

ACE

Spotting Group Eindhoven



1995 / 4

Augustus



In april kregen we weer een lawaaipapegaai op bezoek in de vorm van een British World BAC 1-11, de G-OBMB, op een retourtje Stansted. (Eindhoven, 07-04-95)



Heel frappant was het bezoek van beide belgische 727's in het weekend, zowel de CB-01 als deze CB-02 werden op het civiele platform afgehandeld. (EHEH, 16-07-95)



De open dag op Beauvechain had onder andere Mirage 2000C 114/12-YG op de static te bieden. Over het weer hadden we deze zomer niet te klagen! (25-06-95)

REDACTIONEEL

SPOTTING GROUP EINDHOVEN

Postbus 1245
5602 BE Eindhoven
fax 040 - 2521127

ACE AVIATION MAGAZINE

Pisanostraat 272
5623 CJ Eindhoven
040 - 2455004

reizen en basisbezoeken:
040 - 2521127

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

Lidmaatschap SGE : f 27,50
Familieleden : f 10,00
Abonnement ACE : f 25,00
Losse nummers : f 3,00

ABN-AMRO: 52.86.95.479
Giro: 69 91 466
I.n.v. Spotting Group
Eindhoven, met vermelding
van naam en adres.

Redaktiesamenstelling:

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

Beste lezers,

We hebben de vakantieperiode weer overleefd, en daarmee ook al weer bijna het spotters-seizoen 1995. Maar nu dat de rust is weergekeerd worden we geconfronteerd met een steeds groter wordend probleem: tijd, of liever, het gebrek aan tijd. De werkdruk voor verscheidene redactieleden is op dit moment veel te groot, en als daar niet spoedig iets aan gaat veranderen zijn wij genoodzaakt om met ingang van het volgende jaar drastische maatregelen te nemen!

Maar dat is nog een beetje koffiedik-kijken. We beperken ons nu tot een ACE met daarin extra veel tripverslagen. Enjoy!

MEDEWERKERS:

Aviation Cosmetics, Bolke de Beer, Corné Beerens, Frans vd Broek, Ron v Dooren, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Stefan Lodewijks, Plug & Play, Patrick Reniers, Dimitri Schmidt, Scramble & VSN BBS, Vliegbasis Eindhoven.

INHOUD:

Redactioneel	1
SGE'tjes	2
In de Landing	4
ActuEel	12
Regio	13
Museumstukken - Flygvapenmuseum	21
Thrillseekers - Polen	24
..... - Zweden / Finland	31
..... - Souda Bay	38

FOTO VOORPAGINA:

Voor het vervoer naar Red Flag had Defensie enkele chartervluchten ingehuurd, waaronder deze Boeing 757 N750NA van North American Airlines. Eindhoven, 19-06-95

SGE 'tjes

FAX

Sinds kort beschikt de vereniging over een eigen fax. Niet alleen is gebleken dat dit een zeer handig apparaat is bij het regelen van basisbezoeken, maar nu zijn wij ook voor jullie weer een stukje beter bereikbaar. Dus insturen die movements, verhalen, tripverslagen en wat al niet meer zei, het nummer is:

040 - 2521127

GEEN BELANGSTELLING VOOR BASISBEZOEK

Het aangekondigde basisbezoek aan het BGS op Bonn-Kangelar is wegens onvoldoende belangstelling geannuleerd. Dat vinden wij jammer omdat er toch veel moeite gestoken wordt in het regelen van elk basisbezoek. Of raken wij soms een beetje verwend, met bijna dertig (!) basisbezoeken dit jaar?

BASISBEZOEK TWENTHE - 22 JUNI 1995

Op donderdag 22 juni waren de spottersverenigingen welkom op de vliegbasis Twenthe om de aanwezige Italiaanse Starfighters te fotograferen, en dus had de reiscommissie 3 weken de tijd om zoveel mogelijk mensen telefonisch te bereiken wat uiteindelijk resulteerde in een groep van ongeveer 15 personen die een goed verzorgde dag meemaakten. We werden aan de rolbaan neergezet waar de Stafjes dicht genoeg langs kwamen taxiën om ze met 50mm te kunnen fotograferen. Ook voor de hongerige spotters werd gezorgd, er was genoeg te eten maar minpuntje was dat de koffie veel te laat was, de rest was perfect. Mede dankzij de PRO van Twente was dit een geslaagde dag, en ons werd beloofd dat we bij een volgende gelegenheid weer terug mochten komen. Dat zullen we zeker doen!

