

ACE

Eindhoven Gilze-Rijen



1994 / 1

Februari



De PH-FEY in Celtic kleuren stond er onlangs in deze staat bij. Het toestel is ondertussen vertrokken, hopelijk in iets meer complete toestand! (02-02-94)



Aerofurn kreeg begin februari de oostenrijkse Dash-8-300 OE-LLZ op bezoek om in de huiskleuren van eigenaar Tyroleaan te worden gespoten. (09-02-94)



Het licht gaat bijna uit bij 316... Om dit te gedenken krijgen alle F-16's een grafzerk op de staart. De J-210 was de eerste met dit vreemde embleem. (09-02-94)

REDACTIONEEL

ACE AVIATION MAGAZINE

Pisanostraat 272
5623 CJ Eindhoven
040 - 455004

ACE is een twee-maandelijkse gezamenlijke uitgave van Spotting Group Eindhoven en Gilze-Rijen Aviation Society, en is alleen bedoeld voor privé gebruik. Overname van gegevens is enkel met bronvermelding toegestaan. SGE- of GRAS-lidmaatschap (1 jan t/m 31 dec) is inclusief ACE-abonnement.

Lidmaatschap SGE : f 25,00
Abonnement ACE : f 22,50
Losse nummers : f 3,00
ABN-AMRO bankrekening
52.86.95.479 t.n.v.
Spotting Group Eindhoven,
met vermelding van naam
en adres. Giro van de
bank is 10 65 135.

Lidmaatschap GRAS: f 25,00
Girorekening 1001798
t.n.v. G.R.A.S. Tilburg,
met vermelding van naam
en adres.

Redaktiesamenstelling:

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

Beste lezers,

Enkele lezers zullen ondertussen al op de hoogte zijn van het samenwerkings-verband dat SGE is aangegaan met onze collegae van Gilze-Rijen, meer daarover op de volgende pagina. Dit heeft natuurlijk invloed gehad op de lay-out van de ACE maar het is er naar onze bescheiden mening alleen maar netter op geworden. We hebben een blad met meer inhoud voor hetzelfde geld gekregen, wat willen we nog meer ?

In dit alweer twintigste nummer hebben we heel wat leuks te bieden. Niet alleen sluiten we de artikelen over de Chinook en de recente trip naar Hawaii af, maar ook voor het eerst movements van Gilze.

MEDEWERKERS:

Aerofurn, Frans vd Broek, Hans v Doesburg, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Mr.Grolsch, Michiel van Herten, Stephan Lodewijks, Patrick v Stiphout, Jonathan Verschuuren, Vlb Eindhoven/Gilze-Rijen.

INHOUD:

Redactioneel	1
SGE / GRAS	2
In de Landing	4
Runway 28	9
ACTuEel	12
Monografie - Chinook deel 3	16
Sterke Verhalen - Bournemouth	24
Museumstukken - Yeovilton	27
Spotlicht - KLU/MLD 2000	30
Er Was Eens - mei 1940	34
Thrillseekers - Hawaii deel 2	36
Oude Glorie	40

FOTO VOORPAGINA:

De C-5 is de eerste F-27 in het nieuwe grijze kleurenschema. Ook de C-130's en de Fokker 60's komen er zo uit te zien.

SGE / GRAS

SAMENWERKING SGE EN GRAS

Met het eerste nummer van 1994 betreden we een nieuw tijdperk, namelijk dat van de hechtere samenwerking tussen de spottersverenigingen van Eindhoven en Gilze-Rijen. De twee verenigingen zijn vooralsnog niet van plan om te gaan fuseren maar er is besloten om gezamenlijk één blad uit te brengen. Hoe is dat gekomen ?

Aan de kant van Gilze-Rijen wilde het al een tijdje niet meer zo vlotten met hun blad "Runway 28", te weinig mensen moesten teveel werk verrichten om een kwalitatief goed blad op tijd de deur uit te krijgen. De kans was dus groot dat het blad in 1994 op zou houden te bestaan, of in ieder geval minder vaak zou gaan verschijnen. Aan de kant van Eindhoven werd deze ontwikkeling met interesse gevolgd, maar in plaats van af te wachten tot het te laat is werd besloten contact op te nemen met Gilze. Misschien dat er nog iets te redden viel want het zou zonde zijn als door het verdwijnen van een eigen blad ook bijvoorbeeld de movements van Gilze en de door Gilze-spotters gemaakte trips voor het nageslacht verloren zouden gaan. Na enkele telefoontjes en een gezamenlijke vergadering werd tot het volgende samenwerkingsverband besloten:

Spotting Group Eindhoven en Gilze-Rijen Aviation Society blijven als twee aparte verenigingen bestaan. De "Runway 28" verdwijnt maar wordt gedeeltelijk opgenomen in de "ACE" die daardoor het verenigingsblad van zowel SGE als GRAS wordt. Om toch hun eigen identiteit te kunnen behouden zullen de Gilze movements apart onder de sectie "Runway 28" behandeld worden, voor de rest worden de artikelen afkomstig van Gilze opgenomen tussen die van Eindhoven. De kop "SGE'tjes" heeft plaats moeten maken voor de bovenstaande kop.

Wat heeft dit voor gevolgen voor de leden van zowel SGE als GRAS? SGE leden krijgen voor hetzelfde geld een blad met meer inhoud, samengesteld door een grotere groep mensen. Als de terugloop van Eindhoven-movements in ogenschouw wordt genomen gaan we er nu op vooruit in plaats van achteruit. GRAS leden verliezen natuurlijk hun eigen blad, maar dat was waarschijnlijk in de toekomst toch wel gebeurd. Daarvoor in de plaats krijgen ze een ander blad waarin ze toch hun eigen vertrouwde artikelen (movements, tripverslagen, etc) terug kunnen vinden. Volgens ons is dit een compromis waarmee iedereen tevreden kan zijn, zo niet dan horen we dat graag.

Voor de rest is er weinig veranderd. De wijze van betaling blijft hetzelfde, en ook het insturen van movements, artikelen en fotomateriaal moet nog steeds naar dezelfde mensen. Denk niet dat we nu opeens genoeg materiaal hebben om dit blad te vullen, we zitten nog steeds te springen om elke movement, foto, etc..

Tot zover deze korte verklaring die hopelijk voor iedereen voldoende is om tevreden te zijn over de gang van zaken. De toekomst zal ons leren hoe de twee verenigingen en hun gezamenlijk blad zich zullen ontwikkelen. Rest ons alleen nog iedere lezer het allerbeste te wensen in 1994, op welk gebied dan ook maar natuurlijk vooral als het gaat om onze gezamenlijke hobby.

LIDMAATSCHAP 1994

Wie door al deze veranderingen nog steeds niet heeft betaald krijgt nogmaals een kans. Een los abonnement kost f 22,50, over te maken op de rekening van SGE.

SGE

Lidmaatschap: f 25,00

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

GRAS

Lidmaatschap: f 25,00

Girorekening 1001798 t.n.v.
G.R.A.S. Tilburg, met vermelding
van naam en adres.

VOLKEL WINT SPOTTERS-KAMPIOENSCHAPPEN

11 December was het weer zover, Soesterberg organiseerde de jaarlijkse spotters-kampioenschappen wat traditioneel uitmondde in een reuze gezellige dag. De quiz was zeer vakkundig samengesteld maar werd algemeen vrij moeilijk bevonden, zo had zelfs de winnaar slechts 61,1% van de 350 vragen goed beantwoord. Zoals ook vorig jaar was gebleken valt er met alleen parate kennis hier geen eer aan te behalen, er moet echt op gestudeerd worden. Dat is eigenlijk jammer want de kampioenschappen zijn indertijd ontstaan om juist die parate kennis te testen. Toch niets dan lof voor Soesterberg die met de meest uiteenlopende vragen de teams steeds opnieuw wisten te verrassen.

Een klein beetje trots zijn we toch wel op het team van Volkel dat uiteindelijk de trofee mee naar huis mocht nemen. Het SGE-team eindigde met een vijfde plaats in de midden moot, beter dan vorig jaar maar natuurlijk een heel eind weg van de nagestreefde overwinning. Gilze bleef op de zesde plaats weer net onder Eindhoven steken. De volgende keer hoeven we niet zo ver te reizen want dan mag Volkel het evenement voor de tweede keer gaan organiseren.

Na het beëindigen van de quiz was de dag nog niet afgelopen. 's Avonds viel er een hele hoop gezelligheid te halen met als hoogtepunt het draaien van wat stiekem al aangekondigd werd als het "nationale spottersarchief". Soesterberg heeft zelf een aardig archief en dat van Volkel is ook heel leuk, maar het SGE archief spande uiteraard de kroon!

De eindstand was als volgt:

plaats	vereniging	punten	%
1	Spotting Group Volkel	214	61,1 %
2	Aviation Group Leeuwarden	205	58,6 %
3	Groningen Eelde Air Spotters	196	56,0 %
4	Stichting Valkenburgse Vliegtuig Spotters	187	53,4 %
5	Spotting Group Eindhoven	182	52,0 %
6	Gilze Rijen Aviation Society	170	48,5 %
7	Luchtvaart Vereniging Twenthe	166	47,4 %
8	Panoravia (Twenthe)	121	34,5 %

Opvallend is hoe dicht de teams bij elkaar geëindigd zijn, op een totaal aantal van 350 vragen. Net zoals de voorgaande jaren leek het in het begin weer alsof Leeuwarden ging winnen, maar tot opluchting van velen hoeven we de volgende keer niet half Nederland door te rijden om de kampioenschappen bij te wonen. Niet dat we het ze niet gunnen, maar toch...

IN DE LANDING



De veranderingen op ons vliegveld zullen ook wel invloed hebben op het aantal vliegbewegingen. Hopelijk blijven de bezoekers komen en worden ze ook nog door ons allen waargenomen. En dan ook insturen natuurlijk! We beginnen met een aardige partij aanvullingen en enkele correcties.

MILITAIR OKTOBER 1993 AANVULLINGEN & CORRECTIES

04	71-0880	C-9A	75ALS	*	<u>1500u</u> , 3x
05	E24/314-TW	Alpha Jet	GE314		<u>dep.05</u>
	E143/314-UJ	Alpha Jet	GE314		<u>dep.05</u>
07	594	F-5B	336skv		dep.08, "Tramp"

MILITAIR NOVEMBER 1993 AANVULLINGEN & CORRECTIES

01	J-874	F-16A	312sqn		
	J-879	F-16A	312sqn		
	J-651	F-16B	312sqn		
	J-655	F-16B	306sqn		
	J-656	F-16B	312sqn		
04	J-068	F-16B	315sqn	*	
	L-01	Pilatus PC.7	EMVO	*	
12	CH-..	C-130H	20sm	*	<u>1520-1630u</u> , "baf623"
15	L-01	Pilatus PC.7	EMVO	*	
	L-07	Pilatus PC.7	EMVO	*	
22	J-141	F-16A	314sqn	a	
	J-368	F-16B	314sqn	a	
	J-884	F-16B	314sqn	a	
23	J-138	F-16A	314sqn	a	
	J-635	F-16A	306sqn	a	
24	J-138	F-16A	314sqn	d	
	J-141	F-16A	314sqn	d	
	J-368	F-16B	314sqn	d	
	J-884	F-16B	314sqn	d	
30	XZ328	Gazelle AH.1	654sqn	a	
	J-141	F-16A	314sqn		
	J-360	F-16A	314sqn		

Een aardige stoot aanvullingen, maar helaas bijna allemaal F-16's. Een vrij ongewone bezoeker voor Eindhoven zagen we op de laatste dag van de maand in de vorm van een Britse Gazelle. Het wentelwiekje vertrok weer op 2 december, waarschijnlijk om het verdwijnen in de zak van Zwarte Piet te vlug af te zijn.

MILITAIR DECEMBER 1993

02	XZ328	Gazelle AH.1	654sqn	d	
14	A-453	Alouette III	GPH		
21	3+..	F-4F	LW	*	13.00 uur

MILITAIR JANUARI 1994

11	H17	A-109HO	SLV	a	
12	H17	A-109HO	SLV	d	
	J-637	F-16A	306sqn		
	J-648	F-16A	306sqn		
17	J-137	F-16A	314sqn	a	
	J-139	F-16A	314sqn	a	
	J-146	F-16A	314sqn	a	
	J-360	F-16A	314sqn	a	
	J-367	F-16A	314sqn	a	
18	J-135	F-16A	311sqn	a	
	J-137	F-16A	314sqn	d	
	J-139	F-16A	314sqn	d	
	J-140	F-16A	311sqn	a	
	J-146	F-16A	314sqn	d	
	J-360	F-16A	314sqn	d	
	J-362	F-16A	312sqn	a	
	J-367	F-16A	314sqn	d	
	J-872	F-16A	312sqn	a	
	J-879	F-16A	312sqn	a	
	J-649	F-16B	306sqn	a	
	J-885	F-16B	311sqn	a	
	L-09	Pilatus PC.7	EMVO	*	15.45 uur
	L-..	Pilatus PC.7	EMVO	*	11.45 uur
19	047	Yak-40	36SPLT	a	
	J-135	F-16A	311sqn	d	
	J-140	F-16A	311sqn	d	
	J-872	F-16A	312sqn	d	
	J-879	F-16A	312sqn	d	
	J-649	F-16B	306sqn	d	
	J-885	F-16B	311sqn	d	
20	J-362	F-16A	312sqn	d	
22	047	Yak-40	36SPLT	d	
24	AT..	Alpha-Jet	9M	*	
26	4.+..	Alpha Jet	J8G49		
	4.+..	Alpha Jet	J8G49		
	3.+..	F-4F	JG71		
	J-64.	F-16A	306sqn		

Regelmatig wijken F-16's uit naar Eindhoven. Niet alleen vanwege operationele redenen maar ook voor feestjes. Tijdens het avondvliegen op de 18e kwam een flinke partij volkeliaanse zuigbuiken binnen. Met SGE-detachement in Best noteerde de volgende callsigns:

"Zulu 1" (naar shelter 513), "Zulu 2" (naar shelter 518), "M1811", "M1812", "M1813", "M1814" (naar shelter 514) en "Buckskin" (naar shelter 517).

Ook werd het callsign "PMC18Q" gehoord maar hiervan is ons verder niets bekend.

De collegae van Gilze zien ze vaker maar voor ons werd de maand (vrij laat) geopend met een "first-visitor" in de vorm van zo'n "schandelijk" apparaat uit België. De mannen waren boven Nederland de weg kwijt geraakt en zijn toen — navigerend boven de snelweg — naar Eindhoven gevlogen omdat één van de inzittenden zich wist te herinneren dat daar "ook nog een vliegveld lag". Geen wonder dat we ze hier zo weinig zien...

De komst van een inspectieteam uit Polen leverde weer eens Yak van deze luchtmacht op. Gedurende zijn verblijf was het toestel te bewonderen op het 336 platform. En ja, hij is inderdaad op een zaterdag vertrokken.

