	
	TC-SUP	737	Sun Express	SXS280/1	LTAI/LTAI	
25	OO-LXV	Ce172			EBAW/EBAW	
	PH-TVS	737	Transavia	TRA740/39	LEPA/LEPA	
26	D-IANK	Be90	Deutsche Leasing		EDOP/EDOP	
	D-ILEI	Ce303			EDRY/EDRY	
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR171E/171	EKCH/EDBT	27
	TC-JUH	727	Sultan	SUT495/6	LTBJ/LTBJ	
27	D-EHJD	PA28	PA28		EDWC/EDWC	
	D-GEJJ	PA34			EHSE/EDLN	
	G-BSCN	TB20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR172/3	EDBT/EDBT	30
	85680	Tu154	Sultan	SUT493/4	LTBA/LTBA	
30	CS-TEV	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR	
	F-GMJP	Be90			LFLW/LFLW	
	OO-WAT	TC690	Western Air Taxi		EBKT/ETBS	
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR174/5	EDBT/EDBT	31
31	D-IVHP	Ce414			EDVV/EDVV	
	OE-DYK	Mo20			EBZZ/LFPT	01
	OY-BPM	SA226	K/S Merlin		EKYT/EKAH	
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR176/7	EDBT/EDBT	01
	PH-TVS	737	Transavia	TRA128/7	LGIR/LGIR	
	PH-AFA	11	PH-KNU	13	PH-PTC	20
	PH-AMR	16	PH-MLF	19	PH-SBD	20
	PH-FWM	30	PH-NCE	7	PH-SBN	4,12
	PH-HFH	13,19	PH-PEL	19	PH-SBO	11
	PH-KIK	10	PH-PIE	16,17	PH-SBP	27

PH-SBS	9	PH-SDD	9,12	PH-TGA	18
PH-SDA	11	PH-SPE	25,30	PH-683	7
PH-SDB	24	PH-SWM	20		
OO-RJL	9,10,16,30	OO-VCD	13		
OO-RJQ	23,24	OO-VC1	31		

Augustus werd gekenmerkt door de vakantietijd wat onder andere gekenmerkt werd door veel vakantiecharters. Sultan wist op het eind van de maand de sleur te verbreken door een Tupolev 154 in te zetten. Star Air vloog voor Philips diverse malen naar Berlijn. Aerofurn kreeg deze maand de SE-DGA, DGB en DGC voor een spuitbeurt op bezoek.

### CIVIEL SEPTEMBER 1993

01	D-ILOR	PA31			EDMS/LKKV	
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	N1224S	Ce425	Inductotherm		ETDN/EDDL	02
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR178/9	EDBT/EDBT	02
	OO-EGH	R22	EG Heliservice		EBAW/EDLN	
	OO-WAT	TC690	Western AT		ETBS/EBKT	
02	OY-SRR	F27	Star Air	SRR180/1	EDBT/EDBT	03
	TC-JUC	727	Sultan	SUT495/6	LTBJ/LTBJ	
03	D-IBCK	Ce414			EDTK/EDTK	
	OE-FHL	Be90	Airlink	JAR08	LOWS/LOWS	
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR182/182E	EDBT/EKCH	
	PH-RRB	F28	Fokker AF&T		----/EHWO	
	TC-VAB	737	Sultan	SUT493/4	LTBA/LTBA	
06	CS-TEV	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR	
	D-GGGA	PA34			EDVY/EDVY	
07	G-BMFD	PA27	Birmingham Aviation	ATX944/5	EGBB/EGBB	
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	OO-COP	B206	Publi Air		EBNM/EHZZ	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/ESGP/LFST	08
	OO-IBJ	HP137	Ibis		EBAW/EBAW	
	PH-TVU	737	Transavia	TRA128/7	LGIR/LGIR	
08	D-IDBU	PA42			EKPB/EKPB	
	F-GFVO	PA31T	AS Vosges		LFSG/LFSG	
	G-LAKH	BAe31	Lakeside	LKS01P	EGPD/----	
	N92104	PA31			EHRD/EHRD	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		LFST/EBAW	
09	D-IERH	Da60			LSZH/EDDM	10
	G-SWET	Ce500	Air Commuter		EGNX/EBBR	
	OY-JEO	SWM	Jetair	FOX346	EKRK/EDDN	
	TC-JUH	727	Sultan	SUT495/6	LTBJ/LTBJ	
10	OE-GSC	Da10	Tyrolean Jet		LEGE/LOWI	
	OY-JEO	SWM	Jetair	FOX346/346E	EDDN/EKRK	
13	CS-TEU	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR	
	F-GFVO	PA31T	AS Vosges		LFSG/LFSG	
14	N900VL	G1159	DSC Transportation		EGLL/EGLL	
	N67JG	PA31T	Guido KG		EDYR/EDDN	16
	PH-TRV	737	Transavia	TRA128/7	LGIR/LGIR	
15	G-OBWC	BAC111	British World	BAF6514/5	EGSS/EGSS	16
16	D-CITI	Do328	Dornier	DOR152/3/4/5	LFPB/LFPB/EDMO	
	F-GIAL	Be200	Alsair		/	
	TC-JUC	727	Sultan	SUT495/6	LTBJ/LTBJ	



17	OY-FFC	Ce501	Muk Air	MUK7461/2	EKCH/EKCH	
19	G-OBWD	BAC111	British World	BAF6517	EGSS/EGSS	20
20	CS-TEV	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR	
	N8FC	Be33	MC Services		EHBK/EHGG	
	OY-ATZ	Mu2	Jetair	FOX380	EKRK/EKRK	
21	D-INTM	Ce551	MTM Transport		EDQC/LFST/EDDM	
	G-BSCN	TB20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
	G-BRAB	BAe146	British World	BAF8486/7	EGCC/EGCC	22
	HB-GBX	Be55			LSGG/LSGG	
	PH-TVR	737	Transavia	TRA128/7	LGIR/LGIR	
22	D-IERH	Da60			EDMS/EDDM	
	F-GEPE	PA31T	Pan Europeene AS		LFLB/LFLB	
23	D-INTM	Ce551	MTM Transport		EDDM/ESGP/EDQC	
	OO-MRI	MD520N	Heli Stevair		EBBT/ELLX	
	TC-ONB	A320	Omur Air/Sultan	SUT495/6	LTBJ/LTBJ	
	XA-SHZ	CL601			/	
24	D-IFFF	PA60			EDRZ/EDRZ	
	OO-MRI	MD520N	Heli Stevair		EBZZ/EBAW	
27	CS-TEU	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR	
	G-LOGT	BAe31	BAe		EHRD/----	
	OO-VME	B206	Heli v.Wulpen		EHZZ/EBUT	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX400	EBKT/EDDN	28
28	D-ALLA	DC9	Aero-Lloyd	AEF026/37	EDDS/EDDS	29
	D-CCCA	Lj35	Möllers GmbH		EDDL/EDDL	
	D-IEFB	Be200	Flugbereitschaft		EDTK/EDTK	29
	D-INTM	Ce551	MTM Transport		EDQC/ESGP/ESGP	29
	F-GGMD	MD83	AOM French Airlines	AOM9891/2	LFPO/LFPO	29
	HB-VGG	HS125	Bosch AG		/	
	OO-WAT	TC690	Western AT		EBKT/EDCH/EBKT	
	OY-AKO	SWM	Jetair	FOX284/284E	EKRK/LFLC/EHGG	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX351	EDDN/EHRD	
	OY-BCL	PA28			EKCH/EKCH	
	PH-TVR	737	Transavia	TRA128/7	LGIR/LGIR	
	G-LAKJ	BAe31	Lakeside		/----	
29	D-INTM	Ce551	MTM Transport		ESGP/ESGP	
30	85565	Tu154	Sultan	SUT495/6	LTBJ/LTBJ	
	HB-LLP	Mu2	Air Material	AMG140/1	LSGG/LSGG	
PH-ABD		1	PH-GYS	28	PH-SOK	9,10
PH-BOA		22,25	PH-JGE	6,8	PH-SPF	16
PH-DUS		6,12	PH-MRA	10	PH-SVG	13
PH-EMC		21	PH-PAD	28	PH-TED	1
PH-FWF		7,10,11	PH-PEL	3	PH-TGC	3
PH-FWI		7,20,21	PH-RPM	25	PH-VSU	3
PH-FWM		17	PH-SNJ	21	PH-VSW	20,21,27,28
PH-GEO		6,7				
OO-RJL				6,7,13,20,21,27	OO-RJQ	21
OO-RJP				6	OO-VCI	10

September bracht weer leuke bezoekers op ons veld. Airliners van British World (voorheen British Air Ferries), AOM French Airlines, Aero-Lloyd en Omur Air met een Airbus A320 op een Sultan vlucht. Op de 14e eindelijk weer eens een Gulfstream. Dornier is bezig met het beproeven van hun jongste telg: de Dornier 328 die op de zestiende Eindhoven twee keer aan deed. Op de 23e en de dag daarna een leuke belgische helikopter in de vorm van een MD.520N Notar ("No Tail Rotor") maar de mexicaanse Challenger spande deze maand toch wel de kroon. De

opslag van Fokker werd tegen het eind van de maand uitgebreid met de F-27 N244MA. F-28 PH-RRB vertrok op de 3e naar Woensdrecht. BASE maakte in september gebruik van de Lakeside Jetstreams G-LAKH en G-LAKJ, terwijl op de 27e de ex-Loganair G-LOGT werd afgeleverd.



#### CIVIEL OKTOBER 1993

01	G-CITY	PA31	Woodgate Aviation		EGKB/EGNS
04	CS-TEU	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR
	F-GIML	Be90	Air Vendee		LFBL/LFSD
	F-GLIM	Ce560	Lunagrain		LFCL/LFLC
	G-BMZD	Be90	Cega		EGHI/EGHR
	G-CLUE	PA34			EDDL/EBAW
	RA42434	Yak42	Orel Avia		/----
05	D-GNAT	PA34			EDTD/EDTD
	N1224S	Ce425	Inductotherm		EDDS/EGCC
	PH-TVH	737	Transavia	TRA128/7	LGIR/LGIR
	N449ML	CL601	WFC Air		/
07	D-ELGT	Ce182			EDLT/EDLG
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF
	HB-GIK	Be58			LFSN/LGSC
	TC-GRC	Tu154	Green Air	GRN495/6	LTBJ/LTBJ
08	D-ELGT	Ce182			EDZZ/EDLT
	G-OJCW	PA32	Metham		EGHI/EGHI
11	CS-TEU	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR
	OO-JBS	LJ35	Jet Business	JAB552/3/4	EBBR/EDDF/EHAM
12	PH-TVU	737	Transavia	TRA127	LGIR/LGIR
13	D-IDIW	Be90			EDVV/EDDM
14	OY-ARV	Mu2	Jetair	FOX425	EKRK/LFRU/EKRK
	TC-GRB	Tu154	Green Air	GRN495/6	LTBJ/LTBJ
18	CS-TEU	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR
19	PH-TVH	737	Transavia	TRA127	LGIR/LGIR
	I-PJAP	P180	Piaggio		/
20	G-BPYR	PA31	Maxwell-Brown		EHRD/EHRD
	OY-JEY	Ce500	Danish Air Service		EHRD/ESGP/EHAM
21	G-FKKM	PA28	Kaye		EGMA/EGGW
	HB-VJL	LJ35		FPG406	LFRK/LSGG

	TC-JUH	727	Sultan	SUT495/6	LTBJ/LTBJ	
23	RA42435	Yak42	Orel Avia		/----	
25	CS-TEU	737	TAP	TAP9616	LPFR/LPFR	
	OO-1BJ	HP137	Ibis		EBAM/LFST	
26	PH-TVU	737	Transavia	TRA127	LGIR/LGIR	
	D-IDVF	Ce340			EDPT/EDPT	27
	OO-HOP	B206	Publi-Air		EBVM/EBVM	27
	OO-1BJ	HP137	Ibis		LFST/EBAM	
	OY-BPM	SA226	K/S Merlin		EKAH/EKAH	
	VR-CMO	Ce500	Munford Development		EGVM/EGVM	
28	D-IHLA	PA42			EDFB/EDFB	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
31	SE-DEG	Ce500	Euro Flight		ESGP/----	
	N823GA	G1159C	Gulfstream		/	

PH-AFA	29	PH-FWF	19	PH-SBN	15
PH-ANF	30	PH-FWM	5,13	PH-SBO	13
PH-AKJ	19	PH-GYN	29	PH-SBZ	8
PH-BRN	14	PH-GYS	13	PH-SLI	19
PH-BWC	29	PH-HFH	6,8	PH-SNA	13,14
PH-DKF	8,15,16,	PH-HVP	13	PH-SNB	11
	17,18,19	PH-JBJ	29	PH-VDC	22
PH-DUS	BASE	PH-LMC	4,6	PH-VSL	19
PH-FWD	4,5,6,8,13,	PH-MIT	4	PH-WVG	9
	15,19,25	PH-PIE	1		

OO-RJL 4,5,11,18,19,25  
 OO-VCD 18

Een tamme maand waarin de laatste chartervluchten van '93 plaatsvonden. Sultan verraste ons nog even met de Green Air Tupolevs TC-GRB en GRC. Verder een Challenger op de 5e en op een mistige zondagavond een "hit and run" van de Gulfstream IV N823GA die bij Philips werd volgetankt. Eveneens bij Philips de Piaggio P.180 Avanti I-PJAP. De "Vooruit" demonstreerde voor Philips, het ziet er werkelijk naar uit dat het weer iets beter gaat met het vliegbedrijf van onze lampenboer. BASE leende in oktober weer eens een kist van een andere maatschappij, deze keer vloog de Beech PH-DUS van Turdus (Lelystad) diverse malen voor BASE. Aerofurn voorzag Orel Avia's Yak-42's RA42434 en RA42435 van een nieuwe verflaag. Verwacht worden nog een Yak-42, een Tupolev 204, een Boeing 757 en een Tupolev 134. Als afsluiter een foto van BASE Jetstream PH-KJG:



# ACTUEEL

## 316sqn

De laatste avondvluchten hebben inmiddels plaatsgevonden en het einde komt nu wel erg snel. Het personeel is inmiddels op de hoogte gesteld over hun nieuwe functie binnen de luchtmacht. Enkele unieke personen blijven behouden voor Eindhoven maar het merendeel zal toch moeten verhuizen. In maart 1994 zal nog een afscheidsfeest worden gehouden met waarschijnlijk een kleine static.