F-104S-ASA	MM6762/5-37	AMI	5 Stormo/23 Gruppo
	MM6771/5-31	AMI	5 Stormo/23 Gruppo
	MM6920/5-35	AMI	5 Stormo/23 Gruppo

bezoek:

Alpha Jet	AT13	BLU	9w
Tornado	43+90	LW	JBG 38
Tornado	44+32	LW	JBG 38
Harrier	2G533/AJ	RAF	3sqn
Tornado	Z....	RAF	
A-10A	81-0952/SP	USAF	81FS
A-10A *	81-0954/SP	USAF	81FS
A-10A *	81-0966/SP	USAF	81FS
A-10A	81-0984/SP	USAF	81FS

De met sterretjes gemarkeerde A-10's kwamen langs toen iedereen al buiten het veld stond, en wij zelfs al op de snelweg richting huis reden. En natuurlijk waren er de nodige F-16's die het fotograferen zeer de moeite waard waren.

BASISBEZOEKEN VALKENBURG EN DE KOOY - 6 JULI 1995

Donderdag 6 juli waren we met een aantal mensen te gast op het Marinevliegkamp Valkenburg, en omdat we toch naar De Kooy gingen was dit dus mooi te combineren met het platen van P-3's en eventuele visitors (want die komen hier best wel vaak...). Bij de poort aangekomen werden we doorgestuurd naar de parkeerplaats bij de prachtig gerestoreerde Neptune (de 216), alwaar we opgewacht werden door onze gids. Maar eerst kregen we een video van hoe men bij de MLD te werk gaat te zien. Deze ondanks onze scepsis toch wel leuke film ging gepaard met een kop koffie van de koningin. Na dit schitterende intermezzo mochten we via een hangaar waar twee Orions in stonden (300 en 311) het platform op om de P-3's te fotograferen. Helaas heel onverwacht geen bezoekende kisten... Alles mocht en kon, voor en achterlangs de Orions lopend leverde dit mooie plaatjes op maar jammer dat er maar drie Orions waren (304, 308 en 309). Deze ietwat magere oogst betekende wel dat we na een uurtje weer buiten stonden en ons met spoed door de duinen richting het noorden konden begeven, want we moesten om 1300 uur bij De Kooy zijn. Met nog één minuut speling kwamen we bij het andere Marine vliegveld aan waar we weer met koffie, gebak en een video ontvangen werden. Nadat de eerste groep uit de filmzaal kwam was het wel duidelijk dat wij niet voor de nieuwste film kwamen, en dus gingen we naar het platform. Ook hier geen bezoekers in de vorm van heli's die voor de vlootdagen hadden moeten komen. Wel konden we de Lynxen goed knippen, en daar kwamen de meeste toch voor.

buiten:

SH-14D	264, 267, 272, 278, 280, 281, 282	MLD
UH-1B	N98049/220/V	"MLD"
PBY-5A	C-FHHR	"MLD"

hangaar:

SH-14D	269, 270, 273, 276, 277	MLD
--------	-------------------------	-----

De onlangs gekraakte Lynx (260) stond in groot onderhoud in een apart hangaartje. Kisten die toch toevallig in de buurt waren kwamen even langs om ons te verblijden:

F16A	J-010	Klu	312 Sqn
F16A	J-017	Klu	315 Sqn
F16A	J-146	Klu	314 Sqn
F16A	J-516	Klu	nb
F16A	J-636	Klu	306 sqn
F16A	J-644	Klu	306 sqn
F16A	J-878	Klu	nb
F16B	J-882	klu	323 Sqn

Op de terugweg nog even langs Schiphol om te kijken of de nieuwe trots van de Klu buiten stond, en ja hoor: KDC-10 T-264 stond wel buiten, maar zo goed ergens achterin verstopt dat hij niet te fotograferen was. Al met al een heel geslaagde dag, met dank aan de MLD.

OOPS !

- 1995/3 2 Twee kleine correcties ophet Deelen-verhaal: Bø.105 B-39 was wit en Alouette III A-324 droeg Grasshopper-kleuren.
- 1995/3 20 Zowaar een correctie op een vorige 'Oops!'. In tegenstelling tot wat algemeen wordt beweerd zouden de eerste zeven KLU Chinooks géén Amerikaanse regi's hebben, de KLU-registraties D-661 t/m D-667 zouden zijn afgeleid van het tweede constructienummer.