CIVIEL SEPTEMBER 1993 CORRECTIES

23 TC-ONB A320 Onur Air/Sultan SUT495/6 LTBJ/LTBJ

CIVIEL NOVEMBER 1993

01	SE-DEG	Ce500	Volvo			n.s./ESGP	
03	F-GJJJ	Be100	Challeng'Air			/	
04	G-EGEE	Ce310	Fuller			EGSH/EGSH	
05	G-BMZD	Be90	CEGA			EGHR/EGHR	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering			EGTF/EGTF	
06	F-GGAL	Ce550	Euralair			/EHAM	
08	OY-AUO	SWM	Jetair		FOX445E/445	EHLE/EPPO	10
09	OY-BJT	SWM	Jetair		FOX449	EHAM/LIPY	
	G-CJET	Lj35	Northern Exec		HJC416	EHAM/	
10	OY-BJT	SWM	Jetair		FOX449	LIPY/EHAM	
	PH-TAC	F100	Palair			EHAM/EHAM	
11	G-FISH	Ce310	Bostonair			EGNJ/EGNJ	
	CS-TMF	Da50	Vinair			/	
	EC-FJP	Da20	Gestair			/	
	EC-FPI	Da900	Gestair			/	
	F-GFEF	G159	Air Provence			/	
	G-LJET	Lj35	Heathrow Jet			/	
	HB-VIS	Ce550	CAT Aviation			/	
	HB-VJX	Da20	Aeroleasing			/	
	OE-GDR	Da20	Air Taxi			/	
	OY-GEA	B2000	Aviation Assistance			/	
12	OY-SRR	F27	Star Air			/	
	PH-AVO	F50	Fokker/Avianca			/	
15	SE-IAY	PA32				ESMS/ESMS	18
16	D-IDVF	Ce340				EDTX/EDTX	
	D-IDMM	Be300	BASF			EDRY/EDRY	
	G-HNRY	Ce650	Quantel			EHTW/EGHI/EHTW	
	G-SWFT	Be200	Swift Air			/	
	OY-JEY	Ce500	Danish AS			EKRK/LFST	
	VR-CKP	BAe125	IIR Aviation			EHAM/LFMN	
17	D-IDAS	Ce421	Donau AS			LFLY/EGNX	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering			EBAM/EGTF	18
19	OE-FPA	Ce551	Airlink		JAR11	LOWS/LOWS	
20	G-BDOX	Be76	Neric Ltd			EGTF/EGKB	22
22	D-IAHK	Be200	Charterflug			EDDF/EDDF	
24	G-OMGE	BAe125	Magec		MGC699/699B	EGSS/LSZH	
25	D-BFFF	ATR42	Eurowings	div,	N5610/NFD6021	EDVV/EDVV	
	PH-FXY	Do228	Flexair	div,	FXY10	EGLC/EHRD	26
	N8014Q	Be400	Accor			LFPN/LFPB	
	PH-CHN	F28	KLM	div,	KLM388	EBBR/EHAM	
	PH-HVM	737	KLM	div,	KLM348	LIRF/EHAM	
	PH-KSA	SF340	KLM	div,	KLM228	EDDL/EHAM	
	PH-KSE	SF340	KLM	div,	KLM064	EKBI/EHAM	
	PH-KSH	SF340	KLM	div,	KLM084	LFST/EHAM	
	PH-KSI	SF340	KLM	div,	KLM444	EGMC/EHAM	
	PH-KSL	SF340	KLM	div,	KLM046	EDDW/EHAM	
	OY-CYT	Ce551	Air Alsie	div,	ALS732	EDDW/EHAM	
26	D-CSAP	Lj35	SAP Computer			EDFM/EDCK	
	D-ICTA	Ce551	Flugbereitschaft			EDTK/EDTK	
	D-CALK	Do228	Suckling	div,	SAY001/002	EGSC/EGSC	
	G-BHMX	F27	Air UK	div,	UKA752/5	EGNV/EGNJ	
	G-BLGM	F27	Air UK	div,	UKA740/7	EGSH/EGSH	

	G-BMAI	DC9	BMA	div, BMA201/2	EGNX/EGNX	
	G-BURV	BAe125	Shell	SHE752/775	EGLL/EHAM	28
	G-BUXT	Do228	Suckling	div, SAY009/901	EGSC/EHAM	27
	G-UKRC	BAe146	Air UK	div, UKA800/9607	EGPD/EGPH	
	PK-GKD	F28	Merpati	div	EHWO/LTBA	
	DE-GLZ	Ce550	Taxiflug		LSZR/LSZR	
	PH-HVM	737	KLM	div, KLM336	LFMM/EHAM	
	PH-KSB	SF340	KLM	div, KLM408	EGBB/EHAM	
	PH-KSC	SF340	KLM	div, KLM032	EDDN/EHAM	
	PH-KSD	SF340	KLM	div, KLM022	ESMS/EHAM	
	PH-KSF	SF340	KLM	div, KLM424	EGGD/EHAM	
	PH-KSK	SF340	KLM	div, KLM430	EGFF/EHAM	
	PH-KSM	SF340	KLM	div, KLM070	ELLX/EHAM	
	PH-KVE	F50	KLM	div, KLM180	ENZV/EHAM	
	PH-KVF	F50	KLM	div, KLM374	EDVV/EHAM	
	PH-KVH	F50	KLM	div, KLM042	EDDW/EHAM	
	PH-TVX	737	KLM	div, KLM362	LEMD/EHAM	27
	PH-EEF	PA31	Tulip Air	div, TLP78/C	EDDH/EHRD	27
27	D-CSAP	Lj35	SAP Computer		EDFM/EDFM	
28	OY-JED	SWM	Jetair	FOX495/426	EGPF/EGGP	
	OY-JER	SWM	Jetair	FOX428	EKRK/EGGP	
29	G-OSCC	PA32	Plant Aviation		EGSS/n.s.	
30	G-BFVO	P68	Travelair		EGBE/EGBE	

	PH-AMR		1	PH-SBN		15
	PH-BOA		3	PH-SBO		16
	PH-CMC		19	PH-SDA		10, 15, 18
	PH-EEF		26, 27, 28	PH-SDD		10, 17
	PH-FWG		17, 18	PH-SNB		5, 15
	PH-FWH		12, 23, 26, 30	PH-SNJ		5, 16
	PH-FWM		12	PH-SPY		3
	PH-JBJ		19	PH-XLB		12
	PH-RCF		8			
	OO-RJL		1, 2	OO-VCB		15, 16
	OO-RJO		8, 22, 29, 30	OO-VCD		18

Wederom geen echt schokkende maand, alleen dankzij de inzending van een oplettende lezer konden we op de 11e een dag noteren die meteen de hele maand goed maakte. Reden voor dit biz-jet festijn is mij onbekend maar omdat het zich op het Philips-platform afspeelde zal deze wel de reden zijn. De Beech 200 Starship van Aviation Assistance is het eerste bezoek van dit type aan ons veld. De inzender van de movements vermeldde de OY-SRR als een Ce500 terwijl de -SRR een Star Air Friendship is dus iets zit er niet goed, maar bij deze bedankt voor het inzenden van de movements.

Verdere hoogtepunten deze maand waren de Palair Macedonian Fokker 100 op de 10e, de Quantel Citation 3 en de BAe125 geregistreerd op de Kaaiman-eilanden op de 16e. Mist op Schiphol zorgde op de 25e en de 26e voor een vloot uitwijkers. Afgezien van vrijwel de hele vloot KLM Cityhoppers noteerden we Eurowings met een ATR, Suckling met Dornier 228's, Air UK met F-27's en een BAe146 en British Midland met een DC-9. Omdat ook Woensdrecht dicht zat vertrok de Merpati F-28 maar vanaf Eindhoven naar Indonesië.

Verder deze maand nog opvallend waren de Beechjet N8014Q, Magecs Hs125 G-OMGE, Learjet D-CSAP en de door Shell ingehuurd BAe125 G-BURV. Deze laatste werd bij Aerofurn onder handen genomen.

CIVIEL DECEMBER 1993

01	G-OSCC	PA32	Plant Aviation		n.s./EGSS	
	OY-GEL	Be300	Lego		LSZH/EKBI	
	OY-JEO	SWM	Jetair	FOX426	EGGP/EKRR	
	OY-JER	SWM	Jetair	FOX428	EGGP/EKRR	
02	G-BKUY	BAe31	Air Foyle	AFY695/6	LFPB/EGSS	03
05	G-BUKA	SWM	Air Corbière	AAG239/240A	EGGW/EHTW	06
06	D-ILTC	Ce551	LTO		EDLG/EDLG	
	F-GEQM	MU2	Star Air		LFQB/EDDK	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EBOS/EGTF	
07	G-UROP	Be55	Pooler International		EMGR/EHGR	
	G-HAMA	Be200	Air Gama	GMA956	EGLL/EGLL	
08	N900VL	G1159	DSC Transportation		/	
	F-GJJJ	Be100	Chalair		/	
09	G-ZAPC	Sh330	Titan	AWC217A/B	EGMC/EGSS	
	G-CJET	Lj35	Northern Executive		/	
	OY-SKY	PA31	Copenhagen AT	CAT201/2	EUOD/EHAM	10
12	G-BKUY	BAe31	Air Foyle	AFY702	EGGW/EHTW	13
	OY-SBR	SN601	Aalborg AT	DAX011/111	EKAH/EDDN	13
13	D-IKMM	Be300			EDMA/EDMA	
14	N5BU	PA31	Tulip	TLP5A	EHRD/EHRD	18
15	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
	G-LEAR	Lj35	Northern Executive		EGCC/ESGP	16
	HB-IEQ	G1159C			LSZA/LSZH	
16	G-BFVO	P68	Travelair		EGBE/EGBE	
	G-BSUW	PA34	Berry Air	SEN074	EGMC/EGMC	17
	G-LEAR	Lj35	Northern Executive		ESGP/EHVB	17
17	F-GILP	Be200	Airlec		LFOZ/LFOZ	
	VR-CKP	HS125	IIR Aviation		EDDF/ERRD	18
18	N2451B	GC1B			EHRD/EHRD	
	PH-PBX	F28	RLD		LHSP/EHAM	
19	OY-BIS	Mu2	Jetair	FOX441/497	EGNV/EKRR	20
20	OY-BIS	Mu2	Jetair	FOX497	EKRR/EGNV	21
21	G-KKDL	Tb20	Kimber Contractors		EGUB/EGUB	
	D-CBAG	Da10	Bertellsmann		/	
22	D-ICKE	Ce421	Arcus Air	AZE051/2	EDFM/EDFM	
	N2000M	Ce560	Brunner&Lay		EGLF/EGLF	
	D-IOMM	Be300			EDRY/EDRY	
29	D-IERH	PA60			EDDM/EDDM	

PH-ANF	14	PH-FWH	1,2	PH-SNB	17
PH-EEF	2	PH-FWM	8	PH-SVG	10
PH-FWF	14	PH-LMC	3,6,8	PH-TWY	12 t/m 18
PH-FWG	8	PH-SLI	8		
OO-RJL	6,14				
OO-RJQ	13,14,20				

De laatste maand van het jaar opende op de 1e met twee Jetair Metro's. De voor ons bekende Gulf N900VL kwam op de 8e weer eens langs, minder bekend was de Short 330 G-ZAPC van Titan Airways op de 9e. Een echte Gulfstream IV op de 15e in de vorm van HB-IEQ. De PH-PBX op de 18e kwam uit Boedapest en ging naar Amsterdam. Tot slot is de Citation V N2000M op de 22e nog noemenswaardig. Aerofurn kreeg wat kleinere gasten, te weten Cessna 172 PH-TWY (12 t/m 18) en Piper 31 N5BU (14 t/m 18) die Eindhoven verlieten in Tulip Air kleuren. Bij vertrek vloog de Cessna met vluchtnummer TLP9A.

RUNWAY



De movements van Gilze-Rijen zullen voortaan onder deze kop verschijnen. Qua opmaak handhaven we de stijl die we al jaren van hun gewent zijn. We geven het startschot met januari 1994.

JANUARI 1994

3. J-...	F-16	316sqn	"M316"	*
4x?	Alouette 3	298sqn	"Doris Brown"	*

De eerste bezoeker van 1994 was een 316 F-16 die duidelijk vroeg op pad was gestuurd om de jaarlijkse wedstrijd van eerste-kist-in-de-lucht te winnen. Om 08.45u scheurde het toestel met een ongebruikelijk callsign over het veld, later op de dag gevolgd door een formatie Alouettes die met lichten aan over het veld vlogen en op de radio iedereen "Happy New Year" wensten.

4. H43	A109BA	SLV	"OTAKK"	*
305	P-3C	MARPAT	"NRN135"	*
J-210	F-16B	316sqn	"M2069"	*
J-210, J-657	F-16B	316sqn	"M2082A,8" dep05	
J-...	F-16	316sqn	"M2080"	
C-7	F27-300M	334sqn	"NAF30"	
4x	Bo105CB	299sqn	"Bounty formation"	*

Een hele nieuwe A109 maakte verschillende approaches om 13.45u. In de middag reed op Eindhoven een F-16 van de baan, waardoor enkele kisten van 316sqn moesten uitwijken naar Gilze. De twee duals onder "M2082" vertrokken de volgende dag weer (één van deze twee, de J-210, was 's morgens ook al een keer langs geweest voor een overshoot). De vier Bo105CB's brachten een wat verlate nieuwjaarsgroet.

6. E-181	F-16A	Esk727?	"DAE3267"	
87-0239/RS	F-16C	512th FS	"Cash01"	*
J-208	F-16B	316sqn	"M2073" dep07	
J-...	F-16	316sqn	"M2069"	
C-2	F27-100	334sqn		*
B-...	Bo105CB	299sqn		*

Het jaar begint goed, want na de nieuwe A109 van de 4e kwam er nu zowaar een Deense F-16 binnen! De kist heeft van 10.15u tot 13.35u aan de grond gestaan, maar wat de reden van zijn bezoek was is niet bekend. De Ramstein-bak maakte om 14.30u een overshoot tijdens een testvlucht vanaf Woensdrecht.

7. C-..	F27	334sqn		*
L-..	PC7	EMVO	"Diamond10"	*
A-253	Alouette 3	298sqn	"Doris253"	

Op deze dag kwam de J-141 van 314sqn terug van Eindhoven met een callsign van 316sqn ("M2066A"), waarschijnlijk dus ex-TDY.

10. AT..	Alpha Jet	9w		*
C-..	F27	334sqn	para's	
L-.., L-..	PC7	EMVO	"Archer22, Bounty43"	*
L-..	PC7	EMVO	"Diamond02"	*
11. C-..	F27	334sqn	"NAF14" para's	
12. 3..	P-3C	MARPAT	"NRN003"	*
J-208	F-16B	316sqn	"HH50" dep13	
J-...	F-16	316sqn	"M2066"	*
L-.., L-..	PC7	EMVO	"Diamond15, Archer22"	*
A-489, A-521	Alouette 3	GPH		
13. J-...	F-16	316sqn	"M2066"	
C-..	F27	334sqn	"NAF12"	*
L-.., L-..	PC7	EMVO	"Diamond14, 15"	*
14. ..-.../RS	F-16D	86th FW		*
J-...	F-16	323sqn?	"M2025"	
J-...	F-16	316sqn	"M2070A"	*
L-..	PC7	EMVO	"Diamond02"	*

Na een hele week zonder noemenswaardige bezoekers en met slecht weer, was er op deze vrijdag gelukkig nog een Ramstein F-16D die een overshoot maakte. Ook kwam er om 15.50u een blauw/witte VIP-kist over de baan, maar verdere gegevens ontbreken. Dit toestel schijnt ook over Woensdrecht gekomen te zijn. Wie helpt ons aan meer info?

17. C-..	F27	334sqn	"NAF12"	
C-..	F27	334sqn	"NAF11"	*
L-..	PC7	EMVO	"Diamond10"	*

De "NAF12" stond op het platform van 08.30u tot 08.55u! Je ziet het, je kunt niet vroeg genoeg opstaan om te gaan spotten.

18. FA..	F-16A	1w	"AL00"	*
3..	P-3C	MARPAT		*
J-136	F-16A	316sqn	dep20	

In verband met "icing" op de grond (!) werd het vliegen op Volkel afgelast en moest een aantal 311 F-16's uitwijken naar Gilze en Eindhoven. Helaas voor ons ging alles naar onze collega's van Eindhoven.