### Eigen toestellen

J-136	A	316	naar 314 op 05-11
142	A	316	
143	A	316	
208	B	316	
210	B	316	
211	B	316	
369	B	316	
657	B	316	
882	B	316	

## 334sqn

Het squadron blijft erg actief ondanks dat men nu minder vliegtuigen en personeel ter beschikking heeft. De trainingen en voorbereidingen voor de komst van de C-130 en de KC-10 zijn in volle gang en daarnaast moet men de nodige vluchten maken. Petje af voor het personeel van dit squadron. De C-10 is zoals bekend buiten dienst gesteld en staat te wachten op een koper. Misschien dat wij hem voor één (symbolische) gulden kunnen kopen?

C-1		
C-2		
C-3		
C-4	wit c/s	
C-5		
C-6	wit c/s	
C-7		
C-8	wit c/s	
C-9		
C-11	wit c/s	
C-12		

Nadat we in het vorige nummer de constructie nummers al konden vermelden weten we nu ook de Klu-serials voor de Herculesen, het worden de G-273 en G-275. De driecijferige nummers hebben vele "deskundigen" danig verrast, ze zijn echter afgeleid van de constructienummers 5273 en 5275. Afleverdatum voor de G-273 staat nog steeds gepland op 24 januari op Brussel-Melsbroek, de tweede C-130H-30 wordt in mei op belgische bodem verwacht. Bij 334 squadron rekent men op een stationering van de twee Herken op thuisbasis Eindhoven vanaf 1 januari 1995.

Een ander landelijk hoogtepunt voor het squadron is dat WA van Oranje na een ultra korte opleiding is geslaagd voor de vliegeropleiding. Hij wordt nu ook op operationele vluchten ingezet.

### **CHINOOKS (VOORLOPIG) NAAR SOESTERBERG**

In al hun wijsheid hebben de bewindslieden besloten de Chinook helikopters op Soesterberg te stationeren. Dit is aangekondigt als een voorlopige maatregel maar dat kan heel goed definitief worden. Hiermee maakt de KLU stilletjes vaart met het plan om alle helikopters (met uitzondering van de AB.412's) op Soesterberg te stationeren en van Gilze-Rijen een slapende basis te maken. Tot nu toe was Eindhoven "getipt" als grootste kanshebber voor de Chinook in verband met de transporttaak van deze helikopter, die overigens nog wel even op zich zal laten wachten.

### **KDC-10 OMBOUW OP SCHIPHOL**

McDonnell-Douglas, die eerder dit jaar het contract kreeg om de twee Martinair DC-10's om te bouwen tot tankers voor de KLU, heeft dit contract weer uitbesteed aan de KLM op Schiphol. De KLM was eerder zeer teleurgesteld dat niet zij het contract van de KLU hadden gekregen, op deze manier hebben ze toch deze prestigieuze order (mogelijk dat in navolging van de KLU ook andere luchtmachten DC-10's gaan ombouwen tot tankers) in de wacht gesleept, zei het via tussenpersoon McDonnell-Douglas. De eerste DC-10 wordt in 1994 voor ombouw bij de KLM verwacht en zal dan als alles volgens plan verloopt in 1995 aan de trotse nieuwe eigenaar afgeleverd worden.

### **TOWER FREQUENTIE VERANDERD**

De vertrouwde frequentie van Eindhoven Tower op de VHF-band is veranderd, sinds kort is de verkeerstoren niet meer te beluisteren op 121.1 maar op 131.0. Wie de afgelopen tijd heeft geklaagd dat er zo weinig op het vertrouwde radiootje te horen viel weet dus nu waarom.

### **BASE**

De jongste aanwinst van BASE, Jetstream PH-KJG, werd vanaf 1 oktober ingezet. Deze KJG is inderdaad de ex-Netherlines KJG. Beechcraft PH-DUS van Turdus opereerde in oktober diverse malen voor BASE. Fokker 50 PH-DMD is ontdaan van BASE titels en volgens de tam-tam zou dit apparaat bij de Vlaamse Luchtvaart Maatschappij gaan vliegen, onderstaand fotografisch bewijs lijkt dit te bevestigen. BASE en VLM gaan op uitgebreide schaal met elkaar samenwerken en dit lijkt het eerste resultaat van deze vriendschap.



## PHILIPS

Op 19 oktober demonstreerde de Piaggio P.180 I-PJAP voor Philips. Een positieve ontwikkeling omdat Philips vorig jaar besloot de vliegdiens in te krimpen tot twee Falcon 50's. Overigens worden de Falcon 20's nog steeds af en toe gebruikt. De interesse in een turboprop doet vermoeden dat Philair toch op zoek is naar een toestel voor de middellange en korte afstanden.

## EAC

Cessna 172 PH-MRA schijnt op Eindhoven gebaseerd te zijn. De kist wordt regelmatig waargenomen bij de Eindhovense Aero Club.

## VERVOERSCIJFERS

Voor de statistici onder ons presenteren we de vervoerscijfers tot en met het derde kwartaal van 1993:

	1993	1992	%
lijnvluchten	105151	121771	- 13,6 %
vakantievluchten	15643	17161	- 8,8 %
zakencharters	11958	13456	- 11,1 %
<b> totaal</b>	<b> 132752</b>	<b> 152377</b>	<b> - 12,9 %</b>
<b> luchtvracht</b>	<b> 9139 ton</b>		

De daling in passagierscijfers begint af te nemen. In het eerste kwartaal bedroeg de daling 16,5%, tweede kwartaal 15% en in dit derde kwartaal 9,6% ten opzichte van 1992. De passagierscijfers van de vakantievluchten werd negatief beïnvloed doordat vier bestemmingen in combinatie met Twenthe werden gevlogen zodat slechts de helft van de stoelcapaciteit voor Eindhoven beschikbaar was. Door een nieuwe rekenmethode met betrekking tot de luchtvracht is een vergelijking met 1992 niet mogelijk. Rare mensen die statistici...

# CHINOOK

## VITALE DERTIGER VOOR DE KLU - DEEL 2

Hebben we de vorige keer het ontstaan en de belangrijkste productieversies behandeld, deze keer gaan we dieper in op enkele experimentele varianten en civiel gebruik van de Chinook. Bovendien passeren alle militaire gebruikers de revue inclusief serial-overzichten.

### EERSTE STAP NAAR EEN VERBETERDE CHINOOK

In januari 1969 -terwijl de productie van de CH-47C nog in volle gang was- begon Boeing-Vertol in samenwerking met de landmacht aan het "Heavy Lift Helicopter" (HLH) programma om te onderzoeken hoe de basisprincipe's van de CH-47 verbeterd konden worden. Het resultaat was een experimenteel toestel met de aanduiding BV-347. Vijf doelen moesten door het toestel gerealiseerd worden:

- sterk verbeterde vliegeigenschappen onder alle omstandigheden
- verbeterde stabiliteit en manoeuvreerbaarheid
- het "klappen" van de rotors ongedaan maken
- verminderde vibraties
- modernere cockpit, navigatiemiddelen en comfort

Onder "verbeterde stabiliteit en manoeuvreerbaarheid" werd bijvoorbeeld verstaan dat het toestel een bocht van 60° moest kunnen weerstaan bij een gewicht van



Deze zeldzame foto van het Vertol 107 prototype N74060 (zie deel 1) kwamen we tot onze verbazing tegen in het Flash-archief. De foto is volgens het bijschrift gemaakt op Kiel in het midden van de jaren zestig.

20400kg en een vliegsnelheid hoger dan 100km/u, een belasting van 2g. Een CH-47A die al eerder voor testdoeleinden was gebruikt werd omgebouwd tot de BV-347, het toestel bleef de originele registratie houden: 65-7992. In de eerste fase van het testprogramma werd het toestel voorzien van grotere vierbladige rotors, de romp werd met 2,8 meter verlengd en de achterste rotordrager werd 0,76 meter hoger geplaatst. De motoren werden vervangen door twee Lycoming T55-L-11's met het overbrengingssysteem zoals ook gebruikt in de CH-47C. Tal van maatregelen werden genomen om vibraties te doen verminderen, daardoor kon in het vrachtruim isolerend materiaal verwijderd worden. De cockpit werd beter tegen lawaai geïsoleerd en het instrumentarium werd verbeterd.

De BV-347 vloog voor het eerst op 27 mei 1970 vanaf Eddystone in Pennsylvania. De testvluchten maakten al snel duidelijk dat de vliegeigenschappen flink verbeterd waren. Het geluidsniveau was zowel binnen als buiten sterk verminderd en ook de vibraties waren verminderd. Fase 2 van het project voorzag in het monteren van een kleine vleugel met een spanwijdte van 15 meter midden boven op de romp. Deze vleugel had een regelbare invalshoek van 10° schuin naar beneden tot 85° naar boven, op deze manier kon de invalshoek van de vleugel aangepast worden aan de vlieg-omstandigheden. Gedurende de voorwaartse vlucht stond de vleugel recht, maar als de helikopter stil hing stond de vleugel bijna haaks op de rotors. Op deze manier gaf de vleugel zo weinig mogelijk weerstand aan de rotorwind. Om de vleugels nog efficiënter te maken waren aan de achterzijde "flaps" bevestigd met een beweeghoek van 20° omhoog tot 30° omlaag. De vleugel zou niet alleen de vereiste bocht van 60° mogelijk maken maar gaf ook een klein beetje extra lift aan het toestel wat de rotors deed ontlasten. Eindresultaat was een verminderde weerstand, lager brandstofverbruik en geluidsproductie.

De aldus gemodificeerde BV-347 begon in december 1971 aan het testprogramma en wist weer ruim aan alle gestelde eisen te voldoen. Daarna werd het toestel -doorgaans met de vleugel verwijderd- gebruikt voor tal van andere testprogramma's. Zo was het model 347 de allereerste helikopter die zonder een "back-up" systeem met behulp van "Fly-By-Wire" vloog. Het toestel werd daardoor zo goed en gemakkelijk bestuurbaar dat Boeing-Vertol (ondertussen "Boeing Helicopters" geheten) een uniek experiment aandurfde om de kwaliteiten van het model 347 te bewijzen. In Washington DC werd het toestel in korte tijd gevlogen door 125 buitenstaanders, 100 daarvan hadden nooit eerder een vliegtuig van welk soort dan ook gevlogen!

Hoewel de 347 niet tot directe orders leidde was het wel een belangrijk hulpmiddel in het integreren van nieuwe technologieën in helikopters. Daardoor werd het toestel een belangrijke leidraad in het ontwikkelen van nieuwe helikopters, niet in de laatste plaats de CH-47D<sup>o</sup>. Uiteindelijk werd het toestel uitgefaseerd en geschonken aan het Army Aviation Museum in Fort Rucker, Alabama, waar het tot op de dag van vandaag buiten tentoon gesteld staat.

#### CHINOOKS GROTE BROERS

Een ander project dat ontstond uit het HLH-programma was de Boeing 301, door de landmacht al snel aangeduid als de XCH-62A. Dit toestel was ontworpen als mogelijke vervanger van de Sikorsky CH-54 Tarhe zwaar-transport helikopter, en hoewel de XCH-62A maar weinig overeenkomsten vertoonde met de Chinook kwam het

---

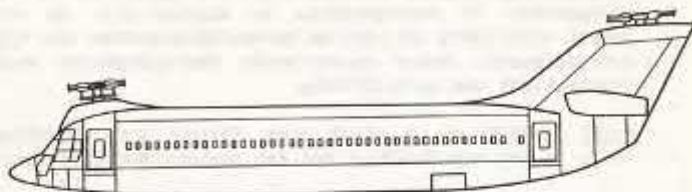
<sup>o</sup> Hoewel de US Army het graag had gewild was het economisch niet haalbaar om bij de ombouw naar CH-47D standaard ook de vierbladige rotors en de verlengde romp van de BV-347 toe te passen.



toch direct voort uit het CH-47 ontwerp. De veel grotere XCH-62A werd aangedreven door drie 8079pk sterke Allison XT701-AD-700 motoren. Het vrachtruim was afneembaar waardoor het toestel een kruising leek tussen de CH-47 Chinook en de CH-54 Tarhe. Veel nieuwe technologieën die voor een deel getest waren door de Boeing 347 werden in de XCH-62A toegepast.

Er werd in 1971 één prototype besteld welke het registratienummer 73-22012 kreeg. Dit toestel was in 1975 voor 95% compleet toen het programma onverwacht geannuleerd werd. Met het einde van de oorlog in Vietnam ging de Amerikaanse defensie (te) flink bezuinigen en was er geen geld meer beschikbaar voor veel veelbelovende projecten zoals de XCH-62A. Boeing schijnt echter nog steeds goede hoop voor het model 301 te hebben en heeft het prototype sinds 1975 in Philadelphia in opslag staan.