IN DE LANDING



MILITAIR APRIL 1995 AANVULLINGEN

05	A-177	Alouette III	298sqn	
	A-218	Alouette III	298sqn	
28	ZD984/UN	Chinook HC.2	7sqn	o "RFR2C19", to ETUL
	.....	Chinook HC.1	27sqn	o 13.10u, "RFR4C09", to ETUL

MILITAIR MEI 1995 AANVULLINGEN

05	G-275	C-130H-30	334sqn	"AFB642"
11	...	C-130		"AFB6.."
15	L-..	PC-7	EMVO	* 11.35u, "Diamond05"
17	16803	C-130H	501esq	a 09.45u, "AFP0033", from LPPT
				d 11.10u, to EHGR
				d 12.00u, to EHGR
19	CB-01	B727-29C	21sm	o 10.15u, "RFR7C97"
23	.....	Puma HC.1	18sqn	15.00u, "Copper31"
24	L-..	PC-7	EMVO	*
30	L-..	PC-7	EMVO	*
	FB-..	F-16B	BLu	*

Nadat SGE begin mei op bezoek was bij de portugeese luchtmacht, kregen we de 17e een onverwacht tegenbezoek in de vorm van een portugeese Hercules. Deze was samen met een tweede exemplaar op weg van Lissabon naar Gilze-Rijen, maar kon daar door het slechte zicht de baan niet gevonden krijgen. Anderhalf uur later was de situatie dusdanig verbeterd dat de reis vervolgd kon worden.

MILITAIR JUNI 1995

07	F-...	F-16	23sm	* 12.20u, "Devil94", to EBST
	L-..	PC-7	EMVO	* 14.20u, "Diamond07", to EHGR
	J-...	F-16	306sqn	* 15.40u, "m1632", to EHVK
14	L-..	PC-7	EMVO	* 09.30u, "Diamond07"
	...	?	Luftwaffe ?	* 10.15u, "M037"
	J-884	F-16B	315sqn	* ±14.00u, "Lion01"
	...	C-130		±14.00u
	...	F-16		±14.30u
	L-..	PC-7	EMVO	* 15.00u, "Diamond05"
15	303	P-3C(II)	MarPat	* ±15.00u
	...	F-16		* ±15.00u
	A-218	Alouette III		±15.10u
16	L-..	PC-7	EMVO	* ±09.45u, "Diamond10"
	FB-01	F-16B	349sm	* 12.30u
	G-275	C-130H-30	334sqn	
19	L-..	PC-7	EMVO	* 11.20u, "Copper31"
	L-04	PC-7	EMVO	* 11.30u, "Diamond10", to EHGR
	L-03	PC-7	EMVO	* 13.30u, "Diamond07", to EHGR
20	L-..	PC-7	EMVO	* 12.45u, "Diamond07"
21	L-..	PC-7	EMVO	* ±11.20u

	71-0880	C-9A	75AAS	* 16.30u, "Tune74"
23	A-...	Alouette III	GpH	07.30u, 4x in formatie
	84-0110	C-21A	76ALS	* 10.15u, 10.28u, "Mot26"
	FB-21	F-16B	BLU	* 10.24u, 10.34u, "AFB123"

Geen schokkende dingen deze maand, alhoewel de vele lessers opvallen; ook de amerikanen kwamen weer enkele ILS approaches maken. Op de 14e werd een vreemd call-sign gehoord: "Mission 037", waarvan niet geheel duidelijk is waar dit bij hoort.

MILITAIR JULI 1995

05	...	P-3C		12.15u
	83-0500	C-20A	76ALS	* 13.08u, 13.18u, "Mot35"
	2..	SH-14D	860sqn	13.10u/16.30u
11	G-275	C-130H-30	334sqn	* 08.30u
12	L-..	PC-7	EMVO	* 12.15u, "Diamond15/16"
	2..	SH-14D	860sqn	o 12.15u
13	FB-24	F-16B	2sm	* ±12.35u, "Sting55", from EHGR
14	G-...	C-130H-30	334sqn	21.00u, "NAF40"
16	CB-01	B727-29C	21sm	16.00u/16.33u, "AFB616"
	CB-02	B727-29C	21sm	16.10u/16.35u, "AFB617"
17	G-275	C-130H-30	334sqn	
	L-03	PC-7	EMVO	*
	FB-05	F-16B	OCUsqn	*
	FB-24	F-16B	2sm	* "AFB116"
19	FB-05	F-16B	OCUsqn	
21	83-0500	C-20A	76ALS	* 15.30u, "Mot38", from EHGR
	J-006	F-16A	315sqn	
26	B-77	Bö-105CB	299sqn	
28	84-0084	C-21A	76ALS	* 11.15u/12.15u, "Mot18"
29	.....	VC.10	RAF	d ±01.15u, "RRR2472"

Van de twee belgische 727's, die op zondag de 16e rond half vijf vertrokken, is niet bekend welke registratie bij welk callsign hoort. 's Morgens om vijf over elf vertrok ook al één van de twee als "AFB616". Verder vertrok op de 29e rond één uur 's nachts een VC-10, die volgens zijn call-sign aan een trainingsvluchtje bezig was. Vreemd tijdstip.