19. 2x	F-16	3..sqn		
--------	------	--------	--	--

Deze twee F-16's waren uitwijkers van Volkel en zijn om 16.45u nog vertrokken naar hun thuisbasis. Twee kisten van 314sqn gingen op deze dag naar Lossiemouth voor een pre-exchange visit (J-146 en J-209).

20. J-142	F-16A	316sqn	"M2075" dep21	
J-369	F-16B	316sqn	"M2069/HH46A" dep21	
J-...	F-16	316sqn	"M2070"	*
A-522	Alouette 3	298sqn	"Doris522"	
B-44	Bo105CB	299sqn		
21. 301	P-3C	MARPAT	"NRN114"	
3..	P-3C	MARPAT	"NRN115"	*

J-...	F-16	311sqn	"Harpoon"	*
24. FB20	F-16B	10w	"Sting51"	*
L-..	PC7	EMVO	"Diamond04"	*
B-80	Bo105CB	299sqn		

De Belgische F-16 vloog met een callsign van Florennes, maar had een 10w badge op de staart. Op de 25e was de FB20 er waarschijnlijk weer, en weer met een callsign van 2w.

25. FA..	F-16A	23sm	"AL03"	*
FB20?	F-16B	10w	"Bull11"	*
FB..	F-16B	10w	"Basic35"	*
J-136, J-...	F-16A	316sqn	"M2067"	*
L-..	PC7	EMVO	"Diamond14"	*
A-336	Alouette 3	GPH		

Drie Belgische F-16's maakte deze dag overshoots in een gecoördineerde actie, die iets met de brandweer te maken had.

26. 1x	Tornado	nn		*
J-208	F-16B	316sqn	"M2069A"	*
J-657	F-16B	316sqn	"M2069B"	*
J-...	F-16	306sqn	"M1631"	*
C-4	F27-300M	334sqn	"NAF14"	*
C-9	F27-300M	334sqn	"NAFT11"	*
L-..	PC7	EMVO	"Diamond15"	*
A-499	Alouette 3	GPH		
27. FB14	F-16B	2w (nb)	"BAF211"	*
J-015	F-16A	315sqn	dep overhau	
J-211	F-16B	316sqn	dep overhau	
J-201	F-16A	316sqn	"HH51" TDY	
J-...	F-16	316sqn	"M2066"	*
J-...	F-16	316sqn	"M2070B"	*
A-522	Alouette 3	298sqn		

Op deze dag vertrokken eindelijk de J-015 en de J-211 die hier ruim een maand zijn geweest voor onderhoud. De J-015 is inmiddels ingedeeld bij 315sqn, maar droeg nog een badge van 313sqn. Verder was er weer een F-16 van Florennes.

28. 3..	P-3C	MARPAT	"WRN101"	*
A-218	Alouette 3	298sqn	"Doris218"	

Tijdens een flinke storm met gigantische sneeuwbuien was een Orion approaches aan het maken en wilde een Alouette 3 landen. Dit alles viel niet mee; de Orion moest even in de holding en de Alouette besloot voor de veiligheid maar op de hoofd baan te landen in plaats van vlakbij de gebouwen rond de cross.

31. FB18?	F-16B	2w?	"Bull22"	*
L-..	PC7	EMVO	"Diamond05"	*
A-253	Alouette 3	298sqn	"Doris253"	*
A-247, A-336	Alouette 3	GPH		

Geheel in de sfeer van deze januari-maand was het een Belgische F-16 die de maand afslot. Drie mijl ten noorden van het veld kwam een Puma van 18sqn voorbij, op weg van Laarbruch naar Albion ("RFR7C91").

ACTUEEL

316 SQUADRON

Dat het squadron ondanks de aanstaande opheffing nog volop leeft blijkt wel uit het feit dat men dit jaar het nieuwjaarsvliegen won. Het is een sport om op de eerste operationele dag van het nieuwe jaar het eerste in het Nederlandse luchtruim te zijn. Om de "geest van het squadron" met de nodige eer te kunnen begraven en ongetwijfeld andere motieven leidde ertoe dat het squadron al voor half negen in de ochtend doelbewust en trefzeker in hogere sferen verkeerde.

Een andere taak was het brengen van de afscheidsgroet aan het 32 Fighter Squadron tijdens het vertrek van de laatste F-15's vanaf Soesterberg op 13 januari jongstleden. De J-657 en de J-136 namen deze honneurs waar. De J-136, nog altijd in het 40-jarige jubileum c/s, was op de staart voorzien van de tekst "after 41 years THE END" (zie foto achterzijde).

Om het eigen afscheid nog wat kleur bij te zetten is er toestemming verkregen om een F-16 in een speciaal kleurenschema te voorzien. De J-143 wordt in de week van 7 februari voorzien van een geel/zwart kleurenschema. Daarnaast worden alle F-16's voorzien van een grafzerk met de tekst "316sqn 1953 - 1994 RIP" op de staart. Gedurende de eerste dagen van februari is de J-210 als eerste voorzien van deze tekst, en ook daar hebben we in deze ACE een foto van.

Eigen toestellen			
J-136	A	316 embleem	naar Woensdrecht op 03-02
142	A	316 embleem	grafzerk
143	A	316 embleem	speciaal afsheids c/s
208	B	316 embleem	
210	B	316 embleem	grafzerk
211	B	316 embleem	grafzerk, wordt vervangen door J-135 in week 11
369	B	316 embleem	wordt vervangen door J-206 in week 9
657	B	316 embleem	naar Leeuwarden in week 8
882	B	316 embleem	

334 SQUADRON

Grootste nieuws bij 334 is natuurlijk de komst van de eerste Hercules. Het schitterend in grijze kleuren gespoten toestel is op 24 januari in de VS aan de KLU overgedragen en zou daarna op 28 januari naar deze kant van de oceaan overgevlogen zijn maar problemen met lekkage hebben voor vertraging gezorgd. De G-273 is uiteindelijk op 14 februari gearriveerd en zal op 1 maart voor het eerst Eindhoven aandoen. Geruchten dat de Hercules al sinds eind januari op Melsbroek heeft gestaan zijn niets meer dan pure verzinsels.

De reeds uitgefaseerde C-10 is verhuisd naar het Militaire Luchtvaart Museum bij Soesterberg. De bedoeling was om dit toestel te verkopen maar om te voorkomen dat er later geen exemplaar meer over is voor het Luchtmachtmuseum is besloten

om deze Troopship aan het museum te geven. Heeft onze vraag om dit vliegtuig voor een symbolische bedrag over te nemen misschien dan toch geholpen?

De C-8 wordt de nieuwe demo-kist voor 1994 en schijnt een nog groter 334-embleem in de staart te gaan krijgen. Nog leuker nieuws van het verf-front is de C-5 die onlangs in dezelfde lichtgrijze kleuren is gespoten als de Hercules. Fotografen opgelet: groene F-27's worden zeldzaam!

C-1		
C-2		
C-3		
C-4	wit c/s	
C-5	grijs c/s	
C-6	wit c/s	
C-7		
C-8	wit c/s	demo in 1994
C-9		
C-11	wit c/s	
C-12		wordt in februari buiten dienst gesteld
G-273	grijs c/s	overgedragen op 24-01-1994.

314 SQUADRON

De laatste maanden heeft het squadron enige F-16s afgestaan aan de squadrons op Volkel. Door het opheffen van vlucht drie was dit mogelijk. Echter de komst van 316 vliegers in april en de toestroom van vliegers voor de Initial Mission Qualification Training (IMQT) zullen er voor zorgen dat er nog een fiks aantal vliegbewegingen zullen worden gemaakt. Verder valt nog te melden dat inmiddels een pre-exchange visit is gebracht aan Lossiemouth. Wanneer de exchange plaats zal vinden is ons nog niet bekend.

Eigen toestellen			
J-137	A	314 embleem	
138	A	314 embleem	
139	A	314 embleem	
141	A	314 embleem	
144	A	314 embleem	
145	A	314 embleem	
146	A	314 embleem	
201	A	314 embleem	met 314 embleem sinds begin november 1993
360	A	314 embleem	sinds eind december 1993 weer operationeel
361	A	314 embleem	
364	A	314 embleem	
365	A	314 embleem	
367	A	314 embleem	
209	B	314 embleem	
368	B	314 embleem	
884	B	314 embleem	

TRANSPORTHELI'S NAAR SOESTERBERG

Zoals we al vermoedden zullen de twee squadrons transport-helikopters (Chinooks en Cougars) definitief op Soesterberg gebaseerd worden. Volgens sommige berichten zal Eindhoven toch helikopters krijgen want er wordt gesproken over

twee Alouettes en zeven Bölkows voor het 334 squadron! Of dit gerucht waar is zal waarschijnlijk binnenkort blijken.

NIEUWE KLU-VLIEGTUIGEN

De overdracht van de eerste AB-412SP aan de Klu op 21 december 1993 was het begin van een periode waarin regelmatig nieuwe toestellen aan het bestand van de Klu zullen worden toegevoegd. Hierna een overzicht van de situatie zoals die nu bekend is.

AB-412SP

Van dit type helicopter zijn er drie aangeschaft ter vervanging van de Alouette III bij de SAR-vlucht op Leeuwarden. Ze zijn voorzien van een geel kleurschema met enkele rode en blauwe lijnen en vlakken. De serial is aangebracht op de staartboom en op de romp staat "SAR" en "Koninklijke Luchtmacht". Ondertussen heeft deze Huey-nazaat inofficieel de bijnaam "Tweety" gekregen.

R-01	c/n 25630	overgedragen op 21-12-1993, aflevering op 16-02-1994
R-02	c/n 25638	afgeleverd op 01-02-1994 op Leeuwarden
R-03	c/n 25641	wordt in mei afgeleverd

C-130H-30

Een van de vervangers van de F-27's is de Hercules. Twee toestellen van het type C-130H-30 zijn besteld en op 24 januari 1994 is de eerste overgedragen. In februari zal het toestel naar Melsbroek komen waar het ongeveer een jaar zal worden gebruikt voor de training van het personeel. De tweede Hercules zal aan het einde van dit jaar volgen waarna beide toestellen vanaf begin 1995 aan hun eigenlijke operationele taken bij het 334 squadron kunnen beginnen. De G-273 is voorzien van een twee kleuren grijs kleuren schema. Een aantal NF-5s hebben in het verleden ook gevlogen met dit schema. Al met al zeer fraai! Volgens de geruchten-molen zal het tweede toestel geheel wit worden gespoten.

G-273	c/n 5273	overgedragen op 24-01-1994
G-275	c/n 5275	

KDC-10

In oktober 1994 zal de eerste DC-10 worden aangeboden voor ombouw tot KDC-10. In het begin van 1995 zal dan de tweede DC-10 volgen. Beide toestellen moeten in 1996 beschikbaar zijn voor het operationele werk bij het 334 squadron. Als registratie is, zoals door ons eerder voorspelt, gekozen voor de letter 'T' van "Tanker/Transport". Deze keer zijn de nummers niet afgeleid van de constructie-nummers maar van de door Douglas gevoerde lijnnummers. Het kleurschema is ondertussen ook bekend geworden: lichtgrijs aan de onderkant en wit aan de bovenkant, met een blauwe bias. Op de romp komt "Royal Netherlands Air Force" en een nederlands vlaggetje te staan. De roundel komt op de motor in de staart met daarboven het serial. Niet slecht!

T-235	c/n 46956	lijnnummer 235	ex PH-MBP
T-264	c/n 46985	lijnnummer 264	ex PH-MBT

Als de PH-MBN niet bij Faro verongelukt was dan had het volgens dit systeem bij de Klu de registratie T-218 gekregen.

Fokker F-60U

Het Ministerie van Defensie heeft Fokker toegezegd vier "Fokker F-60U's" voor de KLU aan te zullen schaffen. De KLU zelf ziet de F-60U niet als de meest ideale invulling van de lichte transport-taak maar de politiek heeft blijkbaar eens te

meer anders beslist. Vooral het vooruitzicht dat Fokker hiermee geholpen wordt, en de toezegging van het Ministerie van Economische zaken om 30 miljoen van de benodigde 293 miljoen gulden bij te dragen hebben Fokker het voordeel van de twijfel gegeven. De Fokker F-60U is een verlengde variant van de Fokker 50 met onder andere een grotere vrachtkap en een versterkte laadvloer, maar helaas bestaat het toestel alleen nog maar op de tekenafel. Met de geplande aflevering in de periode maart/april 1996 is de KLU de "launching customer" voor de militaire opvolger van de Friendship/Troopship. De registraties zijn al bekend met de letter "U" van "Utility". Het grijze kleurenschema zoals ondertussen al bekend van de Hercules en de C-5 zal ook de Fokker 60's gaan sieren.

U-01 c/n 20321
U-02 c/n 20324

U-03 c/n 20327
U-04 c/n 20329

Andere nieuwe toestellen zijn de CH-47D Chinook en de Cougar, echter hiervan is niet meer bekend dan wat we eerder hebben vermeld. Voor wat betreft de aanschaf van gevechtshelikopters valt te melden dat de RAH-66 Comanche is afgefallen. Dit jaar zal een keuze worden gemaakt uit de vier overgebleven kandidaten: de McDonnell-Douglas AH-64A of C Apache, de Eurocopter Tiger, de Bell AH-1W Cobra en de Agusta 129. De gevechtsheli's gaan — zoals het er nu voor staat — definitief naar Gilze-Rijen.

VERANDERINGEN EINDHOVEN

In januari zijn plannen voor Eindhoven bekend gemaakt. Het is nu zeker dat Eindhoven de nieuwe uitwijkbasis voor het 306 squadron is geworden. Daarnaast zullen ook andere F-16 eenheden gebruik kunnen maken van de faciliteiten op Eindhoven. Voor het 334 squadron zal er een nieuw militair platform langs het civiele platform worden aangelegd. Tevens zal daar een militair luchthavengebouw uit de grond gestampt worden omdat men in de toekomst een flinke toename van militaire passagiers verwacht.

Sinds 1 januari ligt dankzij een gemeentelijke herindeling het vliegveld niet meer op het grondgebied van Veldhoven maar op dat van Eindhoven en dit betekent ook dat de naam "Welschap" voorgoed gaat verdwijnen. Sinds de ingebruikname van de nieuwe baan in 1984 handhaafde de gemeente Veldhoven deze naam nog voor het bedrijventerrein, de KLU heeft het al jaren over de "Vliegbasis Eindhoven". De gemeente Eindhoven gaat de naam "Bedrijventerrein Eindhoven Airport" voor het industrie-park gebruiken.

NIEUW

Op Eindhoven werd in januari in de Dynamic hangaar diverse malen de Citation OO-LCM waargenomen, een nieuwe aanwinst? VC Helicopters Nederland heeft voor de AB-206 OO-SUE de registratie PH-PAM gereserveerd. Fokker 50 PH-DMO doet nu inderdaad als OO-VLC dienst bij de Vlaamse Luchtvaart Maatschappij en is dus van Eindhoven verdwenen.

OEFENING "BRONZE INVADER"

In het kader van deze oefening zullen in de periode van 21 maart tot en met 25 maart een aantal Canberra's en Hawks van de engelse luchtmacht vanaf Gilze-Rijen opereren. Volgens sommige bronnen zullen maar liefst negen Canberra's komen.

PIPER CUB CRASH

Op Gilze-Rijen is op 5 december een voormalige KLU Super Cub gecrasht. De PH-KNJ (ex R-150) vloog tijdens het optrekken van een zwever tegen een lier waardoor het toestel onzacht terugkeerde naar de aarde. De vlieger kwam helaas om.

CHINOOK

VITALE DERTIGER VOOR DE KLU - DEEL 3

We waren de vorige keer ongeveer halverwege gekomen met het serialoverzicht.