Een civiele variant onder de aanduiding Boeing 307 werd in 1978 voorgesteld. Bij de 307 is het afneembare vrachtruim vervangen door een passagier

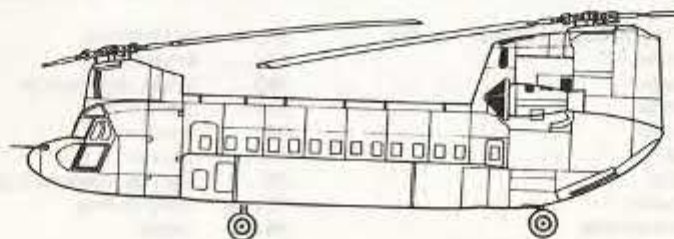


compartment, het toestel zou bijna twee keer zo groot worden als de Chinook. Helaas voor Boeing hebben zich voor deze toestellen nooit geïnteresseerden gemeld zodat het wat betreft de "grote Chinook" is gebleven bij een slechts gedeeltelijk afgebouwde XCH-62A.

#### DE CHINOOK IN BURGERHANDEN

Behalve met de 307 begon Boeing in 1978 met een ander project actief te worden op de civiele markt. Het betrof hier het model 234, oftewel een naar burger-specificaties gemodificeerde Chinook. Vooral vrachtvervoer in plaatsen waar gewone vliegtuigen niet kunnen komen en passagiersvervoer naar bijvoorbeeld boorplatforms in de oceaan waren taken waarvoor de civiele Chinook uitermate geschikt leek. Als basis werd gekozen voor de CH-47C maar ook specifieke systemen uit de CH-47D en de Britse Chinook HC.1 werden in de 234 toegepast. Van buiten gezien vallen de grotere brandstoftanks aan de zijkant, de weer-radar in de neus, de verder naar voren geplaatste voorwielen en de vierkante raampjes (afkomstig van de Boeing 727) het meest op. Als krachtbron werd gekozen voor de Lycoming AL-5512, een voor burgerdoeleinden aangepaste L55-L-712.

British Airways Helicopters was de eerste maatschappij die interesse toonde en aan de hand van de door BAH gestelde eisen ontwikkelde Boeing vier basisvarianten van het model 234 Chinook:



- Model 234LR: LR staat voor "Long Range" oftewel "lange afstand" met de vergrote brandstoftanks. De configuratie kan aangepast worden van maximaal 44 passagiers tot enkel vracht. Onder operationele omstandigheden is het vliegbereik exclusief de 45 minuten reserve-brandstof vastgesteld op 900km.
- Model 234ER: ER staat voor "Extended Range" oftewel "vergroot vliegbereik". Deze variant is alleen geschikt voor passagiersvervoer maar desgewenst kan een deel van de capaciteit opgeofferd worden aan een groter brandstofinhoud. "Maar" 17 passagiers geeft wel een vliegbereik van 1600km.
- Model 234UT: UT staat voor "Utility" wat zoveel betekent als "voor allerlei taken inzetbaar". In feite is deze variant specifiek bedoeld voor het vervoer van vracht hoewel het ook geschikt is voor passagiers. Het vliegbereik is ondergeschikt en daarom zijn de externe brandstoftanks geheel verwijderd (alleen de bevestigingspunten van het landingsgestel zijn overgebleven). Onder operationele omstandigheden heeft deze variant een startgewicht van zo'n 23150kg.
- Model 234MLR: de M staat voor "Miscellaneous" oftewel "veelzijdig". In feite is het een BV-234LR met een eenvoudiger interieur.

Meest populaire variant is de LR met de ER op de tweede plaats. British Airways Helicopters bestelde in 1978 de eerste drie LR's, later gevolgd door nog eens drie. Helaas hebben de Britten niet zo'n succes gehad met hun civiele Chinooks, hoewel ze prima voldeden waren twee zware ongevallen -waarvan de tweede het leven van 45 van de 47 inzittenden kostte- er debet aan dat de Britse 234's zijn uitgefaseerd. Andere maatschappijen hebben er meer succes mee en gebruiken ze vooral voor het transport van en naar boorplatforms, maar ook als waterbommenwerper zijn ze ondertussen al effectief ingezet. Men heeft in het verleden studies verricht naar verlengde model 234's om te kunnen voldoen aan de vraag om grotere capaciteit. Één studie voorzag in een verlenging van de romp met zo'n tien meter (!) wat het aantal passagiers op 86 bracht.

#### MILITAIRE CHINOOKS OVER DE WERELD

De rest van het Chinook-verhaal omvat een opsomming van alle militaire gebruikers van de CH-47 en afgeleide varianten. Export CH-47C's worden ook vaak aangeduid onder het modelnummer "Model 414" terwijl de CH-47D bekend staat als "Model 414-100 International Chinook", om verwarring te voorkomen worden deze aanduidingen hier niet gebruikt.

Per land worden -voor zover bekend- de juiste versies, eenheden, bases, registratie- en constructie-nummers gegeven. Het constructienummer bestaat uit het eigenlijke constructienummer (B-...) gevolgd door een of twee zogenaamde lijnummers die in de meest gevallen uniek van een bepaalde klant zijn. Ter verduidelijking hieronder eerst een overzicht van de bekende lijnummers:

D-...	Boeing productie voor Agusta	M4...	zuid-Korea
E-...	Australië	CG-...	Argentinië
F-...	Spanje	MA0..	Groot Britannië
G-...	Canada	MA9..	Spanje ?
M-...	Italië	MF...	Spanje ?
P-...	Iran	MJ...	civiel
R-...	Libië	MM...	Boeing (demonstrators)
S-...	Marokko	MP...	zuid-Korea
V-...	Griekenland	MQ...	Japan
M3...	US Army (CH-47D ombouw)		

### Argentinië

Hoewel de argentijnse overheid origineel 35 stuks had besteld werden er in 1980 slechts vijf CH-47C's geleverd, drie voor de luchtmacht en twee voor de landmacht. Tijdens de Falkland-oorlog werd één van de landmacht Chinooks (AE-520) door de Britten buit gemaakt en naar Engeland verscheept. Lange tijd heeft dit toestel op Wroughton in opslag gestaan, sinds kort staat het met zijn nieuwe engelse registratie ZH257 opgeslagen op Fleetlands. Het is onbekend welke plannen de Britten met dit toestel hebben. Men gaat er van uit dat ook de andere Chinook van de landmacht op de Falklands verloren is gegaan. De Chinooks van de luchtmacht worden ingezet bij de argentijnse aspiraties op de Zuidpool.

#### **FAA:**

H-91	c/n B-800/CG-071	H-93	c/n B-802/CG-073
H-92	c/n B-801/CG-072		

#### **EA:**

AE-520	to ZH257, delivered	AE-500	AE-521 w/o 210582, delivered	AE-501
	c/n B-797/CG-101			c/n B-798/CG-102

### Australië

Twaalf CH-47C's werden in 1974 afgeleverd voor de "Royal Australian Air Force" (RAAF) en toegewezen aan 12 Squadron op Amberley. Wegens budgetaire problemen werden de overgebleven elf toestellen eind jaren tachtig in opslag gezet, later kwam de regering terug op haar besluit dat er geen behoefte was aan transport-helikopters. Onlangs kreeg de RAAF definitief toestemming om vier toestellen bij Boeing om te laten bouwen tot CH-47D. De overige zeven Chinooks worden bij wijze van betaling overgedaan aan Boeing die ze waarschijnlijk zal ombouwen tot CH-47D's voor de US Army National Guard.

#### **RAAF:**

A15-001	c/n B-698/E-001	A15-007	c/n B-705/E-007
A15-002	c/n B-700/E-002	A15-008	c/n B-706/E-008
A15-003	c/n B-701/E-003	A15-009	c/n B-707/E-009
A15-004	c/n B-702/E-004	A15-010	c/n B-708/E-010
A15-005	c/n B-703/E-005	A15-011	c/n B-709/E-011
A15-006	c/n B-704/E-006	A15-012	c/n B-710/E-012

### Canada

Onder de canadese aanduiding CH-147 werden in 1973 acht CH-47C's besteld door de "Canadian Armed Forces" (CAF). Het eerste toestel ging echter tijdens de afleveringsvlucht op 18 oktober 1974 verloren waardoor de afleveringen stop werden gezet. In 1975 werden deze hervat, in 1978 werd een negende Chinook als vervanger voor het gecrashte toestel afgeleverd. De canadese Chinooks zijn op enkele punten ten opzichte van de CH-47C sterk verbeterd wat de prestaties ten goede komt. In feite is de CH-147 een soort tussenvorm tussen de CH-47C en D. De canadesez gebruiken hun Chinooks zeer intensief, per maand vloog een canadese Chinook gemiddeld drie keer zoveel uren als zijn Amerikaanse collega! De zeven overgebleven CH-147's werden in 1991 -ietwat vroegtijdig wegens bezuinigingen- buiten dienst gesteld, opgeslagen op Mountain View bij de "Aerospace Maintenance and Development Unit" en te koop aangeboden. Zoals bekend zijn ze verkocht aan Nederland die ze bij Boeing om te laten bouwen tot CH-47D waarna ze niet meer van nieuw te onderscheiden zullen zijn. De canadese Chinooks waren ingedeeld bij 447 Squadron op Edmonton en 450 Squadron op Ottawa.

<b>CF:</b>			
147001	w/o 181074, c/n B-718/G-001	147006	for KLu, c/n B-729/G-006
147002	w/o 170882, c/n B-723/G-002	147007	for KLu, c/n B-731/G-007
147003	for KLu, c/n B-725/G-003	147008	for KLu, c/n B-732/G-008
147004	for KLu, c/n B-726/G-004	147009	for KLu, c/n B-796/G-009
147005	for KLu, c/n B-728/G-005		

### China

In de jaren tachtig kreeg de chinese volksrepubliek steeds meer toegang tot de westerse technologie waardoor het leger onder andere de beschikking kreeg over een klein aantal westerse helikopters. Helaas gooide het bloedige neerslaan van de studentenopstand roet in het eten voor een order van zes CH-47D's. Nu dat de betrekkingen weer worden verbeterd zijn toekomstige orders niet ondenkbaar.

### Egypte

De Egyptische luchtmacht kreeg begin jaren tachtig de beschikking over vijftien in Italië gebouwde CH-47C's die eigenlijk bedoeld waren voor Iran. Mogelijk heeft Egypte ondertussen meer Chinooks gekregen want er zijn ook drie andere nummers waargenomen die echter nog bevestigd moeten worden. Een andere mogelijkheid is dat ze hernummerd zijn van de 2000-serie naar de 3000-serie.

2001	c/n P-0..	2010	c/n P-0..
2002	c/n P-0..	2011	c/n P-0..
2003	c/n P-0..	2012	c/n P-0..
2004	c/n P-0..	2013	c/n P-0..
2005	c/n P-0..	2014	c/n P-0..
2006	c/n P-0..	2015	c/n P-0..
2007	c/n P-0..	3002 ?	
2008	c/n P-0..	3010 ?	
2009	c/n P-0..	3015 ?	

### Griekenland

Van 1983 tot 1985 ontving de "Elliniki Aeroporia Stratou" (EAS), oftewel de Griekse landmacht, vijf nieuwe CH-47C's van de Italiaanse productielijn. In 1988 kwamen daar nog eens vijf stuks bij die voorheen van de Griekse luchtmacht ("Elliniki Aeroporia", EA) waren geweest. Ondertussen is er één verloren gegaan, de overgebleven negen worden bij Boeing omgebouwd tot CH-47D. In 1995 verwacht men de laatste Chinook terug op Griekse bodem. De Chinooks zijn ingedeeld bij het 3e Lokos (sqn) van ZTEAS (Tagma Elikopteron Aeroporias Stratou) op Megara.

<b>EA:</b>			
002	to EAS 1988, c/n V-002	008	to EAS 1988, c/n V-008
004	to EAS 1988, c/n V-004	010	to EAS 1988, c/n V-010
006	to EAS 1988, c/n V-006		

<b>EAS:</b>			
ΕΣ 901	c/n V-001	ΕΣ 906	ex EA 002, c/n V-002
ΕΣ 902	c/n V-003	ΕΣ 907	ex EA 004, c/n V-004
ΕΣ 903	c/n V-005	ΕΣ 908	ex EA 006, c/n V-006
ΕΣ 904	c/n V-007	ΕΣ 909	ex EA 008, c/n V-008
ΕΣ 905	c/n V-009	ΕΣ 910	ex EA 010, c/n V-010

## Groot-Brittannië

Interesse voor de Chinook ontstond in 1967 maar problemen met de economie voorkwam dat de geplaatste bestelling voor 15 CH-47B's (XV841 t/m XV855) inderdaad werd afgeleverd. Ook in 1971 was de belangstelling groot, maar pas in 1978 kon er definitief een bestelling worden geplaatst voor 33 Chinook HC.1's, vergelijkbaar met de CH-47C maar met veel gemodificeerde systemen. De eerste Chinook arriveerde op 31 oktober 1980 in Engeland, eind 1981 werd de Chinook HC.1 operationeel verklaard. De Falkland-oorlog had de vuurdoop voor de Britse Chinook moeten worden maar helaas ging het gevorderde vrachtschip "Atlantic Conveyor" door een Exocet-treffer op 25 mei 1982 verloren. Drie van de vier Chinooks gingen met het schip mee de diepte in, de ZA718 kon gered worden omdat de meereizende RAF-technici net op tijd de gedemonteerde rotorbladen wisten te bevestigen. Om de verliezen goed te maken werden in 1982 drie en later nog eens vijf extra toestellen besteld voor aflevering in 1984. 33 Chinooks worden in de periode van augustus 1993 tot december 1994 bij Boeing omgebouwd tot Chinook HC.2 standaard, vergelijkbaar met de CH-47D, het eerste dusdanig omgebouwde exemplaar was de ZA718. De RAF heeft tevens drie nieuwe CH-47D's bij Boeing besteld die nog afgeleverd moeten worden. Odiham is thuisbasis voor 7 squadron (E\_codes) en 27 squadron, laatstgenoemde ging tot 1 oktober 1993 door het leven als 240 DCU. Op Laarbruch staat tegenwoordig het voorheen op Gütersloh gebaseerde 18 squadron (B\_codes) met niet alleen Chinooks maar ook Puma's, voorheen van 230 squadron. 78 squadron op Mount Pleasant verzorgt het transport op de Falkland eilanden. Het A&AEE op Boscombe Down heeft één (geleende) Chinook. De gecrashte ZA676, ZA678 en ZA717 staan in opslag.