CIVIEL JUNI 1995

01	N424GA	G1159C	Digital		EHAM/EHRD
	OY-JRP	Be1900	Danish Air Transport	DTR5801	----/LIPX
02	D-GIGF	Pa34			EDRK/EHMZ
	F-GKTZ	Be36			EGZZ/ZZZZ
	HB-IAM	Da50	IBM	BBL572	EHAM/EHAM
	HB-VLG	HS125	Scintilla-Bosch		EDDS/EDDS
	N31PG	Ce310			EBK/EHKO
	N6309D	Ce172			----/EBZZ
	OO-LTX	B737	Eurobelgium	EBA931F/1931	LIMC/LFBT
	OY-AUO	SWM	Jetair	FOX999E	----/EKRK
	OY-BIS	Mu2	Jetair		----/EHAM
	OY-JRP	Be1900	Danish Air Transport	DTR5803/508P	LIPZ/EGSS
	SE-KFZ	Pa28			EKBI/EKBI 05
06	D-1ATC	Ce500	Travel Air	TAX4138	EDDL/ESGP/EDDL
	D-1GRC	Ce551	Travel Air	TAX4139	EDDL/EGSP/EDDL
	F-GDTS	CAP21			EBZW/EHRD

	OY-YEO	SWM	Jetair			EHAM/----	
07	D-CAWU	Ce560	Wurth GmbH			EDTY/EDTY	08
	D-1FCL	Be90	Flugcharter Leer			EDWF/EDWF	
	F-BVPR	Da10	Dassault Falcon	EFS208/2088		LFLL/LFLC	08
	F-GHVC	SWM	Chal'Air	CLG881/882		LFRK/LFRK	
	G-BWOC	Pa31	Oxaero	OXE207		EGHI/EGHI	
	G-FWRP	Ce421	Aerienne	CC1580		EGHI/EGHI	
	I-ALPR	Lj55	Alpi-Eagles	ELG004		LIPZ/ESSB/LIPZ	
	DE-GAA	Ce560	Tyrolean Jet			LGIR/LOWI	
	OK-REJ	BAe31	Air Ostrava			LKPR/	
	OO-GBL	Lj35	Abelag			EBBR/LBWN	
	OO-LFY	Lj35	Abelag			EBBR/EBBR	
	OO-LTX	B737	Eurobelgian	EBA1930/931F		LFBT/EBBR	
	VR-CSP	Ce500	SP Metal			LSGG/LSZH	
08	D-1ATC	Ce500	Travel Air	TAX4142		EDDK/ESGP/EDDL	
	F-GMSM	Be1900	Air Antares	AAY3212		LFSD/LFSD	
	OO-GSM	Ce182				EBCI/EBCI	
	OY-JER	SWM	Jetair			EHRD/----	
	TC-ONE	A320	Onur Air	LFA495/496		LTBJ/LTBJ	
09	F-GDCS	Be200	Air Affaires			LFPN/LFPB	
	G-BMLS	Pa28				EGGD/EDDI	10
	G-BNRX	Pa34	Futuraama			EGHR/EHTX	
	N400KC	BAe125	KC Aviation			LFPB/LIML	
	OY-JEO	SWM	Jetair	FOX162		----/ETUO	
	OY-JER	SWM	Jetair	FOX110		EHGG/EGNT/EGMT	10
	VR-CSP	Ce500	SP Metal			LSZH/EGKB	
10	D-CASA	Be300	Aero-Dienst			EDTY/EDVE	
11	OY-JEO	SWM	Jetair	FOX004		EKCH/----	
12	C-FHHR	PBY-5	Cat-Air			EHRD/EHRD	16
	G-FWRP	Ce421	Aerienne	CC1580		EGHI/EGHI	
	OO-DFE	Ce421	Air Limo	LIM421		EBHK/EGKK/EBHK	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX213		EBAW/----	
13	F-GILJ	Be200	Airlec	ARL103		LFPB/LFPB	
	OO-JCR	Ce210				EBAW/EBAW	
	OO-VCO	Ce152				EBAW/EBAW	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX164		----/LFSB/EKBI	14
14	D-EYYY	Pa28				EDVK/EDBJ	
	D-IDBU	Pa42	Air Cargo Hamburg			EDLE/EDDM	
	G-CTWW	Pa34				EHRD/EHRD	
	F-GHVG	SWM	Chal'Air	CLG881/882		LFRK/LFRK	
	F-GOMA	BAe146	AirJet	AIJ3588/3589		LFPG/LFPG	
	I-DECI	Ce500	FriFly			EDLP/LFST	
	OY-ATZ	Mu2	Jetair	FOX229E/229		LFPB/LFQM	15
	OY-JRP	Be1900	Danish Air Transport	DTR7802/788P		EDGS/EKBI	
15	D-1COA	Be200	Wurth GmbH			LSZH/LSZH	16
	G-ZAPG	SH360	Titan Airways	BRO463		EBHK/EGKK	
	N1224S	Ce425	Inductotherm			EDRK/EGBB	
	OY-BZT	Ce550	Alebco Corporation			LFPB/ELLX	
	OY-JEO	SWM	Jetair	FOX226		----/EHRD	
	OY-JER	SWM	Jetair	FOX004		EHGG/----	
	OY-JRP	Be1900	Danish Air Transport	DTR788/7803		EGPH/ESMS	
16	G-BFEE	Be58	Interair			EGTF/EGTF	
	LX-AVG	Pa28				ELLX/ELLX	
	N68941	STEA	Van Doorne			EHBD/EHBD	
	OY-ATZ	Mu2	Jetair	FOX229/229E		LFQM/LFPB	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX166/143		EKBI/EDDL	
	SE-GAD	Pa34				ESMS/ESMS	