Nigeria

De nigeriaanse luchtmacht (NAF) bestelde begin jaren tachtig vier CH-47C's bij Boeing maar moest de order — vlak voordat het eerste toestel afgeleverd zou worden — wegens financiële problemen annuleren. Het is overigens volslagen onbekend aan wie deze toestellen daarna wél zijn afgeleverd! Sommige bronnen beweren dat Nigeria ondertussen toch vijf Chinooks heeft.

NAF:

NAF-901 '540', cancelled, c/n B-858	NAF-903 '542', cancelled, c/n B-863
NAF-902 '541', cancelled, c/n B-859	NAF-904 '543', cancelled, c/n B-864

Pakistan

In het begin van de jaren zeventig had Pakistan voor een korte tijd de beschikking over tien Chinooks die uitgeleend waren door Iran.

Spanje

De "Fuerzas Aéromoviles del Ejército de Tierra" (FAMET) kreeg in in 1972 de beschikking over de eerste drie Chinooks, nieuwe orders bracht het totaal in 1987 op 19 toestellen, allen gebouwd door Boeing. De negen laatst afgeleverden zijn bijna op CH-47D standaard, men hoopt in de toekomst alle Chinooks te kunnen moderniseren tot CH-47D. De eerste zeven toestellen stonden in Spanje eerst bekend onder de aanduiding "Z.17" en waren gebaseerd op Los Remedios, later werd de aanduiding veranderd in "HT.17" en werden ze ingedeeld bij BHelTra V Compania ETP op Colmenar Viejo.

FAMET:

Z.17-1	w/o 200275, c/n B-696/F-001	HT.17-8	'ET-408', c/n B-792
HT.17-2	ex Z.17-2, 'ET-402'	HT.17-9	'ET-409', c/n B-793
	c/n B-697/F-002	HT.17-10	'ET-410', c/n B-794
HT.17-3	ex Z.17-3, 'ET-403'	HT.17-11	'ET-411', c/n B-855
	c/n B-699/F-003	HT.17-12	'ET-412', c/n B-856
HT.17-4	ex Z.17-4, 'ET-404'	HT.17-13	'ET-413', c/n B-857
	c/n B-713/F-004	HT.17-14	'ET-414', c/n B-870
HT.17-5	ex Z.17-5, 'ET-405'	HT.17-15	'ET-415', c/n B-871
	c/n B-715/F-005	HT.17-16	'ET-416', c/n B-878
HT.17-6	ex Z.17-6, 'ET-406'	HT.17-17	'ET-417', c/n B-879
	c/n B-717/F-006	HT.17-18	'ET-418', c/n B-...
HT.17-7	ex Z.17-7, 'ET-407'	HT.17-19	'ET-419', c/n B-...
	c/n B-724/F-007		

.....	ex N7425L, c/n B-.../M001	.....	ex N7425Y, c/n B-.../M4012
.....	ex N7425Q, c/n B-.../M4009	.....	ex N7425Z, c/n B-.../M4013
.....	ex N7425U, c/n B-.../M4010	.....	ex N74250, c/n B-.../M4014
.....	ex N7425V, c/n B-.../M4011	.....	ex N74351, c/n B-.../M4015
.....	ex N74255, c/n B-.../M4016	.....	ex N7426F, c/n B-.../M4021
.....	ex N74258, c/n B-.../M4017	.....	ex N7426J, c/n B-.../M4022
.....	ex N7426C, c/n B-.../M4018	.....	ex N7426K, c/n B-.../M4023
.....	ex N7426D, c/n B-.../M4019	.....	ex N7426T, c/n B-.../M4024
.....	ex N7426E, c/n B-.../M4020	.....	ex N2051J, c/n B-.../M4025

Zuid-Vietnam

Vanaf 1970 begon de "vietnamisatie" (de zuid-vietnamezen moesten meer bijdragen aan hun eigen oorlog) invloed te krijgen op het materieel van de zuid-vietnamese luchtmacht (Không-Quân Viet-Nam, KQVN). Onder de stortvloed van tweedehands toestellen bevonden zich 79 CH-47A's. Vier squadrons werden er mee uitgerust: 237MLHS op Bien Hoa, 241MLHS op Phu Cat, 247MLHS op Da Nang en 249MLHS op Soc Trang. Sommige bronnen beweren dat er na 1973 nog meer Chinooks — waaronder 36 CH-47C's — in gebruik werden genomen die door de US Army achter waren gelaten. Helaas is hier heel weinig over bekend, mogelijk zijn er Chinooks van de Amerikanen waarvan nu aangenomen wordt dat ze gecrasht zijn in feite overgenomen door de KQVN. De meeste Chinooks gingen in 1975 na de val van Saigon over in communistische handen maar sommige toestellen wisten volgepakt met vluchtelingen het reddeloos verloren land te ontvluchten. Sommige van die toestellen zijn later weer opgenomen in het bestand van de US Army en direct gemodificeerd tot CH-47D, anderen werden wegens plaatsgebrek gedumpt in de oceaan. Hieronder zijn de serials gegeven van de CH-47A's waarvan bekend is of aangenomen wordt dat ze bij de KQVN hebben gevlogen, helaas spreken de officiële bronnen elkaar nogal eens tegen. De KQVN nam doorgaans het Amerikaanse registratie-systeem over.

KQVN:

64-13141	ex US Army, c/n B-113	66-0073	ex US Army, c/n B-205
64-13143	ex US Army, c/n B-115	66-0078	ex US Army, c/n B-210
64-13147	ex US Army, c/n B-119	66-0079	ex US Army, c/n B-211
64-13160	ex US Army, c/n B-132	66-0080	ex US Army, c/n B-212
64-13163	ex US Army, c/n B-135	66-0081	ex US Army, c/n B-213
65-7968	ex US Army, c/n B-140	66-0082	ex US Army, c/n B-214
65-7970	ex US Army, c/n B-142	66-0084	ex US Army, c/n B-216
65-7972	ex US Army, c/n B-144	66-0085	ex US Army, c/n B-217
65-7974	ex US Army, c/n B-146	66-0086	ex US Army, c/n B-218
65-7975	ex US Army, c/n B-147	66-0087	ex US Army, c/n B-219
65-7985	ex US Army, c/n B-157	66-0091	ex US Army, c/n B-223
65-7986	ex US Army, c/n B-158	66-0092	ex US Army, c/n B-224
65-7987	ex US Army, c/n B-159	66-0094	ex US Army, c/n B-226
65-7994	ex US Army, c/n B-166	66-0095	ex US Army, c/n B-227
65-7996	ex US Army, c/n B-168	66-0096	ex US Army, c/n B-228
65-7997	ex US Army, c/n B-169	66-0098	ex US Army, c/n B-230
65-7998	ex US Army, c/n B-170	66-0099	ex US Army, c/n B-231
65-8000	ex US Army, c/n B-172	66-0100	ex US Army, c/n B-232
65-8006	ex US Army, c/n B-178	66-0105	ex US Army, c/n B-237
65-8016	ex US Army, c/n B-188	66-0110	ex US Army, c/n B-242
65-8021	ex US Army, c/n B-193	66-0112	ex US Army, c/n B-244
65-8025	ex US Army, c/n B-197	66-0113	ex US Army, c/n B-245
66-0066	ex US Army, c/n B-198	66-0117	ex US Army, c/n B-249
66-0068	ex US Army, c/n B-200	66-0125	ex US Army, c/n B-257
66-0069	ex US Army, c/n B-201	66-19002	ex US Army, c/n B-260
66-0070	ex US Army, c/n B-202	66-19003	ex US Army, c/n B-261

66-19004	ex US Army, c/n B-262	66-19065	ex US Army, c/n B-323
66-19007	ex US Army, c/n B-265	66-19068	ex US Army, c/n B-326
66-19010	ex US Army, c/n B-268	66-19070	ex US Army, c/n B-328
66-19026	ex US Army, c/n B-284	66-19078	ex US Army, c/n B-336
66-19027	ex US Army, c/n B-285	66-19079	ex US Army, c/n B-337
66-19033	ex US Army, c/n B-291	66-19082	ex US Army, c/n B-340
66-19034	ex US Army, c/n B-292	66-19083	ex US Army, c/n B-341
66-19035	ex US Army, c/n B-293	66-19085	ex US Army, c/n B-343
66-19037	ex US Army, c/n B-295	66-19086	ex US Army, c/n B-344
66-19038	ex US Army, c/n B-296	66-19089	ex US Army, c/n B-347
66-19040	ex US Army, c/n B-298	66-19092	ex US Army, c/n B-350
66-19042	ex US Army, c/n B-300	66-19093	ex US Army, c/n B-351
66-19056	ex US Army, c/n B-314	66-19094	ex US Army, c/n B-352

?

Een onbekend land heeft aan het eind van de jaren zeventig bij Boeing drie CH-47C's besteld waarvan het zeer de vraag is of ze ooit zijn afgeleverd. Wie deze klant was en wat er met de drie toestellen wél gebeurd is blijft vooralsnog een raadsel.

091	c/n B-806	093	c/n B-809
092	c/n B-807		

Verenigde Staten van Amerika

We sluiten af met de grootste afnemer van Chinooks: uiteraard de US Army. Het gaat een beetje te ver om alle serials apart te geven, daarom volstaan we zoveel mogelijk met de serial- en constructie-blokken. Omdat vanaf 1970 Boeing ook voor andere klanten gelijktijdig Chinooks begon te bouwen lopen de constructie-nummers van de US Army Chinooks niet meer gelijkwaardig op met de serienummers, deze worden daarom apart vermeld. In de derde kolom staat het aantal gebouwde toestellen per blok, aantallen tussen haakjes zijn wel besteld maar niet gebouwd. Alles opgeteld komt men tot 732 voor de US Army gebouwde Chinooks, exclusief de V-107 en YHC-1A prototypes. Tel daar de 11 door Agusta gebouwde toestellen bij op dan blijkt dat de US Army 743 Chinooks in dienst heeft gehad.

V-107:

N74060		1	first prototype
--------	--	---	-----------------

YHC-1A:

58-5514/5516		3	"H-46" prototypes, to US Navy YCH-46C
58-5517/5523	not build	(7)	"H-46" prototypes, order cancelled

YHC-1B:

59-4982/4986	B-001/005	5	prototypes, redesignated YCH-47A 1962
--------------	-----------	---	---------------------------------------

CH-47A:

60-3448/3452	B-007/011	5	original pre-1962 designation: HC-1B
61-2408/2425	B-012/029	18	original pre-1962 designation: HC-1B
62-2114/2137	B-030/053	24	
63-7900/7923	B-054/077	24	
64-13106/13165	B-078/137	60	
65-7966/8025	B-138/197	60	
65-8026/8037	not build	(12)	order cancelled
66-0066/0125	B-198/257	60	
66-19000/19097	B-258/355	98	

CH-47B:

66-19098/19143	B-356/401	46
67-18432/18493	B-402/463	62

CH-47C:

67-18494/18551	B-464/521	58
68-15810/15869	B-522/581	60
68-15990/16022	B-582/614	33
69-17100/17126	B-615/641	27
70-15000/15035	see below	36
71-20944/20955	see below	12
71-20956/20959	not build	(4) order cancelled
74-22271/22294	see below	24
76-22673/22684	see below	12
79-23394/23401	see below	8
85-24734/24744	P-0../0..	11 italian production originally for Iran

serial-/construction-number tie-ups from fiscal year 1970 to fiscal year 1979:

70-15000/15020	B-643/663	76-22673	B-771
70-15021/15023	B-666/668	76-22674	B-773
70-15024/15032	B-670/678	76-22675	B-775
70-15033/15035	B-680/682	76-22676	B-777
71-20944	B-683	76-22677	B-779
71-20945/20947	B-685/687	76-22678	B-781
71-20948/20949	B-689/690	76-22679	B-783
71-20950/20953	B-692/695	76-22680	B-785
71-20954	B-712	76-22681	B-787
71-20955	B-719	76-22682	B-789
74-22271/22278	B-733/740	76-22683	B-791
74-22279/22282	B-747/750	76-22684	B-795
74-22283/22286	B-752/755	79-23394/23396	B-803/805
74-22287/22288	B-759/760	79-23397	B-808
74-22289/22290	B-763/764	79-23398/23399	B-810/811
74-22291/22293	B-766/768	79-23400/23401	B-813/814
74-22294	B-770		

CH-47D/MH-47D:

Alle CH-47D's voor de US Army zijn herbouwd Chinooks; CH-47A's, B's, C's en zelfs één YCH-47A: de 33 jaar oude 59-4986 (afgeleverd in 1961) vliegt tegenwoordig rond als de 92-0291! De CH-47D's hebben nieuwe nummers gekregen die geen enkel verband houden met de oude nummers, vandaar het onderstaand overzicht. CH-47D prototype 76-8008 is onlangs geheel op productie standaard gebracht en heeft (weer) een nieuw nummer gekregen: 92-0303. De lijnummers beginnen met N3001 voor de 76-8008 en tellen daarna door. Het is onbekend of de MH-47E's dezelfde lijnummers hebben zodat de tie-ups van de na in 1988 bestelde toestellen onzeker worden.

Er bestaat een tussenvariant tussen de CH-47D en de MH-47E die ontwikkeld is uit de CH-47D omdat er (nog) niet genoeg MH-47E's beschikbaar zijn. Welke CH-47D's — men spreekt van 106 toestellen — gemodificeerd of gebouwd zijn als MH-47D's is onbekend, het zijn waarschijnlijk nieuwere toestellen uit 1991 en later.

Men is ondertussen al aan het kijken naar enkele verbeteringen die de toestellen minstens tot het jaar 2009 levensvatbaar moeten houden. Gedacht wordt aan nieuwe motoren, meer brandstof, een modernere cockpit en vierbladige rotors. Nieuwe registraties zullen deze toestellen wel niet krijgen maar misschien wel een nieuwe aanduiding: CH-47F bijvoorbeeld?