## **RAF:**

ZA670	'BG', c/n B-812/MA001	ZA712	'ER', c/n B-843/MA024
ZA671	'EO', c/n B-815/MA002	ZA713	'EN', c/n B-844/MA025
ZA672	w/o 060588, c/n B-819/MA003	ZA714	Boeing, HC.2, c/n B-845/MA026
ZA673	'BF', c/n B-820/MA004	ZA715	w/o 130586, c/n B-846/MA027
ZA674	Boeing, HC.2, c/n B-821/MA005	ZA716	w/o 250582, c/n B-847/MA028
ZA675	stored, c/n B-822/MA006	ZA717	w/o 250789, c/n B-848/MA029
ZA676	w/o 141184, c/n B-823/MA007	ZA718	HC.2, c/n B-849/MA030
ZA677	'EU' A&AEE, c/n B-824/MA008	ZA719	w/o 250582, c/n B-850/MA031
ZA678	w/o 240789, c/n B-825/MA009	ZA720	'EP', c/n B-851/MA032
ZA679	'EZ', c/n B-827/MA010	ZA721	w/o 270287, c/n B-852/MA033
ZA680	'C', c/n B-828/MA011	ZD574	'EH', c/n B-866/MA034
ZA681	Boeing, HC.2, c/n B-830/MA012	ZD575	'BL', c/n B-867/MA035
ZA682	'EM', c/n B-831/MA013	ZD576	'BC', c/n B-868/MA036
ZA683	'EW', c/n B-832/MA014	ZD980	27sqn, c/n B-872/MA037
ZA684	'BE', c/n B-833/MA015	ZD981	'BD', c/n B-873/MA038
ZA704	'EJ', c/n B-834/MA016	ZD982	'BI', c/n B-874/MA039
ZA705	'A' 78sqn, c/n B-835/MA017	ZD983	'EF', c/n B-875/MA040
ZA706	w/o 250582, c/n B-836/MA018	ZD984	'EE', c/n B-876/MA041
ZA707	'EV', c/n B-837/MA019	ZH257	CH-47C ex AE-520, stored c/n B-797/CG-101
ZA708	'EK', c/n B-838/MA020	Z....	HC.2, to be delivered
ZA709	78sqn, c/n B-840/MA021	Z....	HC.2, to be delivered
ZA710	Boeing, HC.2, c/n B-841/MA022	Z....	HC.2, to be delivered
ZA711	'ET', c/n B-842/MA023		

## Iran

In 1968, net nadat de Italianen de licentie-rechten van de Chinook in handen hadden gekregen, bestelde de sjah van Iran in Italië in totaal 79 CH-47C's, tot aan de val van de Sjah waren 53 toestellen afgeleverd, daarvan waren 36 in feite gebouwd door Boeing omdat de Italiaanse productie maar langzaam op gang kwam. Na



de islamitische revolutie werden 26 toestellen (5-4001 t/m 5-4026) in plaats van aan Iran geleverd aan Egypte (15 stuks) en de Pennsylvania Army National Guard (11 stuks). Toen de relaties met Iran in 1987 weer iets genormaliseerd waren leverde Italië nog eens 14 toestellen. Het verwerven van reserve-onderdelen blijft een groot probleem voor de Iranen maar desondanks weet men de Chinooks in de lucht te houden. Het is niet onwaarschijnlijk dat Italië met Amerikaanse instemming recent onderdelen heeft geleverd. Onderstaande lijst zijn de toestellen die daadwerkelijk afgeleverd zijn aan de luchtmacht (IIAF, nu IIRAF) en landmacht (IIAA, nu IIRAA), een '\*' betekent dat het toestel afkomstig was van de Boeing-productielijn, '#' betekent dat het toestel in Italië is gebouwd uit door Boeing geleverde onderdelen. Het is waarschijnlijk dat de vier toestellen van de luchtmacht later hernummerd zijn, mogelijk zijn ze overgedragen aan de landmacht. De nummers van de 14 recenter geleverde toestellen zijn onbekend.

#### IIRAF:

5-378	#	delivered as 4-201	5-380	c/n D-016/P-013
		c/n B-642/D-001/P-001	5-381	c/n D-017/P-016
5-379	#	delivered as 4-202		
		c/n B-665/D-005/P-002		

#### IIRAA:

5-4051	#	delivered as 4-801	5-4065	*	c/n B-727/P-019
		c/n B-669/D-006/P-003	5-4066	*	c/n B-730/P-020
5-4052	#	delivered as 4-802	5-4067	#	c/n B-741/D-019/P-021
		c/n B-684/D-008/P-004	5-4068	#	c/n B-742/D-020/P-022
5-4053	#	delivered as 4-803	5-4069	#	c/n B-743/D-021/P-023
		c/n B-688/D-009/P-005	5-4070	#	c/n B-744/D-022/P-024
5-4054	#	delivered as 4-804	5-4071	#	c/n B-745/D-023/P-025
		c/n B-691/D-010/P-006	5-4072	#	c/n B-746/D-024/P-026
5-4055		c/n D-003/P-007	5-4073	#	c/n B-751/D-025/P-027
5-4056	#	c/n B-711/D-011/P-008	5-4074	#	c/n B-756/D-026/P-028
5-4057	#	c/n B-714/D-012/P-009	5-4075	#	c/n B-757/D-027/P-029
5-4058		c/n D-013/P-010	5-4076	#	c/n B-758/D-028/P-030
5-4059	#	c/n B-716/D-014/P-011	5-4077	#	c/n B-761/D-029/P-031
5-4060		c/n D-015/P-012	5-4078	#	c/n B-762/D-030/P-032
5-4061	#	c/n B-720/D-018/P-017	5-4079	#	c/n B-765/D-031/P-033
5-4062	*	c/n B-721/P-014	5-4080	#	c/n B-769/D-032/P-034
5-4063	*	c/n B-722/P-015	5-4081	#	c/n B-774/D-034/P-035
5-4064		c/n P-018	5-4082	#	c/n B-776/D-035/P-036

5-4083	#	c/n B-772/D-033/P-037	5-4092	#	c/n B-780/D-037/P-046
5-4084	#	c/n B-778/D-036/P-038	5-4093	#	c/n B-782/D-038/P-047
5-4085		c/n P-039	5-4094	#	c/n B-784/D-039/P-048
5-4086		c/n P-040	5-4095	#	c/n B-786/D-040/P-049
5-4087		c/n P-041	5-4096	#	c/n B-788/D-041/P-050
5-4088		c/n P-042	5-4097	#	c/n B-790/D-042/P-051
5-4089		c/n P-043	5-4098		c/n P-052
5-4090		c/n P-044	5-4099		c/n P-053
5-4091		c/n P-045	(+14?)		

### Italië

Sinds 1968 is een tweede Chinook-productielijn gevestigd bij Agusta/Elicotteri Meridionali in het Italiaanse Frosinone bij Rome. Behalve voor de Italiaanse landmacht heeft Meridionali ook geproduceerd voor Egypte, Griekenland, Libië, Marokko, Iran en zelfs de VS (11 toestellen voor de Pennsylvania ARNG). Omdat men in het begin nogal wat problemen had met de productie werd deze tijdelijk overgebracht naar Siai-Marchetti, bovendien zijn de eerste drie Italiaanse (het derde toestel is bij Agusta uit door Boeing geleverde onderdelen geassembleerd) en een aanzienlijk deel van de Iranese Chinooks door Boeing gebouwd. De Italiaanse order omvatte aanvankelijk 26 CH-47C's voor de "Aviazione Leggera dell'Esercito" (ALE) maar daar kwamen er later vier bij. Ondertussen zijn er twee verloren gegaan zodat er in 1986 en 1987 nog eens vier Chinooks als vervanging besteld werden. Begin volgende eeuw wil men de Chinook gedeeltelijk gaan vervangen door de EH-101. Alle Chinooks staan gebaseerd op Viterbo en zijn ingedeeld bij 111°, 112° en 121°Sq van 11°Gruppo en het Centro ALE Nucleo. De "Servizio Nazionale Protezione Civile" (SNPC) is feitelijke eigenaar van de laatste negen toestellen, deze worden gevlogen door de ALE maar zoals het er nu naar uit ziet zullen ze uiteindelijk civiele registraties krijgen. Minstens één toestel is al als zodanig waargenomen. De Chinooks van de SNPC zijn in feite CH-47C Plus'en, deze door Meridionali ontwikkelde variant is gemoderniseerd met enkele systemen afkomstig van de CH-47D.



### ALE:

MM80822	'E1-800'	MM80824	'E1-802', c/n D-004/M-003
	c/n B-664/D-002/M-001	MM80825	w/o 300380, c/n M-004
MM80823	w/o 040477	MM80826	'E1-804', c/n M-005
	c/n B-679/D-007/M-002	MM80827	'E1-805', c/n M-006
MM80828	'E1-806', c/n M-007	MM80829	'E1-807', c/n M-008

MM80830	'EI-808', c/n M-009	MM81169	'EI-827', c/n M-028
MM80831	'EI-809', c/n M-010	MM81229	'EI-828', c/n M-029
MM80832	'EI-810', c/n M-011	MM81230	to SNPC ?
MM80833	'EI-811', c/n M-012		'EI-829', c/n M-030
MM80834	'EI-812', c/n M-013	MM81231	to SNPC ?
MM80835	'EI-813', c/n M-014		'EI-830', c/n M-031
MM80836	'EI-814', c/n M-015	MM81232	to SNPC ?
MM80837	'EI-815', c/n M-016		'EI-831', c/n M-032
MM80838	'EI-816', c/n M-017	MM81233	to SNPC ?
MM80839	'EI-817', c/n M-018		'EI-832', c/n M-033
MM80840	'EI-818', c/n M-019	MM81234	to SNPC ?
MM80841	'EI-819', c/n M-020		'EI-833', c/n M-034
MM80842	'EI-820', c/n M-021	MM81439 ?	to SNPC ?
MM80843	'EI-821', c/n M-022		'EI-834' ?, c/n M-035
MM80844	'EI-822', c/n M-023	MM81440 ?	to SNPC ?
MM80845	'EI-823', c/n M-024		'EI-835' ?, c/n M-036
MM80846	'EI-824', c/n M-025	MM81441	to SNPC ?
MM80847	'EI-825', c/n M-026		'EI-836', c/n M-037
MM81168	'EI-826', c/n M-027	MM81442 ?	to SNPC ?
			'EI-837' ?, c/n M-038

**SNPC:**

I-DPCH	ex MM81..., c/n 169/M-03.	I-....
I-....		I-....
I-....		I-....
I-....		I-....
I-....		I-....

Japan

Begin 1984 werd de CH-47D (Model 414-100) geselecteerd als de vervanger van de Kawasaki-Vertol KV-107 (in licentie gebouwde H-46 Sea Knight) helikopter voor de Luchtmacht (JASDF) en landmacht (JGSDF). De eerste twee toestellen zijn bij Boeing gebouwd, de daarop volgende vier bij Kawasaki uit door Boeing geleverde onderdelen (Boeing constructienummers B-882 t/m B-885). Daarna is Kawasaki zelf met de bouw van Chinooks begonnen die men in Japan aanduidt als de CH-47J. In totaal zijn er op dit moment 57 toestellen besteld, het merendeel voor de landmacht. De afleveringen duren nog voort zodat het moeilijk te zeggen is hoeveel Chinooks Japan uiteindelijk zal hebben. De toestellen van de JASDF worden ter ondersteuning gebruikt door de "Koku Kyunandan", oftewel de Air Rescue Wing met detachementen op negen vliegvelden. De Chinooks van de JGSDF zijn in gebruik bij 1 en 2 Herikoputatai (helikopterwing) van 1 Herikoputadan (helikopterbrigade) op Kisarazu ('IH' en 'IHH' codes) en de "Kyoiku Shien Hikotai" van de "Koku Gakko" (Air Training School) op Akeno ('SD' codes). De Japanse lijnummers beginnen met "MQ...", waarschijnlijk met "MQ001" voor de landmacht en "MQ101" voor de luchtmacht.

**JASDF:**

67-4471	07-4478
77-4472	17-4479
87-4473	17-4480
87-4474	27-4481
97-4475	27-4482
97-4476	37-4483
07-4477	37-4484



**JGSDF:**

52901	'SD', c/n B-880	52904	
52902	c/n B-881	52905	'IH'
52903	'SD'	52906	
52907	'IH'	52922	'IH'
52908	'IH'	52923	'IH'
52909		52924	
52910	'IH'	52925	'IH'
52911		52926	'IH'
52912	'IH'	52927	'IH'
52913		52928	'IH'
52914		52929	
52915		52930	
52916		52931	
52917	'IH'	52932	
52918	'IH'	52933	
52919	'IH'	52934	
52920	'IH'	52935	
52921	'IH'	52936	'IH'

**Libië**

In de tijd dat Kolonel Khadaffi in westerse ogen de slechtste nog niet was wist hij twintig CH-47C's uit Italië te bemachtigen, het laatste exemplaar werd in 1980 afgeleverd. Het is onduidelijk of de toestellen nog vliegwaardig zijn.

LC-001	c/n R-001	LC-011	c/n R-011
LC-002	c/n R-002	LC-012	c/n R-012
LC-003	c/n R-003	LC-013	c/n R-013
LC-004	c/n R-004	LC-014	c/n R-014
LC-005	c/n R-005	LC-015	c/n R-015
LC-006	c/n R-006	LC-016	c/n R-016
LC-007	c/n R-007	LC-017	c/n R-017
LC-008	c/n R-008	LC-018	c/n R-018
LC-009	c/n R-009	LC-019	c/n R-019
LC-010	c/n R-010	LC-020	c/n R-020

**Marokko**

De "Force Aeriennne Royale Marocaine" (FARM) opereert met minstens negen in Italië gebouwde Chinooks vanaf Rabat-Sale. Onlangs zijn er hogere registraties bekend geworden zodat men kan veronderstellen dat ze ondertussen over minstens twaalf toestellen beschikken.