17	XA-SHZ	CL601	Aero Santos		CYQX/LSGG	19
18	SE-BKG	P-51D			LKRO/----	
19	D-IAGB	Be90			EDDS/EDDS	
	D-1BON	Ce340			EDDW/EDDW	
	G-FLYA	Mo21	Symtec Computer		EGZZ/EGZZ	
	N750NA	B757	North American Airlines	XG088	KLAS/KLAS	20
	N999DF	Ce441	Ray Thomson		EGSC/EGSC	
	OY-AUO	SWM	Jetair	FOX004	EHAM/----	
	OY-BIS	Mu2	Jetair	FOX230	EHAM/LFQM	20
	OY-JER	SWM	Jetair	FOX234	----/EBAW	
	XA-SHZ	CL601	Aero Santos		LSGG/ENFB	21
20	D-HAUN	BO.105	Meravo		ELLX/ELLX	
	D-1ANE	Ce501	Kuri Flugdienst		EDNY/EHAM	
	D-1CUR	Ce551	Kuri Flugdienst		EDNY/EHAM	
	EL-AJO	DC-8	Liberia World	LWA101F/101	EHAM/CYQX	
	F-GILE	Be200	Airlec	ARL103	LFPB/LFPB	
	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGTF	
	N8300E	Da50	Emerson Electric		EGAA/CYJT	21
	OY-BIS	Mu2	Jetair	FOX230	LFQM/EHAM	
	OO-VWE	B.206	Heli van Wulpen		EBZZ/EBKT	
21	F-GKCV	Be200	Chal'Air	CLG991/992	LFRK/LFRK	
	G-BMJVO	Pa34	Walker & Ward		EGZZ/EGZZ	
	G-BWOC	Pa31	Oxaero	OXE221	EGHI/EGHI	
	G-FWRP	Ce421	Aerienne	CCI580	EGHI/EGHI	
	G-ZAPD	SH360	Titan Airways	AWC748P/748A	EGSS/LFSB	
	N900VL	G1159	Berg Electronics		EGLL/LFMM	
	OY-JEO	SWM	Jetair	FOX004/140	EHBK/EDDN	22
	OY-JRO	Be90	Danish Air Transport	DTR797P/797	EGGW/ESGR	
	XA-SHZ	CL601	Aero Santos		ENFB/CYQX	03
22	G-ZAPD	SH360	Titan Airways	AWC748B/748P	LFSB/EGSS	
	HB-VJK	LJ35	Aeroleasing	FPG845	LSZH/LSZH	
	N2549V	Ce177	ABR Aircraft		EBZW/EBZW	
	N900VL	G1159	Berg Electronics		EGLL/EGLL	
	OY-JEO	SWM	Jetair	FOX140/143	EDDN/EDDL	24
	OY-JRP	Be1900	Danish Air Transport	DTR509E/509I	EKYT/LIPX	
23	D-EYYY	Pa28			EDVK/EDVK	
	D-HBHG	BK117			EDDK/EDDK	
	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGTF	
	N999DF	Ce441	Raymond Thomson		EGSC/EGSC	
	OY-JRP	Be1900	Danish Air Transport	DTR5093/509P	LIPZ/EKVD	
	PH-RFG	F.27	NEPC Airlines		----/LGAT	
24	G-BNRX	Pa34	Futuraama		EHTX/EGHR	
25	OK-ODD	L.410	Bemo Air	BM18272/8271	EHRD/LKPR	
26	C-FHHR	PBY-5	Cat-Air		EHRD/EHVK	30
	D-EMKH	Be33			EBKT/EHHV	27
	D-ETIG	AG5B			EDLI/EDLI	
	G-1JYS	BAe31	Air Kilroe		EGWJ/EGPH	27
	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGTF	
	N67JG	Pa31T	Guido KG		EDNR/LFPN	27
	OE-FDM	Ce501	Goldeck Flug		LOWK/LOWK	28
	OO-VLM	F.50	VLM	VLM191P/191	EBAW/LOWW	
	OY-BIS	Mu2	Jetair	FOX004	EHAM/EHAM	27
27	D-GEDM	Pa44			EDTW/EDTW	
	D-1ERH	Pa60			LSZH/EDDM	
	D-1HAH	Be90	Haering		EDTK/EKRK	
	HB-NCY	AC12			LSZR/LSZR	28
	OY-ARV	Mu2	Jetair	FOX004/998	EKRK/EKRK	