76-8008	65-8008	84-24154	64-13140	85-24345	66-0090
76-18479	67-18479	84-24155	70-15017	85-24346	67-18504
76-18538	67-18538	84-24156	64-13113	85-24347	66-0089
81-23381	66-19025	84-24157	65-7978	85-24348	66-0101
81-23382	66-19052	84-24158	70-15014	85-24349	68-15839
81-23383	66-19017	84-24159	64-13125	85-24350	66-19060
81-23384	66-19057	84-24160	66-19020	85-24351	65-7971
81-23385	66-19073	84-24161	70-15016	85-24352	68-15843
81-23386	66-19088	84-24162	64-13129	85-24353	65-8018
81-23387	64-13134	84-24163	64-13150	85-24354	66-19009
81-23388	64-13132	84-24164	68-15830	85-24355	68-15861
81-23389	64-13133	84-24165	64-13126	85-24356	66-19000
82-23762	66-0122	84-24166	64-13160	85-24357	66-0093
82-23763	66-19049	84-24167	67-18537	85-24358	70-15011
82-23764	65-8011	84-24168	64-13123	85-24359	66-19066
82-23765	66-0119	84-24169	65-7990	85-24360	66-19018
82-23766	66-19058	84-24170	70-15001	85-24361	68-16021
82-23767	66-19043	84-24171	64-13117	85-24362	66-19024
82-23768	66-0106	84-24172	66-19055	85-24363	66-19077
82-23769	65-8005	84-24173	68-15840	85-24364	68-16013
82-23770	66-0108	84-24174	64-13121	85-24365	65-8002
82-23771	66-19074	84-24175	69-17113	85-24366	65-7977
82-23772	66-0116	84-24176	66-19008	85-24367	65-8010
82-23773	68-16002	84-24177	71-20947	85-24368	66-19044
82-23774	64-13144	84-24178	64-13119	85-24369	66-19054
82-23775	66-19031	84-24179	70-15006	86-1635	64-13137
82-23776	66-0115	84-24180	64-13130	86-1636	65-8023
82-23777	66-19072	84-24181	67-18550	86-1637	67-18438
82-23778	69-17104	84-24182	62-2135	86-1638	64-13159
82-23779	68-16009	84-24183	70-15019	86-1639	65-7984
82-23780	67-18531	84-24184	62-2137	86-1640	67-18439
83-24102	66-19137	84-24185	70-15013	86-1641	64-16164
83-24103	69-17126	84-24186	63-7918	86-1642	66-19048
83-24104	64-13115	84-24187	68-16020	86-1643	66-19121
83-24105	67-18483	85-24322	65-7983	86-1644	65-8004
83-24106	69-17102	85-24323	65-7981	86-1645	65-8020
83-24107	63-7922	85-24324	66-19021	86-1646	66-19115
83-24108	67-18464	85-24325	70-15025	86-1647	66-0074
83-24109	70-15034	85-24326	65-7982	86-1648	65-8013
83-24110	64-13111	85-24327	66-19026	86-1649	67-18472
83-24111	63-7923	85-24328	69-17111	86-1650	66-0103
83-24112	67-18460	85-24329	66-19036	86-1651	65-8015
83-24113	68-15813	85-24330	66-19051	86-1652	67-18451
83-24114	64-13112	85-24331	68-16010	86-1653	65-7993
83-24115	67-18456	85-24332	66-0123	86-1654	66-19028
83-24116	68-15996	85-24333	65-8017	86-1655	66-19114
83-24117	64-13118	85-24334	69-17112	86-1656	65-7980
83-24118	70-15010	85-24335	65-8014	86-1657	65-8009
83-24119	68-16014	85-24336	66-0124	86-1658	66-19125
83-24120	64-13122	85-24337	67-18509	86-1659	66-0102
83-24121	67-18541	85-24338	65-7979	86-1660	65-7995
83-24122	68-16001	85-24339	65-8019	86-1661	66-19140
83-24123	64-13127	85-24340	69-17121	86-1662	64-13142
83-24124	69-17109	85-24341	66-0077	86-1663	64-13155
83-24125	64-13108	85-24342	66-19071	86-1664	66-19133
84-24152	68-15991	85-24343	68-15850	86-1665	66-0114
84-24153	64-13120	85-24344	66-0107	86-1666	67-18522

86-1667	65-7967	87-0111	66-19124	89-0133	71-20945
86-1668	66-0075	87-0112	63-7920	89-0134	67-18505
86-1669	67-18444	87-0113	67-18443	89-0135	68-15820
86-1670	66-19087	87-0114	67-18452	89-0136	76-22675
86-1671	66-19096	87-0115	67-18459	89-0137	67-18517
86-1672	67-18448	87-0116	63-7921	89-0138	67-18533
86-1673	66-19097	88-0062	66-19136	89-0139	68-15849
86-1674	66-0104	88-0063	66-19141	89-0140	68-15990
86-1675	66-19107	88-0064	67-18447	89-0141	68-15834
86-1676	64-13135	88-0065	67-18491	89-0142	67-18516
86-1677	66-19030	88-0066	66-19105	89-0143	68-15829
86-1678	68-15855	88-0067	67-18450	89-0144	68-16008
86-1679	65-7991	88-0068	67-18486	89-0145	70-15012
86-1680	65-8003	88-0069	67-18476	89-0146	70-15031
86-1681	65-8012	88-0070	66-19129	89-0147	68-15836
86-1682	70-15022	88-0071	67-18441	89-0148	68-15863
87-0069	66-0097	88-0072	66-19131	89-0149	70-15002
87-0070	61-2424	88-0073	66-19122	89-0150	70-15005
87-0071	67-18471	88-0074	67-18489	89-0151	76-22678
87-0072	64-13165	88-0075	66-19130	89-0152	76-22684
87-0073	67-18446	88-0076	67-18492	89-0153	68-15862
87-0074	61-2422	88-0077	67-18482	89-0154	68-15822
87-0075	66-19102	88-0078	67-18478	89-0155	68-16011
87-0076	62-2117	88-0079	67-18440	89-0156	68-15860
87-0077	66-19132	88-0080	66-19108	89-0157	68-15852
87-0078	67-18436	88-0081	66-19099	89-0158	74-22279
87-0079	66-19120	88-0082	67-18454	89-0159	67-18526
87-0080	62-2118	88-0083	66-19109	89-0160	67-18500
87-0081	67-18477	88-0084	68-15838	89-0161	67-18532
87-0082	63-7919	88-0085	66-19116	89-0162	68-15815
87-0083	67-18466	88-0086	67-18488	89-0163	70-15023
87-0084	62-2132	88-0087	67-18473	89-0164	67-18549
87-0085	67-18453	88-0088	66-19123	89-0165	74-22278
87-0086	62-2133	88-0089	66-19100	89-0166	67-18546
87-0087	66-19111	88-0090	67-18465	89-0167	67-18520
87-0088	62-2136	88-0091	67-18467	89-0168	70-15027
87-0089	67-18484	88-0092	66-19104	89-0169	68-16012
87-0090	63-7902	88-0093	68-15868	89-0170	67-18503
87-0091	66-19134	88-0094	68-15851	89-0171	68-15821
87-0092	63-7903	88-0095	68-15847	89-0172	68-15825
87-0093	66-19135	88-0096	68-16016	89-0173	67-18528
87-0094	63-7904	88-0097	71-20952	89-0174	67-18551
87-0095	67-18434	88-0098	69-17116	89-0175	68-15848
87-0096	63-7906	88-0099	68-15865	89-0176	66-19138
87-0097	67-18437	88-0100	68-15867	89-0177	68-15819
87-0098	63-7907	88-0101	68-15846	90-0180	74-22286
87-0099	67-18474	88-0102	68-15997	90-0181	74-22271
87-0100	63-7909	88-0103	68-16006	90-0182	74-22272
87-0101	66-19119	88-0104	68-15827	90-0183	68-15816
87-0102	63-7911	88-0105	68-15995	90-0184	68-15828
87-0103	66-19112	88-0106	68-15831	90-0185	70-15009
87-0104	63-7914	88-0107	79-23398	90-0186	67-18515
87-0105	66-19127	88-0108	69-17114	90-0187	70-15018
87-0106	63-7917	88-0109	69-17123	90-0188	71-20955
87-0107	67-18432	89-0130	68-16017	90-0189	67-18510
87-0109	66-19098	89-0131	69-17106	90-0190	68-15812
87-0110	67-18463	89-0132	70-15008	90-0191	74-22273

90-0192	74-22274	91-0236	68-15833	92-0285	63-7905
90-0193	68-15859	91-0237	71-20948	92-0286	63-7908
90-0194	74-22294	91-0238	76-22673	92-0287	63-7916
90-0195	68-15864	91-0239	76-22674	92-0288	62-2127
90-0196	69-17107	91-0240	67-18494	92-0289	74-22283
90-0197	69-17117	91-0241	74-22282	92-0290	61-2412
90-0198	76-22682	91-0242	79-23399	92-0291	59-4986
90-0199	76-22676	91-0243	79-23401	92-0292	60-3449
90-0200	70-15028	91-0244	79-23400	92-0293	62-2182
90-0201	67-18530	91-0245	76-22680	92-0294	63-7900
90-0202	74-22293	91-0246	69-17110	92-0295	63-7915
90-0203	68-16004	91-0247	67-18495	92-0296	63-7912
90-0204	74-22287	91-0248	67-18547	92-0297	61-2413
90-0205	69-17125	91-0249	68-16018	92-0298	71-20946
90-0206	76-22683	91-0250	68-15811	92-0299	70-15015
90-0207	70-15000	91-0251	68-15844	92-0300	71-20950
90-0208	69-17122	91-0252	70-15026	92-0301	62-2123
90-0209	68-15818	91-0253	70-15024	92-0302	62-2124
90-0210	68-15853	91-0254	70-15032	92-0303	76-8008
90-0211	70-15021	91-0255	74-22284	92-0304	76-18538
90-0212	68-15856	91-0256	69-17101	92-0305	71-20951
90-0213	79-23395	91-0257	74-22291	92-0306	79-23394
90-0214	68-15992	91-0258	70-15020	92-0307	79-23396
90-0215	68-15842	91-0259	69-17103	92-0308	76-22677
90-0216	68-16015	91-0260	61-2416	92-0309	76-22679
90-0217	68-15998	91-0261	61-2420	92-0310	74-22285
90-0218	70-15004	91-0262	70-15003	92-0311	69-17118
90-0219	68-15857	91-0263	62-2114	92-0312	71-20954
90-0220	68-15858	91-0264	61-2409	92-0313	85-24734
90-0221	68-16007	91-0265	61-2410	92-0314	85-24735
90-0222	67-18521	91-0266	61-2415	92-0315	85-24736
90-0223	69-17115	91-0267	61-2417	92-0316	85-24737
90-0224	68-15817	91-0268	61-2419	92-0317	85-24738
90-0225	71-20949	91-0269	61-2421	92-0318	85-24739
90-0226	79-23397	91-0270	61-2423	92-0319	85-24740
91-0230	71-20953	91-0271	62-2115	92-0320	85-24741
91-0231	74-22280	92-0280	62-2116	92-0321	85-24742
91-0232	70-15033	92-0281	67-18540	92-0322	85-24743
91-0233	68-16019	92-0282	67-18548	92-0323	85-24744
91-0234	68-15814	92-0283	62-2130		
91-0235	67-18525	92-0284	62-2131		

MI-47E:

Van de 26 of zelfs 51 bestelde MI-47E's zijn tot nu toe nog maar 12 registraties bekend. Er zijn geen oude Chinooks meer over die omgebouwd kunnen worden zodat men ex-buitenlandse Chinooks om moet gaan bouwen (bijvoorbeeld die van Australië) of over moet gaan stappen op geheel nieuwe toestellen.

88-0267	88-0084	91-0499	68-16005	92-0402	74-22276
90-0414	68-16003	91-0500	74-22277	92-0403	70-15030
91-0496	76-22681	91-0501	74-22281	(+more)	
91-0497	74-22288	92-0400	70-15007		
91-0498	74-22289	92-0401	70-15029		

--- The End ---

STERKE VERHALEN

Dat spotters regelmatig proberen om op illegale wijze een vliegveld te betreden is natuurlijk geen nieuws. Vaak eindigt zo iets in de oeroude traditie van het zogenaamde "opgepakt worden". Maar soms verloopt zo'n omstrede actie beter dan de "verreijkjer-criminelen" zelf hadden duren hopen. Een voorbeeld:

SGE / 65+ : 1-0

Dit voorval deed zich voor in juli 1989, tijdens onze roemruchte Engeland-trip waarbij geen enkele hangaar aan onze aandacht is ontsnapt. Tijdens het Fairford-weekend besloot ons uit twee auto's plus inzittenden bestaand team om op zaterdag de open dagen op Portland en Lee-on-Solent te doen. Na al vroeg vanaf de spotters-camping bij Fairford vertrokken te zijn — en dat viel niet mee gezien de zwaar beschonken toestand waarin we ons de avond daarvoor nog bevonden — waren we al vroeg op Portland maar de poort aldaar bleek pas rond een uur of elf open te gaan, een tegenvaller aangezien we die dag een druk programma hadden. De tijd werd eerst opgevuld bij een souvenir-winkeltje alwaar Ed een fraaie maar ook kwalijk stinkende krab als boegbeeld op zijn auto bevestigde. Later gingen we stenen gooien in de zee, niet echt een schokkende activiteit maar toen Robert ging zwemmen hadden we opeens een leuk doelwit. Nadat Ed nog een stuk van zijn verreijkjer in het zoute zeewater had laten vallen gingen de poorten van Portland eindelijk open. Eigenlijk is het bij deze open dag altijd te doen om de haven maar voor ons is het vliegveld natuurlijk veel interessanter. De eerste hangaar zijn we echt uitgeschopt maar gelukkig werd één van de indringers niet opgemerkt, terwijl hij rustig alle Lynxen opschreef hield de rest van ons de bewakers aan de praat. Een professionele crimineel doet het niet beter. "Now you must go" zij een bewakers na vijf minuten tegen de groep, toen die antwoorde met "We can't, there's still one of us inside" werd ook de laatste spotter uit de hangaar verwijderd. Helaas voor de britten was er nog een tweede hangaar die door ons nog "gecleared" moest worden. Ook daar kregen we problemen maar toen één van ons bij de marine bleek te zitten was de hangaarchef zelfs bereid een rondleiding te geven. Ook de anders niet zichtbare dump met drie Waspen hebben we bezocht waarna het hoog tijd was om te vertrekken.

Tussen Portland en Lee-on-Solent ligt het civiele veld Bournemouth, ook wel bekend als Hurn. Dit is ook voor de militaire spotter een zeer leuk veld omdat bedrijven als Flight Refuelling, Jet Heritage en Lovaux er gevestigd zijn. Als eerste vielen de Hawks van de Red Arrows op die hier een tactische plaats voor de shows van Portland, Lee-on-Solent en Fairford gevonden hadden. Vanaf het terrein van Jet Heritage was het bijna complete inventaris van Flight Refuelling te zien: alle zestien Falcons en twee F-100's. Bij Jet Heritage stonden twee Hunters buiten maar interessanter was natuurlijk hun goed gevulde hangaar waar zelfs via-via een open deurtje gevonden werd. Toen we weer buiten stonden kwamen we iemand tegen van dit bedrijf die ons vertelde dat het absoluut verboden was om in de hangaar te komen. Bedankt voor de tip maar mooi te laat! Via een weggetje door de landing kwamen we aan de andere kant van het veld bij Flight Refuelling uit. Van de bewaker mochten we na veel aandringen en het zwaaien met een marine-pasje even langs het platform rijden, maar we mochten absoluut niet



stoppen, laat staan uitstappen. Dat resulteerde natuurlijk in twee ultralangzaam rijdende auto's (gemiddeld 0,01 km/u) en een paar inzittenden die zover uit het raam hingen dat ze door de overige inzittenden vastgehouden moeten worden om er niet uit de auto te donderen. Maar we hebben alles gelezen en daar ging het om. Via een absoluut fantastisch weggetje dat meer op een achtbaan leek dan op een openbare weg kwamen we vervolgens bij de poort van Lavaux uit, "het" bedrijf op Kurn waar men vooral veel Hunters onderhoudt en sleutelt aan kisten uit het midden-oosten en Afrika. Hier begint het eigenlijke verhaal.

Bij de slagboom bleken twee oude mannetjes te staan die in het weekend dit gedeelte van het vliegveld moesten bewaken. Uiteraard waren we van plan om te gaan bedelen voor een basisbezoek maar het liep anders. Toen we aan kwamen rijden (Ed voorop, Marco er achter) stond de slagboom net onhoog want er mocht een BMW doorrijden. Toen Ed de openstaande slagboom zag gaf hij gas in plaats van te remmen, zeer tot het plezier van Marco die zijn voorbeeld volgde. De twee oude mannetjes waren nog niet klaar met het zwaaien naar de BMW toen er al een tweede auto door de slagboom reed, gevolgd door een derde. Beduusd bleven ze zwaaien maar Marco hoorde nog net door het openstaande raampje de ene 65+er tegen de andere zeggen: "Who the hell are they?". Te laat heren! Nu was het natuurlijk zaak zo snel mogelijk de juiste hangaars te vinden voordat de bewakers in actie zouden komen, vreemd genoeg was dat geen probleem want in de voorste auto kreeg iemand een typisch geval van "deja-vu" en wees ons naar de juiste hangaars. Hoe dat verder zat zijn we nooit achter gekomen maar het was op dat moment wel makkelijk! Uitgaande van de beproefde tactiek van "verdeel en heers" werd de groep opgesplitst en ging iedereen zijn eigen weg.