**FARM:**

CNA-LA	c/n S-001	CNA-LG	c/n S-007 ?
CNA-LB	c/n S-002	CNA-LH	c/n S-008 ?
CNA-LC	c/n S-003	CNA-LI	c/n S-009 ?
CNA-LD	c/n S-004	CNA-LJ ?	c/n S-010 ?
CNA-LE	c/n S-005	CNA-LK ?	c/n S-011 ?
CNA-LF	c/n S-006	CNA-LL ?	c/n S-012 ?

**Nederland**

De KLu heeft de zeven overgebleven canadese CH-147's overgekocht en zal ze bij Boeing om laten bouwen tot CH-47D. Daarnaast moet men nog eens zes nieuw te bouwen toestellen bij Boeing bestellen.

# STERKE VERHALEN

Het komt niet vaak voor dat we van iemand buiten de redactie kopij aan krijgen geboden. Als dit gebeurd dan willen wij daar uiteraard graag gebruik van maken. André de Wit doorbrak een ogenschijnlijk taboe en voorzag ons van een verslag van de recente open dag op Bierset, waarvoor dank! Het onderstaand verslag geeft een leuk beeld van hoe andere spotters een open dag ervaren.

## OPEN DAG BIERSET OP 26 SEPTEMBER 1993

Deze dag begon op het centraal station van Maastricht waar ik samen met mijn vriendin op de trein richting Luik (België) stapte. Aan boord stuitten we al gauw op twee spotters uit Soesterberg die ook naar Bierset gingen. Eenmaal aangekomen in Luik de bus in, richting binnenstad alwaar we overstapten naar Bierset. We moesten op een gegeven ogenblik op een beetje onduidelijke plek uitstappen, in de "middle of nowhere"! na een tijdje staan, zitten en hangen kwamen er meerdere spotters, dit bleken heuse belgen te zijn die behalve frans ook een beetje vlaams konden spreken. dankzij hun hulp kwamen wij er achter dat er vlak bij een opstapplaats was waar je met een pendelbus vanaf parkeerplaatsen naar het vliegveld gebracht werd. Schijnbaar gaan ze in België massaal met de auto naar dit soort evenementen want van een pendelbus-verbindingen vanaf het centraal station in Luik hadden ze nog nooit gehoord.

Eenmaal op de basis werd al snel duidelijk dat je om de hele static te fotograferen enkele kilometers moest lopen, de static was namelijk over de gehele basis verspreid opgesteld. Hierdoor kon je gemakkelijk "verdwalen", dit leverde enkele onverwachte confrontaties op met de bewakers die onmiddellijk in het frans begonnen te schreeuwen dat je ergens niet mocht komen. Uiteraard verstaat de gemiddelde spotter op dat moment geen woord frans, laat staan spreken. Ik heb in ieder geval nooit frans gehad op school. helaas viel er in de shelter-area weinig te lezen zodat dit niets schokkend opleverde. Achter de expo-ruimte daarentegen stonden nog wat oude RF-84F Thunderflashes en F-84F Thunderstreaks maar dat was dan ook alles.

Het weer zat zo nu en dan tegen met enkele regenbuien. 's Middags werd er een redelijk goede show gegeven met als een van de hoogtepunten een base-attack door vier griekse F-4E's en natuurlijk een base-attack door negen Mirage 5's waarbij door de plaatselijke pyromanen flink met vuurwerk werd gewerkt om het geheel wat realistischer over te laten gekomen. Ik moet zeggen dat dit ze aardig gelukt is, de KLu kan wat dat betreft een voorbeeld nemen aan de belgen. Verder werd er gevlogen met onder andere Alpha Jets, een Harrier, F-16's en wat ik persoonlijk opmerkelijk vond een Britten Norman Islander. Dit is een licht transport-toestel en qua kwaliteit en prestaties vergelijkbaar met de Dornier Do.28 [sic!]. Verder stonden er de gebruikelijke kraampjes waar je onherroepelijk de stand van Flash met daarin onder andere Marco D tegen komt, ook dat nog... Nadat er nog een formatie-vlucht ten beste gegeven werd door het afscheid nemende 3e wing gingen we maar weer richting uitgang alwaar de terugreis, met alle lastige overstappen en problemen om op het station van Luik te komen van dien, een aanvang nam.

# MUSEUMSTUKKEN

## HERMESKEIL

In onze kruistocht langs musea blijven we nog even in Duitsland en doen we deze keer het bekende museum van Hermeskeil aan. Bekend omdat het langs de weg tussen Bitburg en Ramstein ligt, twee plaatsen die frequent bezocht worden door spotters en mensen met andere afwijkingen. Vooral de laatste paar jaren hebben een steeds groter aantal "nieuwe" vliegtuigen de weg naar dit museum gevonden. Ook hier zien we het ondertussen onvermijdelijke oost-europees materieel, gelukkig niet allemaal afkomstig uit de voormalige DDR. Minder vanzelfsprekend zijn de vele Amerikaanse en Britse toestellen afkomstig van inmiddels (bijna) gesloten vliegvelden. Het gaat hier om voormalige decoys en BDRT-kisten (Battle Damage Repair Training) wat de toestellen alleen maar leuker maakt. Één nadeel van dit museum is dat men vooral in het verleden nogal eens de neiging had de toestellen naar eigen goeddunken om te spuiten, bekende slachtoffers zijn bijvoorbeeld de "Italiaanse" G-91, de "Canadese" T-33 en de "Britse" Pembroke. Het ruimteprobleem heeft men inmiddels opgelost door het oppervlak te vergroten en een tweede hal voor het publiek open te stellen. In de regel kan men buiten redelijk tot goed fotograferen.

type	serial/code	user	unit	remarks
An-26	(52+08)	Luftwaffe	TS24	
C-47A	111	RJAF		
C-3605	C-541	SFW	ZFK5	
Canberra B(1).8	XM264	RAF		
CM-170R	93-03	MF		
DR-1	"152/17"	Luftwaffe		replica
F-84F	BF-105	Luftwaffe	TSLW1	
RF-84F	EA-241	Luftwaffe	AKG51	
F-100D	(54-2136)	USAF		tail of "56-3944"
F-100F	(56-4014)/"56-3944"	USAF		
F-104G	(24+91)	Luftwaffe		
	FX-60	BLU	10w	
F-105F	62-4417	USAF	128TFS	
	63-8357	USAF		
F-4C	63-7421/SA	USAF	182TFS	
	63-7583	USAF	171FIS	
RF-4C	68-0587/SW	USAF	16TRS	
G-91R-3	(30+62)	"AMI"		tail of "5-257"
	(30+86)	Luftwaffe		nose
	(31+70)/"5-257"	"AMI"		ex Luftwaffe
	(3+..)/"75+00"	Luftwaffe		dump
H-21C	(83+11)	Heer		cockpit
	(83+21)	Heer		
Hunter F.6A	XF418	RAF	92sqn	
11-14P	3076	PWL		
Lightning F.2A	XN782/H	RAF	92sqn	

Nord 1002	(91)/"KG+EM"	Luftwaffe		ex AdLA
Mi-1	031	ML		
Mi-2	555	LSK/LV	Polizei	
Mi-4	(?)	LSK/LV		
Mi-8T	94+20	Luftwaffe		ex ...
Mi-14PL	618	VM	MHG18	
MiG-21F-13	1217	PWL		
MiG-21SPS	22 36	BMVg		ex 889
MiG-21MF	23 44	BMVg		ex 775
MiG-23BN	698	LSK/LV	JBG37	
MiG-23MF	20 01	BMVg		ex 568
Mirage IIIC	28/13-PL	AdLA	EC2/13	



Pembroke C.54	5421 (5424)	Luftwaffe "RAF"		ex Luftwaffe
Sabre Mk.6	(JA-339)/"JC-101"	Luftwaffe	JG73	
SBLim-2	301	"V-VS"		ex PWL
Sea Devon C.20	XJ348	RN		
Su-7BM	(5309)/"09"	PWL		
Su-22M4	25 16	BMVg		ex 678
Super Mystère B.2	173/12-YP	AdLA	EC1/12	
Sycamore HR.52	(78+13) (78+33)/"D-HFUM"	Luftwaffe Luftwaffe		cockpit
T-33A	9439 (9517)/"133393"	Luftwaffe "CAF"		ex Luftwaffe
OV-10B	99+16	BMVg	FDG	
Venom FB.54	J-1797	SFW		
Whirlwind HAR.10	XP339 (XP352)/8701M	RAF RAF	32sqn 22sqn	
Antonov An-2	HA-ANA			
Bücker BÜ-181	D-EBAM	private		
Casa 352L	(T.2B-127)/D-CIAD	"Lufthansa"		ex EAE
Concorde	"G SST"	BAC/Aerospatiale		mock-up
DH Comet 4C	G-BDIW	Dan-Air		ex XR398
Dornier Do-27A-1	D-EFSV	private		ex 56+53
FAGS Landmann	D-YLAS	private		
Kamov Ka-26	D-HZPS	Polizei		
Lockheed L-1049G	D-ALIN	Lufthansa		
NA AT-6F	D-FDEM	private		ex 44-81778
Nord N-2501	D-ACUT	EFL		ex 5256

Piper L-4A Cub	D-EDEW	private	ex 43-29215
Schleicher Ka-4	OO-ZOR	private	
Stearman PT-18	(?)		
Sikorsky S-64	(?)	VFW	cockpit
Vickers VC-10	G-ARVF	UAE government	
Vickers Viscount	(D-ANAM)		
Vinten Vi.22	G-55-2	private	
Solbr II	D-7160	private	
Klemm L25-1B	D-8045	private	

#### Verklaring van enkele afkortingen:

AdIA	Armée de l'Air	Fransé luchtmacht
AMI	Aeronautica Militare Italiana	Italiaanse luchtmacht
BMVg	Bundes Ministerium der Verteidigung	Duits ministerie van Defensie
CAF	Canadian Armed Forces	Canadese strijdkrachten (nu CF)
EAE	Ejercito del Aire Espanol	Spaanse luchtmacht
LSK/LV	Luft Streid Kräfte/Luft Verteidigung	oost-Duitse luchtmacht
MF	Marine Flieger	Duitse marine luchtmacht
ML	Magyar Légieró	Hongaarse luchtmacht
PWL	Polskie Wojska Lotnicze	Poolse luchtmacht
RJAF	Royal Jordanian Air Force	Jordaanse luchtmacht
SFW	Schweizerische Flug Waffe	Zwitserse luchtmacht
UAE	United Arab Emirates	Verenigde Arabische Emiraten
V-VS	Voenno-Vosdushnye Sili	Sovjet/russische luchtmacht
VM	Volks Marine	oost-Duitse marine luchtmacht

Enkele toestellen kunnen een extra beetje uitleg goed gebruiken. De Super Sabre is opgebouwd uit twee toestellen, net zoals de "Italiaanse" G-91. Van de al eerder waargenomen Fiats komt de neus van de 31+52 niet meer in dit overzicht voor, weet iemand of dit stuk nog in het bezit van het museum is? Ondertussen is er op de dump wel een G-91 bijgekomen met de misleidende registratie "75+00", wie weet welk toestel dit is en waar het vandaan komt? De Mirage IIIC doet zich qua beschildering voor als een Mirage IIIE.



De Sabre heeft een andere registratie dan voorheen (JC-101 in plaats van JA-339) waardoor sommige lieden snel tot de conclusie zijn gekomen dat het een ander toestel is, een eenvoudige spuitbeurt komt naar ons idee ook in aanmerking als oplossing voor dit probleem! Een S8Lim-2 is niets anders dan een in Polen gebouwde MiG-15UTI. Evenzo is een Nord 1002 een goede kopie van de Messerschmitt 108 en ging de CASA 352 jarenlang door het leven als de eenige tweelingbroer van de Junkers 52.

# ER WAS EENS . . .

## BEVRIJDINGSVLIEGFEST 1948

Na ondertussen te zijn bekomen van de KLU open dag 1993 gaan we terug in de tijd. Terug naar de Spitfires, Sea Furies, Meteors en noem maar op. Terug naar het bevrijdingsvliegfeest van 1948. Uit de schaarse berichten stelden wij het programma van die 11e september 1948 als volgt samen:

- openingsvlucht met de burgemeester van Eindhoven
- escadrille-vliegen door Spitfires van de Jacht Vlieg School
- demo Sea Fury van de MLD
- demo van twee Grunau Baby zwevers
- demo Firefly van de MLD
- modelbouwdemo
- duikbommenwerperdemo door de Jacht Vlieg School
- crazy-flying door dhr Hoekstra
- demo Fokker F-25 Promotor
- demo Fokker S-11 PH-NBE
- demo Meteor van de Jacht Vlieg School
- demo DC-3/C-47 van de KLM
- demo Cessna UC-78 Bobcat van de NV Frits Diepen Vliegtuigen
- demo Koolhoven FK-43 PH-NAP
- demo twee Sea Furies van de MLD

## RAF MOVEMENTS

Na een paar maandjes afwezigheid gaan we verder met de britse vliegbewegingen op Welschap, deze keer de maand mei 1949:

02	PH587	Anson C.XII	19	HN202	Oxford I
03	TX204	Anson C.XIX Srs.1		TZ112	Spitfire FR.XIV
05	VM341	Anson C.19	20	PH644	Anson C.XII
06	BG565	Oxford I	21	EB805	Oxford I
	KN628	Dakota IV		PH540	Anson C.XII
	VM369	Anson C.19	23	PH529	Anson C.XII
07	PH766	Anson C.XII	27	TG371	Vampire F.1
11	VM363	Anson C.19		TG380	Vampire F.1
12	MV348	Spitfire XIV		TX157	Anson C.XIX Srs.2
	PX121	Martinet TT.1		TX225	Anson C.XIX Srs.1
	TX181	Anson C.XIX Srs.1		PH558	Anson C.XII
16	HN202	Oxford I		VM362	Anson C.19
18	EB805	Oxford I	29	TG371	Vampire F.1
	PH644	Anson C.XII	30	PH597	Anson C.XII
	TZ112	Spitfire FR.XIV			

Twee Spitfires waarvan niet de complete registraties bekend zijn deden deze maand Welschap eveneens aan: de ..795 op de 17e en de .N740 op de 30e.