28	OY-AUD	SWM	Jetair	FOX999	----	/EHBK	
	G-ARTD	Pa23	Jones			EGGP/EGGP	
	F-GHVG	SWM	Chal'Air	CLG881/882		LFRK/LFRK	
	I-MOCO	Lj35	EAS			LIPE/LIPE	
	LX-SKS	E110	Sky-Service	SKS110		EBKT/EBKT	
	N600ST	CL600	Sky Trek Aviation			EDDS/CYQX	29
	OO-VLM	F.50	VLM	VLM391P/391 VLM392/392P		EBAW/LOWW LOWW/EBAW	
29	OY-BIS	Mu2	Jetair	FOX004	----	/EHAM	
	D-ESIG	Ce182				EDGJ/EDGJ	
	D-IBSY	Be200				EDMG/EDTB	
	D-ICCC	Ce500	EFS Flug Service		EDDF/ESGG/ESGG		30
	D-IDEA	Be90	MTM	MTM181		EDDM/EDFE	30
	EI-CIQ	ATR42	Titan Airways	BRO463		EHBK/EGKK	
	F-GILE	Be200	Airlec	ARL101		LFPB/LFPB	
	G-BFVI	BAe125	Bristow	1FT129		EGLL/EGLL	30
	OO-SKE	B.206	Publi-Air			EBZZ/EBZZ	
	OY-AUD	SWM	Jetair	FOX999E		----	/EKRK
30	OY-JER	SWM	Jetair	FOX004/143		EHAM/EDDL	01
	D-ESNB	Mo20				EDLN/EDLN	
	D-GHEB	Pa34				EDMG/EDMG	
	D-ICCC	Ce500	EFS Flug Service			ESGG/EDDF	
	F-GLPE	SWM	Pan Europeenne			EKBI/LSZH	
	G-ATKT	Ce172	Megson			EGHR/EGHR	
	G-BFEE	Be58	Futura			EGTF/EGTF	
	G-BGKV	Pa28	Haverson & Watson			EGSA/	
	G-FIZZ	Pa28	Arrow Air Centre			EGSA/	
	G-TINA	TB10	Lister			EGSA/	
	N31RB	AA5B				EGUN/	
	N6096E	Be35				EBOS/EHRD	
	OO-VLM	F.50	VLM	VLM591/593		LOWW/EBAW	

PH-ABD	16	PH-LEC	30	PH-SBN	28
PH-AMR	02	PH-LEN	26	PH-SBO	15
PH-ATM	01,21,22	PH-MEX	21,26,27	PH-SBS	12,21
PH-BAD	22	PH-MLA	15	PH-SDD	01,28
PH-DUS	02,03	PH-MLB	08	PH-SIG	15
PH-EGC	22	PH-OAL	12	PH-SKC	23
PH-GYN	30	PH-PIE	13,14	PH-SNJ	20
PH-HAF	30	PH-PTD	22	PH-SPE	19
PH-HVP	28,30	PH-PTE	19,29	PH-SPY	22,28
PH-HXH	16	PH-PNA	29	PH-SSW	01
PH-JVB	26,28	PH-RPH	01,02	PH-SSX	08
PH-JMV	30	PH-RPW	23	PH-TGA	22,28,30
PH-KDM	29	PH-RAZ	22	PH-WCY	28
PH-KLU	27,28	PH-SBK	22,28	PH-XLA	06,17