Na zo'n tien minuten ronddolen hadden we nog steeds geen bewakers gezien maar wel een hele hoop zeer leuke vliegtuigen. In een hangaar stonden enkele engelse testkisten waaronder een BAC 1-11, een Hawk en een Hunter. Voor de volgende hangaar stond nog een engelse One-Eleven en binnen was men nieuwe vloerbedekking aan het leggen in een Omaanse BAC, de 552. Het personeel reageerde verschillend op onze excursie maar problemen hebben we niet gehad. In een klein hangaartje stond een Skyvan uit Oman die nog gespoten moest worden. In de hangaar daarachter stond een hele berg RAF en Royal Navy Hunters, grotendeels echter zonder nummer. Dan maar vragen aan de eerste de beste neus. Dit bleek een zuid-Afrikaan te zijn die niet te flauw was om alle logboeken te voorschijn te toveren zodat we toch alle nummers hadden, ook van de Skyvan. Leukste verrassing waren de twee Hunters van Qatar die we als laatste in een onopvallende hangaar

opmerkten. Verder stonden op het veld onder andere nog Sea Vixen G-VIXN en de derde Flight Refuelling F-100 die duidelijk door zijn neuswiel was gezakt.



Ondertussen waren de twee oude mannen toch op de plaats van het misdrijf aangekomen. De eerste twee bandieten werden bij de auto's aangehouden, ze moesten onmiddellijk vertrekken. Toen bleek dat dat niet kon omdat er nog meer mensen waaronder de twee chauffeurs rondliepen brak de echte paniek uit. De twee gearresteerden moesten bij de auto blijven wachten terwijl de ordehandhavers de rest van de groep ging opjagen. In de paar minuten tijd dat zij hiermee bezig waren konden ze echter verder niemand vinden, de twee eerder aangehouden personen waren ook weer verdwenen omdat ze de Qatar Hunters nog niet hadden gezien. Na in totaal zo'n twintig minuten rondgelopen te hebben was iedereen weer bij de auto's, de bewakers waren echter in geen velden of wegen te zien. Snel aanrijden! Tot onze grote verbazing bleek de slagboom gewoon open te staan zodat we het veld af zijn gereden zoals we er op zijn gekomen: vol gas! Een stukje verderop zijn we gestopt om onze verdere plannen te bespreken en even bij te komen van het lachen. De score was duidelijk 1-0 in ons voordeel.

Het was ondertussen al half vier toen we bij de poort van Lee-on-Solent aankwamen en eigenlijk mochten we er niet meer op, maar ook hier deed het marinepasje wonderen en mochten we "one quick dash over the static" maken. Dat wij die "static" wel heel erg ruim interpreteerden konden die lui aan de poort niet weten. Alle hangaars werden zorgvuldig uitgekamd en toen de open dag echt ten einde was is een deel van onze groep nog bij de brandweer gaan zeuren of ze niet naar de overkant mochten, want daar stond nog een hangaar vol met zwevers van de "Royal Navy Gliding and Soaring Association" (militair!). Na veel vijfen en zessen stak de groep in een crashtender (brandweerwagen) de baan over om die bewuste hangaar even uit te kammen. Uiteindelijk zijn we als allerlaatste bezoekers van het veld geschopt, tradities moeten vooral levendig gehouden worden. Vlak bij Lee ligt Fleetlands waar ondertussen een museum geopend is, toen konden alleen nog maar een Whirlwind, Wessex en Sea Vixen van buiten af gezien worden. Op de terugweg naar de camping kwamen we ook nog langs Southampton elwaar twee Sea Vixens op het vliegveld geparkeerd stonden. De reis werd beëindigd met een heuse rally tussen de twee auto's over de smalle en donkere, maar gelukkig ook éénrichtings-weggetjes rond Fairford. De dag werd afgesloten met het traditionele bierfeest waarbij zelfs iemand zich twee treeën cola toeëigende, in de veronderstelling dat het bier was...

Een laatste waarschuwing: "Don't try this at home kids, we're professionals!"

MUSEUMSTUKKEN

FLEET AIR ARM MUSEUM - YEOVILTON

In deze stille wintermaanden worden er weinig vliegtuigmusea bezocht, en daarom leek ons een overzicht van een van de meest interessante van Groot-Britannië, namelijk het FAA Museum op Yeovilton, hier op zijn plaats. Dit museum heeft een groot aantal zeldzame toestellen en gelukkig houden ze hier niet van nep-registraties en dubieuze beschilderingen.

Op dit moment is men bezig met een omvangrijke verbouwing om in de lente de permanente "carrier-exhibition" te kunnen openen. Dit grootschalig project zou onder andere het gedeeltelijk nabouwen van een operationeel vliegdekschip-dek inhouden, om zo de ten toon gestelde toestellen in hun "natuurlijke" omgeving beter tot hun recht te laten komen. Helaas hebben enkele interessante toestellen die jarenlang in het museum hebben gestaan het veld moeten ruimen, deze toestellen staan nu grotendeels ergens anders op het veld opgeslagen.

Laten we beginnen met de op dit moment te bezichtigen toestellen. Voor het nieuwe project moeten ondertussen ook nog een Buccaneer S.2B van Lossiemouth en een Wessex HU.5 gearriveerd zijn.

type	serial/code	user	unit	remarks
Albacore I	(N4172)/"N4389"/4M	RN		
Albatross D.Va	"D.5397/17"	Luftwaffe		replica
AV-8A	159233/CG-03	USMC	VMA231	
Baby	(8214)/"N-2078" (8215)	RN		composite composite
BAC.211	WG774	MoD(PE)	RAE Bedford	
Barracuda II	(DP872)	RN		nose
Buccaneer S.1	XK488	RN		
	XN957/LM-630	RN	736sqn	
Camel	"B6401"	RAF		replica
Concorde	G-BSST	BAC		
Corsair IV	KD431/E2-M	RN	716sqn	
Dragonfly HR.5	WN493	RN		
Fairey IIIIF	(?)	RN		frame
Firefly TT.4	VH127/R-200	RN		
Fokker DR.1	"102/17"	Luftwaffe		replica
Fulmar II	N1854	RN		
Gannet AEW.3	XL503/E-070	RN	849sqn	
Gazelle AH.1	(XX411)/X	RN	3CBAS	tail
Gladiator II	(N5903)/"N2276"/H	RN	610TU	
Harvard III	EX976	RN		
Hawker P.1127	XP980	MoD(PE)	RAE Bedford	
Hellcat II	KE209	RN		
Hiller HT.1	XB480/537	RN	705sqn	

HP.115	XP841	MoD(PE)	RAE Bedford	
IA.58 Pucara	A-522	FAA		
LIM-2	(1B 014-20)	"N.Korea"		ex PWL
Martlet I	AL246	RN		
MXV-7 Okha II	(15-1585)	IJN		
Phantom FG.1	XT596	RN	892sqn	
Sea Fury FB.11	WJ231/O-115	RN		
Sea Vampire I	LZ551	RN		
Seafire F.17	SX137	RN		
Ships Pup	"N6452"	RN		replica
Short 184	8359	RN		fuselage
Short SC.1	XG900	MoD(PE)	RAE Bedford	
Sioux AH.1	XT176/U	RM	3CBAS	
Skua	L2940	RN		wreck
SPAD XIII	"S3398"/2	AdLA		replica
Swordfish II	(HS618)/"P4139"	RN		
T-34C	0729/1-A-411	ANA	1EA	
Tiger Moth	(XL717)/"G-ABUL"	RN		
TMR	XJ314	MoD(PE)	Rolls Royce	
Triplane	"W5492"/B	RN		replica



UH-1H	AE-422	EA	
Walrus I	L2301	RN	
Wasp HAS.1	XS527	RN	
Wessex HAS.3	XP142/'Humphrey'	RN	737sqn
Wessex HU.5	XS508	RN	
Whirlwind HAR.3	XG574/PO-752	RN	771sqn
Wyvern TF.1	VR137	RN	

Gelukkig zijn de meeste toestellen "echt" met "echte" registraties zodat er weinig probleemgevallen zijn. Opvallend is natuurlijk de argentijnse oorlogsbuit, zowel de argentijnse luchtmacht (FAA), landmacht (EA) als marine (ANA) zijn vertegenwoordigd. De eveneens in beslag genomen MB.339 is helaas al weer een tijdje door Rolls-Royce op Filton in gebruik voor tests. Niet alle types komen misschien bekend voor maar dat is een reden te meer om er eens te gaan kijken. De LIM-2 is een in Polen gebouwde MiG-15bis, helaas in gefantaseerde noord-koreaanse kleuren.

Het volgende overzicht is minstens even indrukwekkend maar helaas staan deze toestellen niet in het FAA Museum. Sommige toestellen staan opgeslagen op Yeovilton of Wroughton, andere zijn uitgeleend aan andere musea en een paar worden op dit moment gerestoreerd.

type	serial/code	user	unit	location/remarks
Attacker F.1	WA473/J-102	RN	800sqn	Yeovilton
Avenger ECM.6B	XB446/C-992	RN	Cu SF	Yeovilton
Barracuda II	(DP872)	RN		Wroughton, wreck
Chukar D.1	XW994	RN		Wroughton, drone
Cushioncraft CC.7	XX101	RN		Weston-super-Mare
Dragonfly HR.5	VZ962	RN		Weston-super-Mare
Eclipse Super Eagle	G-BGWZ	private		Houndstone
F-4S	155848/WT-11	USMC	VMFA232	Yeovilton
FA.330A-1	100545	KM		Wroughton
Gannet T.2	XA508	RN		Baginton
Gannet COD.4	XA466/LH-770	RN		Wroughton
Gannet T.5	XG883/BY-773	RN		Rhoose
Gyrocopter	G-AZAZ	private		Houndstone
Hawker P.1052	VX272	MoD(PE)		Lee-on-Solent
MB.339A	0767/4-A-116	ANA	4EA	Filton
Meteor T.7	WS103/VL-709	RN		Crawley
Meteor TT.20	WM292/841	RN		Rhoose
Saunders Roe P.531	XN332/759	RN		Yeovilton
	XN334	RN		Crawley
Scimitar F.1	XD220	RN		New York
	XD317/R-112	RN	800sqn	Yeovilton
Sea Hawk FGA.6	WV856/163	RN		Yeovilton
	XE340/Z-131	RN		East Fortune
Sea Prince T.1	WP313/CU-568	RN	750sqn	Wroughton
Sea Vampire T.22	(XA127)	RN		Yeovilton, nose
	XA129	RN		Wroughton
Sea Venom FAW.22	WV138/Z-227	RN	809sqn	Yeovilton
Sea Vixen FAW.1	XJ481/VL	RN		Fleetlands
Sea Vixen FAW.2	XS590/E-131	RN	899sqn	Yeovilton
Sea Vixen FAW.?	(?)	RN		Yeovilton, nose
Shelduck D.1	"XS574"	RN		Wroughton, replica
Short S.27	-	RN		Yeovilton
Skyraider AEW.1	WT121/CU-415	RN	849sqn	Yeovilton
	WV106/C-427	RN	849sqn	Helston
Supermarine 510	VV106	MoD(PE)		Lee-on-Solent
Wasp HAS.1	XT427/606	RN		Helston
Wessex HU.5	XT769/823	RN		Yeovilton
Whirlwind HAR.1	XA864	RN		Wroughton
Whirlwind HAS.7	XG594/517	RN		East Fortune

Zoals gezegd is dit één van de betere musea in Groot-Britannië, en ze hebben er toch heel wat! Het FAA Museum wordt nog interessanter als men bedenkt dat het op een operationeel vliegveld met onder andere Sea Harriers en Hunters is gevestigd. Vanuit een speciale glazen hoek kan men vanuit het museum de vliegoperaties aanschouwen, maar spotters slaan dit comfortabel alternatief natuurlijk direct af en gaan in weer en wind in de landing staan...

Yeovilton ligt boven de plaats Yeovil in het zuid-westen van Engeland. Het museum is elke dag geopend, met uitzondering van 24 t/m 26 december:

april t/m oktober : 10.00 tot 17.30 uur

november t/m maart: 10.00 tot 16.30 uur

SPOTL CHT

KLU / MLD 2000

Onlangs raakten we in gesprek met een Duitse spotter die steen en been klaagde dat "het er allemaal niet interessanter op werd", en hij had natuurlijk grotendeels gelijk. Steeds meer types moeten het veld ruimen ten gunste van standaardisatie en kleinere krijgsmachten, de Buccaneer en Victor zijn bijvoorbeeld twee recente voorbeelden. Tijdens ons gesprek kwam de situatie in Nederland ook ter sprake:

"En hoe zit het met de Nederlandse luchtmacht?"

"Ach, we hebben twee Herculesen gekocht..."

"WAS? Holland Herculesen?"

"Ja, én AB-412's, én Cougars, én Chinooks, én KC-10's, én..."

Dat onze oosterbuur er steeds minder van ging geloven was niet alleen zeer komisch om te zien maar ook goed begrijpbaar. In een tijd van bezuinigingen speelt de KLU het klaar om in een korte tijd een metamorfose te ondergaan die niets minder dan ambitieus genoemd mag worden. Om even bij deze grote veranderingen stil te staan is dit een goed moment om een vergelijk tussen de KLU nu en de KLU anno het jaar 2000 (nog slechts 6 jaar verwijderd!) te maken.

Waarom is dit zo'n goed moment? Omdat we nu aan de vooravond staan van de meest ambitieuze modernisering van de KLU: in januari 1994 mocht de KLU zich de trotse eigenaar noemen van de eerste Hercules, de eerste in een lange reeks nieuwe toestellen. Laten we om te beginnen de situatie zoals die eind vorig jaar was bekijken, de aantallen mogen gerust met een korreltje zout worden genomen:

KLU eind 1993		
F-16A/B	180	luchtverdediging, grondaanval, verkenning
F-27-100	3	VIP transport
F-27-300M	8	transport
Alouette III	62	observatie en liaison voor Landmacht
	3	SAR
B6-105CB/DB	27	observatie voor Landmacht
PC-7	10	elementaire vliegopleiding
F-27-200MPA	2	maritieme verkenning
MLD eind 1993		
P-3C(11)	13	maritieme verkenning, ASW
UH-14A/SH-14B/C/D	22	maritieme ondersteuning, ASW

Dit is de situatie zoals we die op dit moment kennen. Een F-27 en een SAR Alouette III hebben ons al verlaten in afwachting van hun vervangers, voor de rest ziet het er allemaal zeer vertrouwd uit. Denk er een paar NF-5's bij en je hebt de situatie aan het eind van de jaren tachtig, denk er een paar F-104's bij en je zit bijna aan het begin van de jaren tachtig. Niet veel veranderd dus.

Maar daar gaat verandering in komen! Hieronder staat de samenstelling van de KLU en de MLD zoals die -aan de hand van de gegevens die we nu hebben- er naar alle waarschijnlijkheid in het jaar 2000 er uit zal zien. Nog niet alle beslissingen zijn genomen maar met een beetje fantasie stellen we ons nu voor dat het februari 2000 is.

KLU 2000		
F-16A/B	125	luchtverdediging, grondaanval, verkenning
C-130H-30	2	transport
KDC-10	2	tanker, transport
Fokker F-60U	4	transport
Dassault 900	1	VIP transport
CH-47D Chinook	13	transport luchtmobiel
Cougar II	17	transport luchtmobiel
AH-64A Apache	33	anti-tank
Bö.105CB/DB	25	observatie en liaison
AB.412SP	3	SAR
PC-7	10	elementaire vliegopleiding
F-27-200MPA	2	maritieme verkenning
MLD 2000		
P-3C(11)	13	maritieme verkenning, ASW
SH-14D	20	maritieme ondersteuning, ASW

Een van de maatregelen nodig om de modernisering van de KLU te bekostigen was het terugbrengen van het aantal F-16's. De oudere toestellen zijn in de tweede helft van de jaren negentig in opslag gezet en er is gezocht naar een koper. Helaas blijkt er weinig animo te zijn voor tweedehands F-16A's, niet alleen is het aantal landen dat (van de VS) mag beschikken over F-16's nog steeds vrij klein maar nu dat de Amerikanen hun eigen overtollige F-16's voor een vriendensprijsje weggeven aan noodlijdende landen is het niet waarschijnlijk dat de KLU F-16's nog ooit verkocht zullen worden. De opgeslagen toestellen zijn niet meer geschikt voor de KLU omdat ze niet — zoals de nog wel vliegende exemplaren — in de jaren negentig zijn gemodificeerd met onder andere een nieuwe cockpit en AMRAAM-capaciteit. De F-16 moet nog heel wat jaren mee, een beslissing over de opvolger wordt niet vóór het jaar 2010 verwacht.