## DORNIER 328

Op 16 september werden we "opgeschrikt" door een nieuw type vliegtuig dat voor het eerst op Eindhoven kwam. Dit type is zelfs zó nieuw dat er nog geen één afgeleverd is, het is nog in de beproevingsfase. We hebben het over de Dornier 328, een voor velen nog volslagen vreemde eend in de bijt.

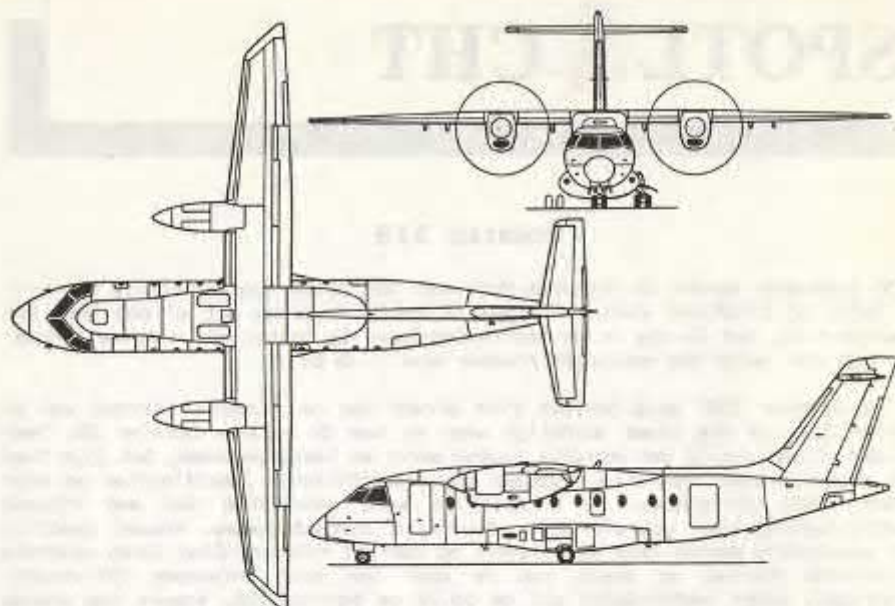
Wie de Dornier 328° goed bekijkt ziet direct dat het toestel afstamt van de Dornier 228, en die stamt duidelijk weer af van de bekende Dornier 28. Toch bestaat er een wereld van verschil tussen eerst en laatstgenoemde, het zijn twee heel verschillende toestellen gebouwd naar verschillende specificaties en voor verschillende doeleinden. De Dornier 28 werd ontwikkeld als een robuust vrachtvliegtuig voor gebruik onder moeilijke omstandigheden. Hoewel geschikt voor passagiers moeten deze niet teveel op comfort rekenen! Eind jaren zeventig ontwikkelde Dornier op basis van de door hen zelf ontworpen TNT-vleugel (Tragflügel Neuer Technologie) uit de Do.28 de Dornier 228. Hoewel nog steeds bedoeld voor dezelfde taken als de Do.28 was de 228 door het gebruik van bijvoorbeeld turboprop motoren en modernere vormgeving veel meer bij de tijd en beter geschikt voor het vervoeren van passagiers.

Midden jaren tachtig ging het goed met de burgerluchtvaart en Dornier voorzag een goede markt voor regionale passagiersvliegtuigen in de categorie 20 tot 40 zitplaatsen. Om deze categorie in te kunnen vullen moest een nieuw type ontwikkeld worden want de Dornier 228 met 19 zitplaatsen kon niet verder verlengd worden. Uitgaande van 30 passagiers ontwierp Dornier een toestel waarbij comfort en vliegprestaties voorop stonden. Het ontwerp van de TNT-vleugel werd bijna zonder aanpassingen van de Dornier 228 overgenomen maar de romp was een geheel nieuw ontwerp. Omdat het een drukcabine moest worden kreeg een ronde rompdoorsnede de voorkeur boven de voor Dornier karakteristieke hoekige romp. De gestroomlijnde romp met het karakteristieke vulstuk vóór de vleugel kreeg de naam "Neue Rumpf Technologie". Uit het aanbod aan motoren werd uiteindelijk gekozen voor twee Pratt & Whitney PW119A turboprops.

In 1986 deed een commissie, samengesteld uit enkele vooraanstaande regionale maatschappijen waaronder NLM Cityhopper, aanbevelingen over de implementatie van het ontwerp naar de wensen van de luchtvaartmaatschappijen. Het is overigens typisch dat geen van de maatschappijen vertegenwoordigt in de commissie uiteindelijk de Dornier 328 heeft besteld! Terwijl midden 1988 het ontwerp klaar was kreeg het toestel de eerste tegenslag te verduren. Wegens financiële onenigheid tussen de belangrijkste aandeelhouder Daimler-Benz en de Dornier familie werd het project een half jaar stop gezet. Omdat Dornier de financiële

---

° Het voorvoegsel "Do", bekend van bijvoorbeeld de "Do.280", wordt sinds de 228 niet meer gebruikt. Dornier duidt hun nieuwste produkt alleen aan als de "Dornier 328", elke andere aanduiding is incorrect.



last niet alleen kon dragen werden partners voor het project gezocht. Die werden gevonden in de vorm van het zuidkoreaanse bedrijf Daewoo Heavy Industries die een groot deel van de kale romp produceert (21% van de totale productie), het italiaanse AerMACchi bouwt de cockpit en assembleert de gehele romp (14%), en Westland Aerospace maakt de motorgondels (5%). Dornier zelf bouwt de vleugel en staart en is verantwoordelijk voor de eindassemblage. Qua bouwwijze is de Dornier 328 niet conventioneel, een groot deel van het toestel bestaat uit met koolstofvezels versterkt kunststof, kevlar, glasvezelplastic en titanium. Op 6 december 1991 maakte de prototype D-CHIC zijn eerste succesvolle vlucht. Tot nu toe heeft zich tijdens het testprogramma nog maar één groot probleem voorgedaan toen een propellerblad door vibratie tijdens de vlucht losraakte en weggeslingerd werd. Gelukkig werd de romp door het losgeslagen propellerblad niet geraakt anders had het gemakkelijk desastreus af kunnen lopen.

Hoewel veel maatschappijen wereldwijd veel interesse hebben getoond heeft Dornier er toch moeite mee klanten te vinden voor de Dornier 328. Als belangrijkste oorzaken worden genoemd de groter dan verwachte ontwikkelingskosten waardoor er een ongunstig prijskaartje aan het toestel is komen te hangen, en de in 1988 opgelopen vertraging waardoor enkele concurrenten een voorsprong hebben gekregen. In 1989 kreeg Dornier een order van 33 toestellen met een optie op nog eens 40 van de Amerikaanse maatschappij Midway Airlines of Chicago. Hiermee leek het project veiliggesteld maar helaas ging het bedrijf in 1991 bankroet. Hoewel men ondertussen toch al een aantal toestellen verkocht heeft blijft de toekomst van de Dornier 328 op dit moment onzeker, zeker gezien de zeer slechte staat waarin de Duitse luchtvaartindustrie zich op dit moment bevindt. Hoewel het nog veel te vroeg is om te concluderen of de Dornier 328 "het gaat maken" valt het op dit moment te betwijfelen of Dornier de bijna 400 toestellen zal verkopen die het nodig heeft om uit de kosten te komen. Het eerste toestel wordt binnenkort aan de Zwitserse maatschappij Air Engiadina (een bekende voor Eindhoven spotters) geleverd.



Een ander marktaandeel waarin Dornier graag en vinger in de pap wil hebben is die van de regionale toestellen voor 50 passagiers. Hiervoor heeft Dornier de verlengde Dornier 328S ontworpen die alleen nog maar op de tekentafel bestaat. Gezien de recente overname van Fokker door DASA (de huidige moedermaatschappij van Dornier) lijkt het zo goed als zeker dat de Dornier 328S nooit het levenslicht zal zien omdat men anders in het vaarwater van de Fokker 50 komt.



<<<<<<>>>>

De Dornier 328 die Eindhoven bezoekt is het vierde prototype D-CITI. Dit toestel wordt gebruikt om het dagelijks gebruik van de Dornier 328 uitvoerig te testen. Hiervoor worden de meest uiteenlopende vliegvelden bezocht als ware het toestel bezig met echte lijndiensten. Natuurlijk is het ook goede reclame voor Dornier!



# THRILLSEEKERS



## ANOTHER 48 HOURS

Dit klinkt als een filmtitel -en dat is het ook- maar het betreft in dit geval één van die spotterstrips waarbij men enorme afstanden reist en (gelukkig) veel leuke dingen ziet, om er naderhand achter te komen dat men, hoewel het veel langer leek, slechts twee etmalen van huis is geweest! Voor ons was de open dag op Linz (Oostenrijk) reden genoeg om er eens 'n weekend goed tegenaan te gaan.

### FRANKFURT / RHEIN-MAIN za.09-10-93

Om 's zaterdagsmorgens op tijd in Linz te zijn moest er uiteraard vroeg vertrokken worden, en dus zaten we op vrijdagavond rond tien uur met z'n vieren gezellig in de auto. De rit was opvallend rustig zodat daar helaas zielig weinig over te vertellen valt. Frankfurt ligt op de route naar Oostenrijk zodat we rond één uur in de nacht op de parkeerplaats langs de Amerikaanse poort even onze benen konden strekken. Dankzij de voedseldroppingen boven Bosnië (en natuurlijk de goede verlichting) konden we zonder problemen vier kisten lezen.

#### bezoek:

C-141B	65-0269	USAF	437AW
C-160NG	F211/64-GK	AdLA	ET64
C-160D	50+40	Luftwaffe	LTG61
	50+79	''	LTG63

### LINZ / HÖRSCHING za.09-10-93

Bij Mannheim werd het stuur overgenomen door de reserve-chauffeur die moeiteloos doorreed naar de oostenrijkse grens. Het weer zag er niet al te best uit met laaghangende bewolking en irritante buien, maar misschien dat het nog zou opklaren. In een wegrestaurant hebben we koffie en een oostenrijks ontbijt genuttigd, JP bestelde eieren bij een dame van zulk formaat dat het een wonder mocht heten dat er nog eieren voor JP over waren! Na de grens is het nog maar een klein stukje naar Linz zodat wij daar om iets na zevenen aan kwamen. Uiteraard was er nog niets te beleven maar het leek ons niet onverstandig om vast even te gaan vragen waar de ingang voor de "pers" was. Tot onze verbazing mochten wij meteen het veld oprijden, hoewel er nog geen kip op het veld was. Gelukkig wist iemand dankzij de vorige open dag de weg zodat we zonder al te grote omleidingen (helaas! geen shelterarea alhier...) bij het perscentrum aankwamen. Deze was echter nog gesloten zodat we zelf maar -in de regen- aan een vroege excursie zijn begonnen. Het veld bleek tot onze grote verbazing vol te staan met vliegtuigen. Ondanks het slechte zicht konden we zo'n dertig heli's en een berg Saab 105's onderscheiden. Dit beloofde goed te worden! Achteraf bleek dit niet zo maar een lokale open dag te zijn (zoals de voorgaande keer) meer een nationale "Tag der Luftstreidkräfte", de grootste sinds 1978! Na een half uurtje rondlopen kwamen we een vlieger tegen die ook stond te wachten tot zijn hangaar open ging. Hij bleek Draken-vlieger te zijn en was behoorlijk verbaast dat wij

op de hoogte waren van de schietoefening die zij onlangs in Zweden hadden gehad. Ook de klapband op Mörvenich en het uitwijken van enkele Drakens naar Keulen was ons bekend wat hem nog meer deed verbazen. Toen de hangaar open ging kregen we een persoonlijke rondleiding bij "zijn" Draken. Ondertussen was het perscentrum open gegaan (8 uur) zodat we ons daar zijn gaan inschrijven als waren wij van de pers, en dat zijn we in feite ook een beetje want hoe had anders dit verslag tot stand kunnen komen? Het inschrijven was geen enkel probleem en de faciliteiten waren uitstekend.

Als eerste konden we enkele toestellen op de static zonder linten fotograferen maar dat was gezien het verschrikkelijke weer (lang geleden dat we onze regenpakken zó nodig hadden!) niet echt interessant. We kwamen hierdoor wel dicht bij de onderhoudshangaar ("Flugzeugwerft") die voor al het publiek gesloten was. Een snelle eigen excursie was hier dus noodzakelijk wat door perfect onnozel gedrag onzerzijds een paar heli's opleverde die anders zeer moeilijk tot niet te zien waren. Wij werden in dit initiatief gesteund door enkele broeders van Volkell en Soesterberg die zich eveneens de oostenrijkse "VIP-treatment" toegeëigend hadden. In het perscentrum konden we ons weer even opwarmen (gratis koffie) voor het volgende evenement: een bustocht naar de overkant alwaar we ongehinderd tussen de toestellen door konden lopen. De regenbuien gooiden echter flink roet in het eten zodat er uiteindelijk weinig gefotografeerd werd, de foto's die enkele zwakzinnigen wél gemaakt hebben zullen ongetwijfeld rijp voor de vuilnisbak zijn. Onze "reisleider" zou ons na 20 minuten bij de Saabjes weer oppikken maar voor velen was 20 seconden al lang genoeg. Terug van de overkant hebben we ons gevestigd in de VIP-hangaar alwaar niet alleen de koffie maar ook de broodjes, goulash soep (Vrrrrtt!) en zelfs het bier gratis was! Prima lui die Oostenrijkers.