OO-LJR 27,28,30
OO-SUP 08,12,13,26,27,28
OO-TV1 02,21

B737 Transavia:

PH-TSE 05,06,07,12,13,14,19,20,21,26,27,28

B727-230 Air Alfa:

TC-ALK 01,15,22,29
TC-ALM 21,28

De Gulfstream 4 van Digital opent deze bijzondere drukke maand terwijl de Beech 1900 van Danish Air Transport na een nachtstop vertrekt naar Bologna. De 2e brengt ons de nieuwe BAe125 van Scintilla Bosch. De oude 700's HB-VGF en HB-VGG zijn ingeruild tegen twee 800A's. Eveneens op de 2e een Lourdes charter. Ditmaal is het de OO-LTX van Eurobelgian die naar Tarbes vliegt. Danish Air Transport is er alweer met de Be1900 op een vlucht van Venetië naar Stansted.

Travel Air vliegt op de 6e met twee Citations naar Göteborg, wat ons op de 7e brengt. We noteren 13 bezoekende kisten waaronder een Learjet 55 van Alpi Eagles, twee Abelag Learjets, een Air Ostrava Jetstream komende uit Praag-Ruzyně en de OO-LTX van Eurobelgian uit Tarbes. Air Antares Executive met een Frans geregistreerde Be1900 en een Airbus 320 van Onur Air op een Air Alfa vlucht vormen de hoogpunten van de 8e, terwijl de Kimberley-Clark HS125 op de 9e het vermelden waard is.

De nieuwe Nederlandse Catalina komt voor het eerst binnen op de 12e en is hierna vrijwel de gehele maand op Eindhoven geweest. Twee dagen later is het de beurt aan Airjet met de F-GOMA, terwijl de Shorts 360 van Titan op de 15e voor BASE vliegt. De 16e is er een warbird showtje bij Rainbow. De Catalina en de Mitchell voor de deur, een RAF Dakota die i.v.m. motorpech na enkele weken weer de lucht ingaat en een blauw/gele Stearman speciaal overgekomen om als achtergrond voor een bruidsreportage te dienen.

Net als vorig jaar is ook dit jaar weer de Aero Santos Challenger XA-SHZ tijdelijk op Eindhoven gestationeerd. Hij kwam op de 17e aan vanuit Gander en staat medio augustus nog steeds op Eindhoven. Ondertussen zijn er vluchten naar Geneve, Oslo, Gander en in juli Lyon, Tours, Jerez en Kassel uitgevoerd.

Op de 18e keert de Mustang SE-BKG weer terug, nu getooid in de kleuren van de Zweedse luchtmacht, en wederom ondergebracht bij de Dukes. 19 juni staat in het teken van de Boeing 757 N750NA van North American Airlines. Voor defensie wordt een vlucht van en naar Las Vegas uitgevoerd. Eveneens voor defensie, maar nu op de 20e, de Liberiaanse DC-8 EL-AJO van Liberia World Airlines met bestemming Gander. De Airlec Beech 200 op de 20e is niet helemaal zeker omdat men zowel de F-GILE als de F-GILJ geboekt heeft, echter de eerste als inkomend en de tweede als uitgaand. Een dag later een nieuwe Beech 200 van Chal'Air, een Shorts 360 van Titan en een Gulf 2 van Berg Electronics.

De eerste van de twee NEPC F-27's is uiteindelijk vertrokken naar India. Via Athene werd de PH-RFG op de 23e afgeleverd, terwijl de PH-RTG op de eerste juli via Budapest vertrok. Mevrouw Havel bracht een bezoek aan Eindhoven wat de aanwezigheid van de Bemo Air Let 410 op de 25e verklaart. Verder zien we in deze laatste week van juni regelmatig de OO-VLM van en naar Wenen, een Amerikaanse Challenger op de 28e en een Titan ATR 42 voor BASE op de 29e. Tot slot een hele reeks Britse sportmuggen uit Shipdam. Wanneer en waarheen ze gingen is niet bekend.