De twee Herculesen werden direct na hun aflevering in 1994 ingezet voor ondersteuning van de zogenaamde "VW-vredestaken". De opgerichte "transport-pool" met onder andere België, Noorwegen en Denemarken blijkt goed te werken maar de twee KLU herken worden — mede dankzij hun grotere capaciteit ten opzichte van de niet-verlengde Hercules — daarin zó intensief gebruikt dat de KLU zelf maar weinig profijt heeft van hun Herken. Nu dat de meeste uitgaven voor modernisering van de KLU achter de rug zijn lijkt het zeer waarschijnlijk dat de optie op een derde en misschien wel een vierde Hercules daadwerkelijk in een order omgezet zullen worden.

Na aanvankelijk wat problemen hebben de twee KDC-10 tankers hun plaats binnen de KLU bewezen, alhoewel de politiek het nog steeds niet eens kunnen worden of de vrij hoge exploitatiekosten wel afwegen tegen de geboden voordelen. Het steeds weer inzetten van veel KLU-personeel en -materieel in verre gebieden, en het verhuizen van de tanker-capaciteit aan andere landen hebben tot nu toe de KDC-10 het voordeel van de twijfel gegeven. Een derde toestel is wenselijk naar tevens gezien de financiën onwaarschijnlijk.

De F-60U van Fokker is nooit de favoriete kandidaat geweest voor het lichte transport, niet in de laatste plaats wegens het gemis van een echte vrachtdoer. Toch voldoen de vier Fokkers goed voor het vervoeren van passagiers en lichte vracht, voor de grotere transporten wordt een beroep gedaan op de Hercules. Dankzij de "launching order" van de KLu heeft Fokker enkele militaire Fokker 50's en 60's in het buitenland kunnen verkopen.

De aanschaf van een snel VIP-transporttoestel is lang omstreken geweest, maar omdat men steeds weer terug moest vallen op gehuurde toestellen is men uiteindelijk toch overgegaan op de aanschaf van een Dassault 900. De Gulfstream IV of V was ook een kandidaat maar uit onder andere financiële overwegingen heeft men gekozen voor de Europese Dassault 900. Het koninklijk huis en de regering maakt ook regelmatig gebruik van de Dassault als de regerings Fokker 70 PH-PWA niet beschikbaar is.

De Chinooks vormen de ruggengraat van de luchtmobiele brigade. De KLu is zeer tevreden met deze helikopters en gebruikt ze daarom zeer intensief. Omdat de toestellen niet alleen ter ondersteuning van de luchtmobiele brigade bij VN-operaties gebruikt worden maar bijvoorbeeld ook zeer gewild zijn bij binnen- en buitenlandse oefeningen is er af en toe sprake van een tekort aan Chinooks. De aanschaf van meer exemplaren lijkt echter niet waarschijnlijk omdat men liever afwacht wat er met de andere helikopter van de luchtmobiele brigade gaat gebeuren.

De Franse Cougar transport- en aanvalshelikopter vormt de andere pijler van de luchtmobiele brigade. Helaas bleek na aanschaf en het naar KLu-wensen moderniseren dat de toestellen duurder uitvielen dan aanvankelijk verwacht, bovendien zijn ze vrij duur in het onderhoud. De politiek is op dit moment aan het kijken of de Franse fabrikant nog steeds bereid is de toestellen terug te nemen zodat de KLu de mede door Fokker ontwikkelde NH-90 helikopter als vervanging kan aanschaffen. Het lot van de Cougar is mede bepalend of er in de toekomst mogelijk meer Chinooks aangeschaft zullen worden.

Na jaren van twijfels en touwtrekken heeft de Alouette III uiteindelijk toch de KLu verlaten, als vervanger heeft men Apaches gekocht die eigenlijk voor het Amerikaanse leger gebouwd werden, alsof men een lelijk eendje inruilt tegen een Ferrari! De Apaches voldoen zoals verwacht zeer goed en maken van de landmacht een organisatie waar rekening mee moet worden gehouden. Al bij de aanschaf werd gezegd dat men uiteindelijk wil beschikken over de modernere AH-64C en zelfs de AH-64D "Longbow" Apache. Volgens de huidige planning gaat McDonnell Douglas de ombouw van de KLu Apaches verzorgen, hoeveel C's en hoeveel D's de KLu krijgt is vooralsnog niet bekend. Met de gemoderniseerde Apaches kan de KLu heel wat jaren vooruit.

De betrouwbare Bolkow blijft het goed doen bij de KLu, ze hebben gedeeltelijk de taak van de Alouettes overgenomen en doen het verkenningwerk voor de Apaches. De KLu zou daarvoor een gedeelte van de Bolkows graag moderniseren met modernere sensoren zoals gebruikt in de OH-58D Kiowa Scout, maar de financiën en de geboden mogelijkheden lijken dit in de weg te staan. De laatste paar jaren heeft men met de enige Bolkow veel in die richting geëxperimenteerd. Na het jaar 2010 wil men de Bolkow gaan vervangen door een vergelijkbaar maar iets beter voor deze taak geschikte helikopter, beter bepantserd en met betere sensoren.

De Alouettes van de SAR waren aan het begin van de jaren negentig het meest aan vervanging toe en daarom waren de drie AB.412's de eerste toestellen voor de nieuwe KLu. Ze voldoen zeer goed en hebben al menig mensenlevens gered, onder omstandigheden en met een comfort die met de Alouette onmogelijk waren.

De laatste twee types van de KLU lijst stonden er tien jaar geleden ook al op. Zowel de PC-7 als de F-27 Maritime doen hun werk zonder problemen. Nog steeds wordt er gepraat over de aanschaf van extra PC-7's en ook de vervanging van de F-27's door Fokker 50's is overwogen.

Bij de MLD is nog niet veel veranderd maar dat gaat nog gebeuren. De Orions zijn na bijna twintig jaar dienst hard toe aan nieuwe electronica. Er wordt onderzocht of het inbouwen van de nieuwste door Lockheed aangeboden computers en aanverwante systemen economisch haalbaar is. Het vervangen van de motoren door nieuwe zuinigere exemplaren is ook onderzocht maar blijkt niet voldoende voordelen op te leveren. De politiek wil bij tijd en wijle nog steeds de Orions overhevelen naar de KLU, tot grote ergenis van de MLD. Tot nu toe heeft men daar een stokje voor kunnen steken gezien het dubieuze eindresultaat van zo'n transactie.

De Lynx heeft de afgelopen twintig jaar voor veel problemen gezorgd. De aanschaf van drie verschillende versies is daar debet aan geweest, zelfs het ombouwen naar één universele variant heeft niet alle problemen uit de weg kunnen ruimen. Vandaar dat de MLD met smacht uitzielt naar de NH-90 maritieme helikopter, maar het valt nog af te wachten of die beter gaat presteren dan de huidige Lynx.

Terug naar 1994, terug naar de werkelijkheid. Uitgaande van de veronderstelling dat deze voorspelling vrij accuraat is kunnen we het volgende vergelijk maken:

	1993	%	2000	%
aantal types	9		14	
aantal toestellen	330		265	
aantal gevechtstoestellen	215	65%	186	70%
aantal ondersteunende toestellen	115	35%	79	30%
aantal toestellen ouder dan 10 jaar	213	65%	98	37%

Onder gevechtstoestellen verstaan we de F-16's, Apaches, Orions en Lynxen, alle andere types zijn ondersteunende toestellen. Een toestel is jonger dan 10 jaar als het na 1990 gebouwd is of na 1990 gemoderniseerd is. In het jaar 2000 zijn alle overgebleven F-16's jonger dan 10 jaar omdat ze na 1990 gemoderniseerd zijn, daarentegen zijn de Apaches ouder dan 10 jaar omdat ze tweedehands van de US Army overgenomen en nog niet gemoderniseerd zijn.

Wat we uit deze vergelijking zien is dat de KLU een grotere verscheidenheid aan types krijgt maar er qua aantal op achteruit gaat, dat is ook niet verwonderlijk als men bedenkt dat men F-16's gaat afstoten en de zo'n 60 Alouettes ingewisseld worden voor ongeveer de helft aan Apaches. Procentueel gaat het aantal gevechtstoestellen iets omhoog maar wat vooral opvalt is de verjonging die de KLU zal ondergaan. Helaas is dit gedeeltelijk schone schijn omdat een gemoderniseerde F-16 nog geen nieuwe F-16 is. In tegenstelling tot de ex-canadese Chinooks en de KDC-10's worden deze toestellen niet tot 0 vliegeuren teruggebracht voordat ze (weer) aan de KLU afgeleverd worden.

De conclusie is duidelijk: de KLU zal de komende jaren een ware metamorfose ondergaan wat — in tegenstelling tot veel andere luchtmachten — niet alleen voor de KLU zelf maar ook voor de spotters en andere luchtvaartgekken meer voordan nadelen lijkt te bieden. We wachten rustig af tot ACE 2000/1 waarin we dan dit verhaal op exactheid gaan testen. Pas dan zullen we weten hoe de KLU er in het jaar 2000 echt uit zal zien.

ER WAS EENS . . .

WELSCHAP IN MEI 1940

Na lange tijd weer eens een historische bijdrage in de ACE. Het grote probleem van geschiedschrijving is wel het gemis aan complete informatie. Weliswaar is veel informatie voorhanden maar veel stukjes van de puzzel ontbreken. desalniettemin maken we nu een begin met de oorlogsgeschiedschrijving van Welschap waarbij ik nog eens extra wil benadrukken dat dit verhaal bij lange na niet compleet is, wel heb ik geprobeerd onjuistheden te vermijden. Eenieder die aanvullingen, correcties of kritiek heeft mag dit spuien op het bekende adres. Voor de komende artikelen is hoofdzakelijk gebruik gemaakt van de archieven die zich bevinden in het Streekarchief Eindhoven-Kempenland, aangevuld en gecontroleerd met diverse boekwerken. Verder is informatie afkomstig uit Air Britains "Hampden File", "Illusies en Incidenten", "Battle of Britain Then and Now" en "Jagdeschwader 52".

10 mei 1940

In de ochtend van deze beruchte 10e mei word ook Welschap aangevallen. Zes He.111's van I of II/KG.4 bestoken het veld met 250kg brisantbommen. De schade is echter gering. Hangaar B en een LVA barak krijgen een voltreffer terwijl de boerderij van Van Laarhoven beschadigd word. De aanval word uitgevoerd omdat de duitse inlichtingendienst er van uit gaat dat er LVA-jagers op Welschap gestationeerd zijn, echter de enige militaire bezetting van Welschap bestaat uit een bewakingsregiment, te weten het 2-11-1 R.W. De gloednieuwe hangaar C, oftewel de "Verkeersvliegtuighangaar" word door de nederlandse Genie opgeblazen.

De rijksweg Best - Boxtel word door zes Stukas aangevallen. Ook word de verkeersbrug over het Wilhelminakanaal bij Best tevergeefs door Ju.87's bestookt.

Verder word melding gemaakt van Henschel Hs.126's van 4.(H)21 die verkenningsvluchten uitvoeren ten oosten van de lijn Utrecht - Tilburg - Turnhout.

11 mei 1940

04.30-04.50 Vier He.111's passeren Waalwijk, Oirschot, Reusel, Hilvarenbeek en Alphen op zo'n 400 meter hoogte.

10.00-11.00 Voor de tweede dag zijn de Hs.126's van 4.(H)21 actief in deze contreien. Ten behoeve van het duitse XVI Legerkorps verkennen zij het gebied Eindhoven - Gorinchem - Geertruidenberg - Turnhout.

10.40-12.06 Fokker C.V '636' van de 4e Verkenningsgroep, gevolgen door Kap. Boogaard en Tlt.Wrnr. Cramer, verkennen het gebied Den Bosch - Oss - Eindhoven - Schijndel. Deze verkenning word opgemerkt door de luchtwachtdiensten van Reusel en Eindhoven. Reusel meld om 11.00 een "belgische" tweedekker op 100 meter hoogte, koers west-oost; terwijl Eindhoven zeven minuten later een "britse" tweedekker meld op 200 meter hoogte, koers west-oost.

17.30 Een Luftwaffe jager mitrailleert bij Best nederlandse soldaten, waarvan er twee gewond raken.

Die dag vind er tevens nog een bomaanval plaats op de weg Moergestel - Spoordonk.

De Luchtbeschermingsdienst Eindhoven geeft drie maal luchtalarm in verband met laagvliegende jagers en bommenwerpers vanwege terugtrekkende nederlandse eenheden: van 16.18 tot 16.35, van 16.50 tot 17.30 en van 18.51 tot 19.01.

12 mei 1940

09.10-10.30 Boogaard en Cramer voeren wederom met de '636' een verkenning uit, ditmaal is de weg Eindhoven - Tilburg - Breda het doel.

14.40-16.00 Elt. Paap en Tlt. Meyer verkennen eveneens met de '636' het traject Den Bosch - Oss - Eindhoven.

18.30 Een He.111 word boven de rijksweg Eindhoven - Tilburg gesignaleerd, koers oost-west.

Op deze dag word Eindhoven door het duitse leger ingenomen.

13 mei 1940

Vier Potez 63.11's van de Armée de l'Air verkennen het gebied Eindhoven - Tilburg. Bij Oirschot stort een Potez neer waarbij het toestel op een huis in Spoordonk terecht komt. Een bemanningslid komt om terwijl de tweede zich per parachute weet te redden.

In de nacht van de 14e op de 15e meld de RAF een aanval van zes Hampdens op Eindhoven. Diverse aanvallen op bruggen en wegen bij Eindhoven worden deze nacht gemeld.

15 mei 1940

Om 15.00 geeft de LBD Eindhoven luchtalarm nadat een uitkijkpost motorgeronk en drie explosies hoorde in zuidelijke richting. Een bom valt bij het St. Joseph ziekenhuis, de tweede veroorzaakt een krater van 1 meter diepte en een doorsnee van 3 a 4 meter, in een weiland achter de hoeve "Kortonjo" aan de verlengde Cyclamenstraat, terwijl de derde bom schade aanricht aan jeugdherberg "de Wielewaal" aan de Aalsterweg 280.

19 mei 1940

Een Bf.109E van 6/JG.26 voert een noodlanding uit op Welschap na een motorstoring. De 109 loopt 100% schade op. De Luftwaffe hanteerde een percentage systeem om de schade aan te geven. 100% is dus een volledige afschrijver.

24 mei 1940

Tussen 01.00 en 01.30 gooien RAF Hampdens bommen op de spoorlijn Geldrop - Heeze. In Mierlo-Hout komen hierdoor vier burgers om. LBD Geldrop meld 20 a 30 brandbommen en 2 brisantbommen op Zesgehuchten achter het NS-station.

25 mei 1940

Gedwongen door het slechte weer moet een Staffel Bf.109's van JG.52 een landing uitvoeren in een veld in de buurt van Eindhoven.