's Middags leek het weer zich te gaan verbeteren wat door iedereen uiteraard verwelkomt werd. De vliegshow bood eens wat anders dan wat men over het algemeen gewend is. Men is er in Oostenrijk niet vies van om alles zeer dichtbij te laten plaatsvinden wat een beleving op zich is. Wie ooit een paar meter van een stilhangende Huey heeft gestaan weet hoe moeilijk het is om dan te fotograferen. Op het programma stonden onder andere een para-drop uit de twee Skyvans vanaf 250 meter hoogte, een brandblusdemo met Hueys en Porters, een luchtballet van heli's (Grasshoppers tot de tiende macht), een STOL-demonstratie met Porters (geschatte landing ±10 meter) en uiteraard demo's van Saab 105's (waaronder een in tiggerkleuren gespoten) en Drakens. Het geheel werd afgesloten met een massale formatie van alle types in dienst bij de Österreichische Luftstreitkräfte. Helaas bleek de Draken-formatie (de Drakens waren de enige toestellen die niet vanaf Linz vlogen) veel te hoog te zitten om ze allemaal te kunnen lezen, en dat met die enorme nummers!

Laat in de middag hebben we ons bij de persofficier bedankt voor de geboden faciliteiten en hebben we het veld verlaten. Daar kwam in eerste instantie niet veel van terecht want we bleken een lekke band te hebben die dus eerst nog even vervangen moest worden. Weer terug in Duitsland hebben we het eerste de beste hotelletje genomen wat we tegenkwamen alwaar niet alleen de provisorisch klaargemaakte schnitzel maar ook het bier er goed inging.

Een korte uitleg over de indeling van de "ÖL" is hier op zijn plaats. De heli's behoren tot een "Hubschrauber Staffel" van een "Hubschrauber Geschwader" welke weer tot een "Fliegerregiment" behoort. De Saab 105's van het "Jagt Bomber Geschwader" zijn een onderdeel van "Flieger Regiment 3" terwijl de Drakens van het "Überwachungs Geschwader" bij "Flieger Regiment 2" thuishoren. Het "Flachen Flieger Staffel" is een onderdeel van "Flieger Regiment 1", het "Übungs Staffel" valt onder de "Flieger Schule". Dat alles even voor de duidelijkheid...

AB.204B	4D-BF, 4D-BL, 4D-BM, 4D-BP, 4D-BR, 4D-BT, 4D-BV, 4D-BW, 4D-BX, 4D-BY, 4D-BZ	ÖL	2HS/HG3/FR3
AB.206A	3C-JA, 3C-JB, 3C-JD, 3C-JE, 3C-JF, 3C-JG, 3C-JH, 3C-JI, 3C-JJ	"	2HS/HG2/FR1
AB.212	5D-HB, 5D-HC, 5D-HD, 5D-HE, 5D-HF, 5D-HG, 5D-HH, 5D-HI, 5D-HJ, 5D-HK, 5D-HO, 5D-HP, 5D-HQ, 5D-HS, 5D-HU, 5D-HV, 5D-HW, 5D-HX	"	"
OH-58B	3C-OA, 3C-OB, 3C-OC, 3C-OD, 3C-OE, 3C-OG, 3C-OH, 3C-OI, 3C-OJ	"	3HS/HG2/FR1
J-35Ö	07, 17, 22 03, 04, 12, 20, 21 05, 06	"	1S/ÜG 2S/ÜG ÜG
L-19A	3A-CD, 3A-CH, 3A-CS	"	FR3
PC.6B-2/H-2	3G-EA, 3G-EB, 3G-EC, 3G-ED, 3G-EE, 3G-EF, 3G-EG, 3G-EH, 3G-EL, 3G-EM	"	FFS
PC.7	3H-FA, 3H-FC, 3H-FD, 3H-FE, 3H-FF, 3H-FG, 3H-FH, 3H-FL, 3H-FM, 3H-FP	"	ÜS
S.105Ö	A, B, D, E, G, J (yellow) C, G, H, J (red) B, F, G (green) A, B, D, E, G, I (blue)	"	1S/JaBoG " 2S/JaBoG "
SC.7 Srs 3M	5S-TA, 5S-TB	"	FFS
SE.3160	3E-KC, 3E-KI, 3E-KJ	"	1HS/HG2/FR2
SA.316B	3E-KN, 3E-KP, 3E-KS, 3E-KU, 3E-KX	"	"

preserved:

J-29F	M (yellow)	ÖL	1S/JaBoG
Vampire T.55	5C-VF	"	"

**ANSBACH zo.10-10-93**

De zondag hebben we gebruikt om in alle rust langs enkele velden terug naar huis te rijden. Het eerste doel was het Amerikaanse landmacht-veld Ansbach alwaar ons oponthoud iets langer bleek te duren dan verwacht. We stonden langs de weg naar de hoofdpoot de Blackhawks te lezen en dat levert natuurlijk problemen op. Terwijl wij net klaar waren kwam er een enkele Amerikaanse MP aangereden die uitgebreid onze auto begon te inspecteren. Nonchalant zijn wij naar hem toegelopen en vroegen hem "wat er aan de hand was". Als je zulke situaties al minstens honderd keer meegemaakt hebt kun je vooraf al voorspellen wat er gaat gebeuren. De Amerikaan wees ons erop dat onze activiteiten verboden waren waarop wij reageerden dat hij ongelijk had. De strijd bleef hiermee onbetwist en dus werd de Polizei erbij geroepen.

In tegenstelling tot andere politiekorpsen waren de ordehandhavers van Ansbach niet bekend met het begrip "spotten", en dus moesten we mee naar het bureau. Hier werd aan de hand van enkele registratie-boeken duidelijk gemaakt dat er niets geheimzinnigs of strafbaars aan onze hobby was. Als klap op de vuurpijl kwam het commentaar van een inderhaast gebelde deskundige die inderdaad bevestigde dat wij geen strafbare feiten gepleegd hadden. Niet alle politie-beambten waren blij met deze uitspraak maar ze moesten ons laten gaan. Op dat moment raakte de MP'er -die achter ons aan naar het politiebureau was gereden- ietwat in paniek want er was iemand van "intelligence" onderweg die speciaal voor ons uit zijn zondagse bed was gekropen. In overleg met de Polizei hebben wij besloten even op deze man te wachten, niet dat wij perse met hem wilden praten maar als we op dat moment aangereden waren dan hadden we alleen maar het negatieve beeld wat deze mensen over ons spotters hebben bevestigd.

Na een steeds vriendschappelijker wordend gesprek met de MP'er (JP bleek een paar jaar geleden in de VS op hetzelfde veld te zijn geweest als waar de MP'er toen gestationeerd was) kwam de "intel-man" vijf minuten later binnenzetten en werd direct teleurgesteld door de mededelingen dat wij weer op vrije voeten waren, maar dat wij op hem gewacht hadden kon hij wel waarderen, alhoewel het hem ook een beetje vreemd in de oren klonk. Het gesprek werd een herhaling van voorgaande gesprekken met vergelijkbare personen: hij beweerde dat de hobby illegaal en gevaarlijk was terwijl wij al zijn argumenten direct wisten te ontkrachten. Uiteindelijk was hij wel overtuigd van onze bedoelingen en begreep hij ook wel dat de meeste informatie die hij als "gevaarlijk" beschouwde gewoon via officiële kanalen te verkrijgen zijn. Toch bleef hij overtuigd van het gevaar dat mensen met kwaadaardige bedoelingen gebruik konden maken van onze aantekeningen, waarna hij doodleuk vroeg of hij onze aantekeningen mocht kopiëren... Na een kwartiertje praten hebben we ze goedendag gewenst, met het gevoel iets goeds gedaan te hebben voor de spottershobby: weer iemand die eindelijk doorheeft dat spotters geen gevaarlijke terroristen zijn.

Door al dit gedoe hadden we flink honger gekregen en de McDee in het centrum van Ansbach leek ons de ideale plaats om dit probleem te verhelpen. De Apaches in Ansbach hebben we verder maar laten schieten omdat die sowieso niet eenvoudig te lezen zijn. Tegenover de in Oude Pekela zo beruchte clown was nog een parkeerplaatsje vrij. Helaas bleek dit bij terugkomst een ietwat slecht aangegeven bushalte te zijn, de buschauffeur die net kwam aangereden kon het absoluut niet waarderen en werd zelfs een beetje kwaad wat ons natuurlijk geheel niet kon boeien. Op naar het volgende veld!

UH-60A	79-23271, 80-23434, 82-23661, 82-23663,	US Army	7/1Avn
	82-23702, 82-23720, 82-23722, 82-23731,	"	"
	82-23743, 82-23751, 82-23754, 82-23755,	"	"
	86-24556, 87-24647	"	"
AH-64A	87-0417	"	1Avn

#### SINSHEIM zo.10-10-93

Omdat Stephan nog nooit in het museum van Sinsheim geweest was werd dat onze volgende stop. Gelukkig voor de anderen stonden er op het parkeerterrein drie "nieuwe" ex-oostduitse kisten zodat deze stop ook voor hen niet nutteloos was. Langs het museum was een of ander western-evenement aan de gang wat op en rond het museum de meest wazige typetjes in cowboy-uitmonstering opleverde...

MiG-21SPS	22 33 (ex 861)	BMVg
MiG-23ML	20 27 (ex 550)	"
Su-22M-4	25 20 (ex 704)	"

#### HEIDELBERG zo.10-10-93

Het piepkleine Army-vliegveldje van Heidelberg lag op de route en dus zijn we daar eventjes gestopt, hoewel er doorgaans weinig nieuws te halen valt. Onder de categorie "opmerkelijk" valt UH-1 67-17695, deze Huey heeft jarenlang op Maastricht gebaseerd gestaan en gaat ons nu blijkbaar hier lastig vallen! Volgens ons is dit de meest vaak gespotte Army-Huey in Europa.

C-12C	73-22254, 76-22557, 77-22950, 78-23128	US Army	207AvCo
UH-1H	67-17290, 67-17695, 70-16433, 71-20117	"	"
UH-60A	83-23855, 83-23869, 87-24589	"	"

**COLEMAN BARRACKS zo.10-10-93**

Het Army-vliegveld bij Scharhof is ook niet meer wat het eens geweest is. De rijen Hueys en Kiowa's hebben plaats gemaakt voor een tijdelijke opslag van Hueys en Blackhawks die in ijltempo afgevoerd worden naar de VS. Voordeel van deze opslag is dat de heli's geheel ingepakt met zwarte serials op de witte ondergrond staan te wachten op vervoer. Helaas staan ze niet netjes op een rij zodat er maar een gedeelte van te lezen is.

CH-47D	87-0097, 87-0098, 87-0099, 87-0100, 87-0104, 87-0105, 87-0106, 87-0109, 87-0111	US Army	Dco/502AvReg " "
UH-60A	82-23737, 88-26075		"

opslag:

UH-1H	69-15238, 70-15746, 74-22351, 74-22356	US Army
UH-60A	80-23444, 81-23548, 82-23700	"

**FRANKFURT / RHEIN MAIN zo.10-10-93**

Op het moment dat we weer op frankfurt aankwamen begon het al behoorlijk donker te worden wat het lezen niet zou vergemakkelijken. Op de parkeerplaats langs de hoofdepoort kwamen we een potige neger in camouflagepak tegen die niet helemaal begreep waarom wij met verrekijkers rond liepen. "You guys can't do that!", waarop wij hem nog verder in de war brachten door te zeggen "Yes, we can!". Terwijl wij het doembeeld van een uur wachten op de Polizei al zagen naderen raakte onze zwarte vriend zover van streek dat hij ons uiteindelijk maar liet gaan. Prima figuur voor een bewakings-functie! Even later op het bezoekersterras aangekomen bleek het ondertussen al zo donker te zijn dat veel niet meer gelezen kon worden. Gelukkig waren enkele Volkel-collegae ons een uur voor geweest zodat we achteraf enkele nummers konden achterhalen waarvan we zeker waren dat ze er nog stonden (nee, we hebben niet zomaar alles overgeschreven...). Dankzij de situatie in Bosnië valt er over de aanwezige Herculessen niet te klagen, leukste exemplaar was die van de New York ANG in lichtgrijze en felrode kleuren.

C-130E	68-10943	USAF	37ALS
<u>bezoek:</u>			
C-130E	64-0499/FT, 64-0525/FT 64-0529/FT, 68-10939/FT	USAF	317AW "
C-130H	83-0487 84-0213 85-1363, 85-1364	"	139ALS/NY ANG 142ALS/Del ANG 181ALS/Tex ANG
KC-135	57-2601	"	151ARS/Ten ANG
C-141B	65-0269 66-0130 66-0204	"	437AW 183ALS/Msp ANG
UH-60A	77-22723, 82-23676	US Army	
C-160NG	F211/64-GK	AdIA	ET64
C-160D	50+40 50+79	Luftwaffe	LTG61 LTG63

Rond een uur of tien waren we weer thuis, slechts 48 uur nadat we vertrokken waren. Resultaat: meer dan 50% van de oostenrijkse luchtmacht, twee aanhoudingen en enkele bierglazen rijker. Servus!

## ALOHA SGE

Na de exotische bestemming van een jaar geleden, Japan, werd het nu weer tijd voor een wat meer "normale" spotterstrip. Een tweetal weken USA rondom de open dagen van Edwards AFB, NAWAS Point Mugu en March AFB leek ons wel iets. Een toeristische vakantie in augustus bracht ons het idee om in combinatie hiermee ook de vijftigste staat van de USA, Hawaii, op zijn vliegtuigwaardé te gaan onderzoeken.

Zo gezegd, zo gedaan en na een tien dagen durende reis door de droge hitte van California, Nevada en Arizona werd op zondag 31 oktober vanuit Los Angeles met een 747 van United Airlines begonnen aan de vlucht naar het paradijs op aarde. De vele vakantie-folders en de diverse TV-series doen dit in ieder geval vermoeden alsmede het typische Amerikaanse gedrag van het personeel aan boord van de 747. Na vijf uur vliegen komen wat eilanden in zicht en wordt begonnen met de daling wat uiteindelijk resulteert in een geslaagde landing op het vliegveld van Honolulu. Eerst maar eens de goede tijd instellen want naast het tijdsverschil van twee uur was er afgelopen nacht in California ook nog een einde gekomen aan de zomertijd. Het bleek inmiddels 12 uur in de middag te zijn. Vol spanning stapte we uit want zouden we nu door van die leuke "Aloha"-meisjes, inclusief de bekende bloemenslinger, worden begroet? Het bewijs dat je niet alles moet geloven wat je op TV en in folders ziet werd al meteen geleverd. Voor ons dus geen bloemen, maar laten we eerlijk zijn dat het eigenlijk in deze milieubewuste tijd niet meer past om volop met bloemen te gooien. Hoe dan ook, Aloha Hawaii, hier is SGE.

### HONOLULU IAP/HICKAM AFB

zondag 31-10-1993

De meeste civiele vliegvelden zijn overzichtelijk en makkelijk toegankelijk en dat geldt ook voor Honolulu International Airport. Op dit vliegveld is een militair gedeelte gevestigd dat beter bekend staat als Hickam AFB. Maar je raad het al, het enige stukje begroeiing in de vorm van palmbomen en struiken bevindt zich voor het militaire gedeelte zodat je alleen vliegend militair materieel kunt waarnemen. Na de teleurstellende ontvangst moesten we al meteen in actie komen. Een taxiënde KC-135 eiste al onze aandacht op. Dit bewees maar weer eens dat je een verrekijker altijd als handbagage mee moet nemen.

91489

KC-135E

191ARS/Utah ANG

Hierna werd de bagage opgehaald en gingen we richting autoverhuur. Na de bekende en tijdrovende administratieve handelingen reden we naar het hotel wat slechts vijf minuten verderop was. Om allerlei problemen te voorkomen hadden we dit al vanuit Nederland geboekt. Onze kamers boden een prachtig uitzicht over een deel van het vliegveld en de stad Honolulu. Aangezien het zondag was en Hawaii waarschijnlijk meer te bieden heeft dan vliegtuigen gingen we maar eens naar het centrum van Honolulu en uiteraard Waikiki Beach. Voor wat betreft de stranden en de vrouwen moeten we bekennen dat de diverse folders en TV-series aardig overeen komen met de werkelijkheid. Ook is de sfeer beter dan op het vaste land van de USA. Het komt allemaal wat vriendelijker en veiliger over. Dat een aantal spullen in de USA goedkoper zijn dan bij ons zal wel niet bij iedereen bekend zijn maar een goed voorbeeld is kleding, zoals LEVI's jeans die maar de helft kosten van de prijs in Nederland. Ook de recent uitgekomen CD's van de Beatles zijn een mooi voorbeeld. In Nederland 130 gulden, in Hawaii 40 gulden.

Na al onze sociale verkenningen eiste inmiddels de inwendige mens onze aandacht op. In de buurt van het hotel vonden we een restaurant waar, hoe kan het ook anders, een Amerikaanse steak uitkomst bracht.

Na het bekende Amerikaanse ontbijt, een ei hoort erbij, werd al vroeg de hoofdingang van Hickam AFB door ons bezocht. De Amerikanen zijn door de jaren heen slimmer geworden en om opstoppingen aan de ingang te voorkomen hebben ze meestal een bredere ingang gemaakt maar voor bezoekers hebben ze een zogenaamd visitors center gebouwd. Omdat onze verkenner al in augustus was geweest waren sommige instanties op de hoogte van onze komst in november en wij in het bezit van de goede telefoonnummers. Eén en ander resulteerde in een afspraak met de Air National Guard in de middag en een bezoek aan de rest van het vliegveld op dinsdag. Dat was alvast geregeld.

Snel gingen we verder naar Wheeler Army Air Field wat slecht 20 minuten autorijden verderop ligt. Op dit vliegveld is zowel Army National Guard en reguliere Army gestationeerd en vanwege het voorwerk van onze verkenner waren we in het bezit van de namen van de diverse kontaktpersonen. De wacht was in goede doen want zonder moeite konden we doorrijden. Vlak na de hoofdingang bevinden zich de hangaar en het platform van de Army National Guard. Bij binnenkomst werd onze verkenner reeds herkend en in een mum van tijd was ons bezoek geregeld. Eerst naar de hangaar en daarna het platform. Hierop staat ook nog de vorige gate-guard, een O-2 van de USAF. Tot voor kort was Wheeler een Air Force Base maar nu de Army het veld had overgenomen was er geen behoefte meer aan deze gate-guard. Het lot is dan ook onbekend. In 1994 zal de eenheid omschakelen op de CH-47D. Men was nu dan ook al bezig met het klaarmaken van het huidige materieel voor transport naar een niet nader genoemd land. Naast de helicopters onderhoudt deze eenheid ook de C-26 welke onder andere gebruikt wordt door de gouverneur van Hawaii.

#### 193<sup>RD</sup> Aviation Hawaii MG

C-26B: 90515

UH-1H: 68-16411,71-20121,72-21648

AH-1S: 66-15298,67-15543,67-15655,67-15744,67-15754,67-15787,67-15796,68-15083,68-15212,70-15956,70-16098,71-20994,71-21018,71-21019,71-21024.

OH-58A: 71-20595,71-20763,71-20818,72-21211,72-21216,72-21219,72-21223,72-21230,72-21241,72-21355,72-21357,72-21358,72-21446.

Na ons afscheid van de National Guard werd de tocht op Wheeler vervolgd langs nog een platform vol met heli's. Deze zijn allemaal van de actieve Army-eenheid, de Aviation Brigade van het 25th Infantry Division (Light). Onze kontaktpersoon is iemand van security en daarom het lijkt ons een goed idee om maar eens bij het hoofdkwartier op zoek te gaan naar deze persoon. Dit werd, achteraf bekeken, het begin van een lijdensweg. In het begin was deze persoon totaal onbekend maar na enige tijd zoeken werd hij wat bekender. Het bleek dat hij van een overkoepelende organisatie was, maar die was uiteraard op een andere plaats op het eiland gestationeerd.

Ondertussen begonnen meerdere militairen belangstelling te krijgen en de één of andere achterdochtige persoon vond het toch maar vreemd dat wij helemaal uit Europa kwamen om naar helicopters te komen kijken die toch ook in Duitsland te zien waren. Later bleek dat een groot deel van het personeel ooit in Duitsland was geweest voor een tour of duty, zoals dat zo mooi heet. Toen het duidelijk werd dat het wat langer ging duren mochten we plaatsnemen in een kantoorje. De koffie werd aangerukt en vervolgens maar wachten terwijl de rest van de Army in conclaaf ging om te bepalen wat ze met ons moesten doen. Na bijna twee uur wachten was dan eindelijk de dollar gevallen, we mochten de diverse battalions gaan bezoeken en we kregen zelfs toestemming om te fotograferen.



Als eerste werden we gedropt bij het 4-25 Battalion. Men beschikt over UH-1s, OH-58s en H-60s. Degene die ons hier op het platform moest rondleiden had het niet zo goed begrepen. Hij vond het maar vreemd dat we alle heli's wilden bekijken en fotograferen en dit resulteerde in het missen van een tiental UH-1s en OH-58s.

UH-1H: 66-15319,69-15027,71-20224,74-22352,...-16236  
OH-58A: 70-15252,71-20571  
EH-60A: 86-24563  
UH-60A: 84-23992,84-23994,84-24002,84-24006,84-24009,84-24011,84-24012,84-24013.

De burens van het 4-25 zijn de UH-1s van het 68 MedDet. Gelukkig was de commandant, een UH-1 piloot, aanwezig en hij vond het gelukkig heel normaal dat we naar zijn helicopters kwamen kijken.

UH-1H: 72-21641  
UH-1V: 69-15180,71-20024,73-22066.

Tijdens dit bliksembezoek werd ons gevraagd of we ook interesse hadden in het zuster-squadron wat met CH-47s op NAS Barbers Point is gestationeerd. Dat leek ons wel iets en ter plekke werd een basisbezoek geregeld voor de volgende dag.

De tijd staat niet stil en toen we in de buurt van de twee resterende battalions kwamen moesten we vaststellen dat hier te weinig tijd voor beschikbaar was. We gingen snel naar binnen bij de diverse kantoortjes om te vragen of we de volgende dag terug mochten komen. Bij beide battalions vond men dit geen probleem. Ondertussen hadden we toch kans gezien om nog wat heli's op te nemen. Je weet maar nooit of die de volgende dag weg zijn !

AH-1F: 67-15705,67-15838,70-15970

**preserved**

68-11144	O-2A	ex USAF	platform NG
615245	OH-23	ex Army	hoofdpoort

Tot zover dit eerste deel van het SGE-ondernemen op Hawaii. Volgende keer gaan we vrolijk verder met het merendeel van deze trip. Tot slot -als extra- heeft onze eigen chef-kok gezorgd voor een passend recept.

**TOSTI HAWAII**

Besmeer 2 sneetjes brood met boter en beleg beide sneetjes met een plak kaas. Beleg daarna beide sneetjes met ieder een halve plak annanas en een theelepel geconfijte gember. Leg beide sneetjes op elkaar en doe ze daarna in een tosti-ijzer. Smakelijk eten!

# OUDE GLORIE

Dankzij de belangeloze medewerking van enkele mensen hebben we de beschikking over een aardig foto-archief waar heel veel leuke oude plaatjes in voor komen. We laten er nog eens 3 de revue passeren, uiteraard alle genomen op Eindhoven.

## **LOCKHEED T-33A-1-LO M-54**

Op 5 februari 1964 werd T-Bird 51-17411 van de USAF gekocht met 2915 vlieguren op de klok. Vanaf Mildenhall werd het toestel naar Woensdrecht overgevlogen alwaar het als de M-54 dienst ging doen bij de Transitie Vlieg Opleiding (TVO). De daarop volgende acht jaar verhuisde het toestel regelmatig van vliegbasis, het is in totaal vier keer in dienst geweest bij de basisvlucht van Eindhoven. Begin jaren zeventig was het met de T-33 binnen de KLu gedaan, maar in tegenstelling tot de meeste toestellen (die formeel eigendom waren van de VS) werd de M-54 niet overgedragen aan een andere luchtmacht. Als één van de drie in Nederland bewaard gebleven T-33's kwam de M-54 op 26 mei 1972 terecht op de KMA in Breda als monument. Het toestel bleef daar dertien jaar staan totdat het op 1 juli 1985 verhuisde naar Woensdrecht. Daar werd het toestel omgespoten in de kleuren van het demo-team "Whiskey Four" met de nepregi "M-52". De kist staat tot op de dag van vandaag in goede toestand op Woensdrecht.

## **LOCKHEED RT-33A-1-LO M-103**

Op deze ietwat licht uitgevallen foto hangt één van de drie KLu RT-33's in de landing van Eindhoven. Als voorbereiding voor de komst van RF-84F Thunderflashes bij 306 verkennings-squadron leverden de Amerikanen drie tot eenpersoons fotoverkenner omgebouwde T-33's aan de KLu. De laatste van de drie werd op 13 juni 1957 als de 41522 van de Turkse luchtmacht afgeleverd aan de KLu (jawel!), bij de Turken had het toestel slechts 292 uren gevlogen. Precies één maand later werd het bij 306 squadron in dienst genomen als de "TP-21". Eind '57 werden de drie RT-33's bij 306 al weer uitgefaseerd en overgedragen aan de Basis Fotovlucht Deelen. In 1963 werden de camera's uit de twee overgebleven toestellen (de M-101 verongelukte in 1959) gehaald en kregen ze een opleidingstaak op Woensdrecht en later Twenthe. De RT-33A was zeer geliefd omdat het dankzij de extra brandstoftanks maar liefst vier uur in de lucht kon blijven, ongekend lang voor die tijd. Op 21 oktober 1971 werd de M-103 uit dienst genomen en formeel overgedragen aan de USAF, die direct de opdracht gaf het toestel te slopen. Ontmanteling geschiedde bij de DVM na 2071 vlieguren bij de KLu.

## **REPUBLIC F-84F-76-RE THUNDERSTREAK 36975/36-48**

Deze Italiaanse Streak werd eind jaren zestig tijdens een rotatie met het 36<sup>o</sup> Stormo op Eindhoven gefotografeerd. In juli 1972 werd het toestel met code 50-10 op Piacenza buiten dienst gesteld, precies vijf jaar later verhuisde de Streak naar Castrette alwaar onderdelen gebruikt werden om een andere Streak -de 36646- op te knappen, de restanten werden daarna verschroot. De opgeknapte F-84 verhuisde in 1977 of 78 van Castrette naar Vedelago, in dit kleine dorp staat de kist bij een winkel met de nepregi "36634/51-30".





De oostenrijkse luchtmacht heeft nog maar acht AB.204's in dienst, een paar daarvan waaronder de 4D-BX vlogen voor tijdens de open dag op Linz. (09-10-93)



Een leuk programmapunt op Linz was de STOL-demonstratie door enkele PC.6 Turbo-Porters. De 3G-EG had maar enkele meters nodig om te landen. (09-10-93)



AB.206 3C-JD vliegt tijdens het "luchtballiet" op enkele meters afstand langs het publiek. Meer over deze open dag op Linz in de Thrillseekers. (09-10-93)