In deze eerste oorlogsweken is Welschap thuisbasis van I/JG.26, tot 22 mei zijn de Bf.109's hier gestationeerd. Al direct begint de Luftwaffe met de opbouw van de Fliegerhorst Eindhoven, welke vanaf 30 mei aangeduid word als A/10(XI).

Tot zover de bange meidagen van 1940. Binnenkort gaan we verder met de geschiedenis van Welschap in de oorlogsjaren.

THRILLSEEKERS



ALOHA SGE - deel 2

In dit deel het verdere verslag van de SGE-expeditie naar Hawaii. We zijn net klaar met ons bezoek aan Wheeler AAF.

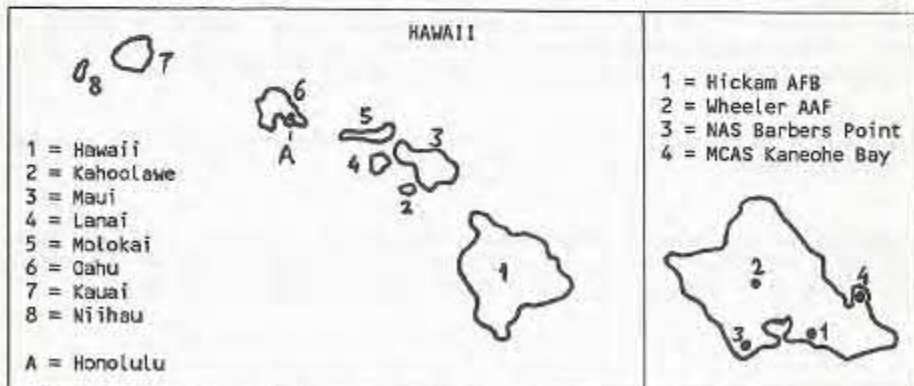
HICKAM AFB

maandag 01-11-1993

Terug naar Hickam AFB voor een bezoek aan het 199FS van de Hawaii Air National Guard. Gelukkig liggen de velden dicht bij elkaar en eenmaal aangekomen bij het visitors center begon de volgende administratieve slag. De bestuurder van de auto moest zelfs op de foto welke later nodig was voor het basispasje. Eenmaal in het bezit van het felbegeerde pasje begon een uitgebreide tocht over de basis. Daar de Air National Guard helemaal op het einde en aan de andere zijde van het veld is gevestigd kwamen we dus langs alle andere platforms.

Dat de wereld eigenlijk maar klein is werd ook maar weer eens bewezen. Jarelang heeft men op Ramstein een C-135B gehad voor het nodige VIP-vervoer. Een paar jaar geleden is deze kist verdwenen om — je raadt het al — gestationeerd te worden op Hickam, alwaar we hem nu tegenkwamen.

Uiteindelijk kwamen we op onze bestemming aan en na het welkom door de commandant werd, onder begeleiding van een piloot, begonnen met een zoektocht naar de F-15's. Volgens hem waren alle F-15's aanwezig en dat betekende dus voor ons een score van honderd procent. Zelfs een bezoek aan de alert-hangaars was mogelijk. De F-15's zijn allemaal voorzien van het nieuwe camo schema, maar dat is in het zonnige Hawaii voor de fotografen natuurlijk geen probleem.



Hawaii en de aangrenzende eilandjes. De vier militaire vliegvelden liggen op het eiland Oahu, waar ook de bekende plaats Honolulu gelegen is.

F-15A	74-0113, 76-0032, 76-0052, 76-0062, 76-0063,	USAF	199FS/Hawaii	ANG
	76-0064, 76-0068, 76-0084, 76-0103, 76-0107,	"		"
	76-0112, 76-0113, 76-0114, 76-0117, 76-0118,	"		"
	76-0119, 76-0120, 77-0070, 77-0074, 77-0077,	"		"
	77-0078, 77-0079, 77-0083, 77-0086	"		"
F-15B	74-0140, 75-0081	"		"
C-130H	79-0478	"		"

Na deze geslaagde missie werd nog vanaf diverse plaatsen op de andere platforms het één en ander aan nummertjes opgenomen:

C-135B	62-4125	USAF	65ALS
KC-135R	62-3514, 64-14832	"	203ARS/Hawaii ANG

bezoek:

C-135C	61-2668	USAF	89AW
KC-135E	57-1448	"	168ARS/Alaska ANG
C-5B	87-0036	"	60AW
KC-10A	83-0075	"	2BW
	83-0077/SJ	"	4Wg
F-16C	90-0755/SW, 90-0760/SW	"	17FS
C-9B	160050/JV	USN	VR58
KC-130F	149806	USMC	VMGR253
KC-130R	160017/QB	"	VMGR352

wfu:

B-25J	44-31504	USAAF	Base HQ
TB-26C	41-35596	"	Base HQ
F-86E	50-0653	USAF	
	51-2841	"	199FS area
F-86L	52-4191	"	199FS area
F-102A	54-1373	"	
	55-3366	"	199FS area
F-4C	63-7540/HI	"	
	63-7625, 64-0793	"	bdrt
	64-0792	"	199FS area
O-2A	68-11156	"	
T-33A	51-6533	"	

Op 26 oktober hadden wij maar liefst twaalf Shaw F-16's, in twee groepen van zes, binnen zien komen op Luke AFB in Arizona. De twee F-16's die we hier tegenkwamen waren daar ook bij zodat we mogen veronderstellen dat ze op weg waren naar het verre oosten. Voor deze twee blijkbaar net iets te ver...

Langzaam aan werd het tijd om het hotel weer eens op te zoeken. Na een korte opknopbeurt zijn we voor ons diner naar het centrum van Honolulu gegaan. Meteen valt op dat het eten hier in het algemeen een paar dollar duurder is dan op het vaste land van de USA maar het smaakt er niet minder om. Steak blijft steak.

HICKAM AFB/WHEELER AAF/NAS BARBERS POINT

dinsdag 02-11-1993

Na het MacDonalds ontbijt rijden we weer naar Hickam AFB voor het restant van de gebaseerde toestellen en de visitors. Dat ervaring van pas komt bleek maar weer bij het verkrijgen van het basispasje en alsof we de weg kenden reden we zonder noemenswaardige problemen naar het hoofdkwartier van het 15ABW. Onze verkenners wist nog precies waar we heen moesten en zodoende waren we snel bij het juiste kantoortje. De komst van één of andere generaal gooidt echter roet in het eten.

bezoek:

KC-135Q	58-0069	USAF	
C-141B	65-0237	"	60AW
UH-60A	84-24001, 84-24003, 84-24004, 84-24008	US Army	4/25Avn

Hierna zijn we teruggegaan naar Wheeler AAF. Het binnenrijden was wederom geen probleem en zo waren we snel op onze eerste afspraak. Even begon men weer moeilijk te doen zodat een kleine herhaling van de vorige dag plaatsvond. Ook meneer X kwam ten tonele en na het nodige aandringen mochten we uiteindelijk toch het platform op. Als eerste werd het 5/9 Cav aan een onderzoek onderworpen:

UH-1H:	69-15938	US Army	5/9Cav
AH-1F:	66-15299, 67-15600, 67-15705,	"	"
	68-15097, 78-23109, 79-23235	"	"
OH-58A:	68-16776, 68-16865, 70-15094,	"	"
	70-15198, 70-15260, 71-20801	"	"



Hierna was het de beurt aan het 1/25 Battalion. De vlieger die ons hier moest begeleiden was een van de weinigen die nog niet in Europa was geweest maar hij verwachtte dat hij toch in 1994 naar Duitsland zou worden overgeplaatst. Voor het geval dat dat mocht gebeuren hebben we hem maar vast een aantal tips gegeven over onze oosterburen.

UH-1H:	69-15070, 69-15123, 70-16413,	US Army	1/25Bat
	70-16431, 73-21693, 74-22365	"	"
AH-1F:	66-15322, 67-15689, 67-15838, 67-15860,	"	"
	67-15867, 68-15003, 68-15027, 68-15031,	"	"
	68-15036, 68-15101, 70-15951, 70-15970,	"	"
	70-15990, 71-21035, 78-23093, 78-23096,	"	"
	79-23189	"	"
OH-58A:	70-15351, 70-15441, 72-21063,	"	"
	72-21108, 72-21129, 72-21401	"	"

Dat was dan Wheeler, op naar NAS Barbers Point. Het voordeel van kleine eilanden met uitgerekend snelwegen naar onze bestemmingen is dat je dus snel ter plaatse bent. Na een burgertje en een shake bij de "Mac" werd het tijd voor het volgende bezoek. Ook hier weer een visitor center waar de klant bij voorkeur geen koning is, maar een bezoekerspas met een plattegrond werden dan toch maar bemachtigd.

Het eerste doel was natuurlijk de eenheid van de US Army. Na een parkeerplaats bij de Navy te hebben gevonden gingen we via een werkplaats/hangaar naar het kantoor van de B Co 214 Aviation Regiment. Gelukkig was men op de hoogte van onze komst. Zonder problemen mochten we de acht Chinooks bewonderen. De aanstaande sluiting van Barbers Point zal waarschijnlijk een verplaatsing naar Wheeler AAF inhouden voor deze eenheid.

CH-47D:	89-0149, 89-0150, 89-0151, 89-0152, 89-0155, 89-0156, 89-0158, 89-0159	US Army	Bco/214AvReg
		"	"

In de Navy/Army hangaar werden nog een viertal Skyhawks waargenomen welke volgens onze begeleider niet meer worden gebruikt.

A-4E:	150023/10, 151030/11, 151036/12, 152061/14	USN	wfu
-------	--	-----	-----

Tot zover de Army, nu de rest nog want de Orions stonden er natuurlijk uitnodigend bij ondanks het feit dat alleen maar de codes leesbaar zijn. Het parkeren vond plaats recht tegenover het overvolle platform. Vervolgens werd de wacht overvallen door onze komst en deze nam meteen contact op met de dienstdoende officier van de dag. Zoals verwacht begon nu het bekende spelletje weer en na uur wachten kwam het door ons verwachtte negatieve antwoord. Foto's hadden ze wel voor ons, maar zelf foto's maken op het platform was toch echt onmogelijk. Door het wachten waren we natuurlijk wel in staat gesteld om toch het nodige op te nemen. Gezien de vele puntjes hieronder echter toch maar een magere troost.

SH-2F	149766/TH-56	USN	HSL37
P-3C	1...../YB-1	"	VP1
	159507/YD-40, 159891/YD-41, 159328/YD-42,	"	VP4
	159321/YD-43, 1...../YD-44, 158218/YD-45,	"	"
	158918/YD-46	"	"
	1...../PD-5, 158207/PD-7	"	VP9
	1...../ZE-00, 1...../ZE-5, 1...../ZE-6,	"	VP17
	1...../ZE-17	"	"
	1...../QA-22, 1...../QA-28	"	VP22

Hierna hebben we de gate-guard, SP-2H 150279/BP, nog met een bezoek vereerd waarna we naar Pearl Harbor zijn gereden. Deze enorme marinebasis herbergt ook het bekende Arizona Memorial, oftewel de restanten van een gekelderd slagschip. Het museum herbergt een schat aan informatie over de aanval op Pearl Harbor door de Jappen. Helaas was er geen carrier op doorreis want als die hier zijn dan liggen ze vlak bij het museum afgemeerd.

Het werd nu tijd om ons klaar te maken voor de terugreis naar Los Angeles. Op het parkeerterrein werden de tassen en koffers nog een keer samengeperst zodat ze goed sloten. De overbodige spullen werden netjes in de gereedstaande afvalbakken gemikt. Aangezien we nog enige uren door moesten brengen voordat we zouden vertrekken en de wetenschap dat eten bij een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij niet veel voorstelt zijn we uiteraard nog een steak gaan eten. Daarna hebben we de auto, voor zover die nog compleet was, voorzichtig ingeleverd. Gelukkig merkten ze niet dat we een kleine modificatie aan de onderkant hadden aangebracht.

Ondanks het feit dat we geen tijd hadden gehad om een bezoek te brengen aan MCAS Kaneohe Bay verlieten we deze parel in de Pacific met een tevreden gevoel om 10 uur in de avond in een DC-10 van United Airlines.

OUDE GLORIE

LOCKHEED T-33A-1-LO 9401

Net zoals vele andere NAVO-luchtmachten kreeg ook de Luftwaffe de beschikking over een groot aantal T-33's waarmee men tot aan het begin van de jaren zeventig heeft rondgevlogen. De derde T-33 voor de Luftwaffe zag het levenslicht met constructie-nummer 7365 en Amerikaanse registratie 51-17471. Bij de Luftwaffe kreeg dit toestel onder het toenmalige registratie-systeem achtereenvolgens de volgende registraties: AB-708 en AB-716 van FFS-B (Flugzeug Führer Schule 'B'), BD-716 van WS50 (Waffen Schule 50) en BB-801 van WS10. Na 1968 veranderde dit systeem en kreeg het toestel een vaste registratie: 9401, dit toestel was op dat moment de oudste nog operationele T-33 bij de Luftwaffe. De T-33 bleef bij WS10 op Jever vliegen. De hiernaast afgebeelde foto van de 9401 is aan het eind van de jaren zestig op Eindhoven gemaakt.

Begin jaren zeventig was het met de T-33 bij de Luftwaffe gedaan en de meeste toestellen werden verkocht of gesloopt. De 9401 ontsprong echter de dans en belande bij de bekende sloper in Esschach/Seifertshofen. Ook hier kwam de slopersshamer er niet aan te pas en werd het toestel verkocht en toegevoegd aan de indertijd zojuist opgerichte "Air Classic" verzameling. Air Classic knapte het toestel op en gaf het helaas een onecht Amerikaans jasje en registratie: "63659/TR-659". De T-33 werd tentoongesteld op het vliegveld van Stuttgart. Nadat Air Classic in het slop was geraakt werd het toestel doorverkocht aan het museum in Sinsheim. Sindsdien staat het toestel hier in perfecte staat in een fraaie pose op een paal, maar helaas nog steeds in gefantaseerde Amerikaanse kleuren, zoals de tweede vrij recent gemaakte foto bewijst.

NORTHROP / CANADAIR NF-5A FREEDOM FIGHTER K-3074

Deze op één na laatste eenzits NF-5 voor de KLu werd op 18 maart 1972 afgeleverd aan 314 Squadron op Eindhoven, na samen met de K-3073, K-3075 en de K-4029 onder "Hight Flight" vluchtnummer "HFN 20" over de Atlantische Oceaan te zijn gevlogen. Echt lang heeft het Squadron niet van deze kist kunnen genieten want op 2 augustus 1974 vloog de K-3074 met slecht weer bij Steinen, 28 kilometer noord-noord-oost van Koblenz, tegen een berg. De vlieger, Reserve Tweede Luitenant A.S. Bourcé, is daarbij helaas omgekomen. Dit was de eerste NF-5 van Eindhoven die verloren ging, maar helaas niet de laatste:

21 juni 1976	K-4022	crashed bij Leopoldsborg, geëxplodeerd, vliegers T.
06 juli 1977	K-3075	crashed bij Kassel, vlieger T.
04 februari 1985	K-3034	tijdens landing tegen lichten gevlogen, bdrt.
16 januari 1987	K-3068	birdhit op Hopsten, bdrt.
04 mei 1990	K-3044	crashed bij Best na birdhit.





Een ijshockey-toernooi bracht de tsjechische Antonov An.24V 5803 afkomstig van Kbely twee keer in één week naar Eindhoven: zowel op 1 als 4 februari. (04-02-94)



Het derde prototype van de Buccaneer was de XK488, dit en vele andere toestellen staan tegenwoordig in het "Fleet Air Arm Museum" te Yeovilton. (24-07-89)



Het vertrek van de laatste F-15's van Soesterberg bracht 316 squadron er toe het kleurenschema van de J-136 aan te passen: "After 41 Years THE END". (02-02-94)