CIVIEL JULI 1995

01	G-ATOT	Pa28	Waterfield & Birch	EGSA/	
	G-AZRR	Ce310	Routarrow	EGSA/	
	N759AU	Ce182	delivery flight	EINN/EHRD	05
	PH-RTG	F.27	NEPC Airlines	----/LHBP	
03	D-ABMD	B737	Lufthansa	/	09
	G-ROWN	Be200	Chaufair	CFR411/431	EGTF/EGLL
	HB-VLG	BAe125	Scintilla-Bosch		EDDS/EDDS
	OO-VLE	F.50	VLM	VLM191P/191	EBAW/EDDM
04	C-FHHR	PBY-5	Cat-Air	----/EHRD	

	OE-FDM	Ce501	Goldevk-Flug		LOWK/LOWK	06
	OY-BCL	Pa28			EDDH/EKGH	
	VR-BES	IA1125	Elan Corp		EIDW/EIDW	
05	D-ESCA	AC14			EDRK/EDRK	
	G-ICFR	BAe125	Chauffair	CFR531/532	EHAM/ENFB	
	OO-VLE	F.50	VLM	VLM391P/391	EDDM/EDDM	
				VLM392/392P	EDDM/EDDM	
	OY-AUD	SWM	Jetair	FOX999/143	----/EHBK/EDDL	08
	OY-JER	SWM	Jetair	FOX173	----/EHRD	
	XA-SHZ	CL601	Aero Santos		CYQX/LFLL	10
06	G-BFEE	Be58	Interair		EGTF/EGTF	
	N407CA	G1159A	Chancellor Aviation		LFMN/EINN	
	OY-BYK	Ce421			EKSV/EKSV	
	OK-JEY	Ce500	Air Alsie	ALS572	EKSB/EGWJ/EKSB	
07	D-EJVA	Pa28			EDRP/EDRP	
	D-GEMI	P.68			EDDV/EDDV	
	D-HAAL	SA360	Arcu Air		ZZDR/EDFQ	
	D-ICHE	Ce551	Aerowest		EDDV/EDDV	
	OO-VLE	F.50	VLM	VLM591/592	EDDM/EDDM	
09	C-FHHR	PBY-5	Cat-Air		EHRD/EGSU	14
	G-IJYS	BAe31	Air Kilroe		EGNX/EGTC	10
10	HB-GHD	Be90	Air Evasion		LSGG/LSGG	
	OY-AUD	SWM	Jetair	FOX004	----/EHBK	
	SE-DPX	L-1011	Air Ops	OOE800P/800	/	
				OOE801/801P	/	11
	XH-SHZ	CL601	Aero Santos		LFLL/CYQX	11
11	OO-ABZ	Be33			EDWC/EDWC	
12	G-FWRP	Ce421	Aerienne	CC1580	EGHI/EGHI	
	SE-DRT	Ce500	Air Partner		ESDB/ESDB	
13	D-IMLR	Ce310			EDLM/EDRY	14
	G-HNRY	Ce650	Quantel		EGWJ/EGWJ	
	G-IJYS	BAe31	Air Kilroe		EGNJ/EGTC	
	OY-ARJ	Ce421	Air Center		EKKA/EKKA	
	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX221	EDDL/EDDL	15
	OY-JER	SWM	Jetair	FOX999E	----/EKRK	
	OY-MMI	F.50	Maersk		/	13



15	OE-FLY	Ce501	Grossmann Air		LOWW/LOWW	
16	C-FHHR	PBY-5	Cat-Air		EGSU/EHRD	23
	XA-SHZ	CL601	Aero Santos		CYQX/LFOT	18
17	D-CBBB	Be350	Augusta Air		EDMA/EDMA	
	OE-FBS	Ce551	Airlink	JAR15	LOWS/LOWS	
18	D-IXXX	Ce421			EDDN/EGCC	19

19	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGTF	
	G-CLUE	Pa34			EGGD/EGGD	
	N2549V	Ce177	ABR Aircraft		----/LSGL/EDME	24
	XA-SHZ	CL601	Aero Santos		LEJR/EDVK	20
20	D-IDVF	Ce340			EDTY/EDTY/EDTY	
	OY-RPT	Be33			EDD1/EDDB	
	XA-SHZ	CL601	Aero Santos		EDVK/EDVK	22
21	D-EEDY	Ce182			EDFE/EDFE	
	G-BFEE	Be58	Interair		EGTF/----	
	F-GFMD	Da10	Aero Services	BES373	LFPB/LFPB	
	PK-YPE	DHC6	Trigana Air		LSZH/LGKR	23
22	XA-SHZ	CL601	Aero Santos		EDVK/EDVK	23
23	XA-SHZ	CL601	Aero Santos		EDVK/CYQX	24
24	N2549V	Ce177	ABR Aircraft		EDME/LFBD	25
	SE-DPM	L-1011	Air Ops	OOE800P/800	/	
				OOE801/801P	/	
25	C-FHHR	PBY-5	Cat-Air		EHRD/EHRD	
27	D-1EAS	Ce310			EDHK/EDHK	
	G-IJYS	BAe31	Air Kilroe		EGTC/EDDF	
	N6075U	Pa60			ELLX/EBAW	
28	D-1AWS	Be200	Wrede		EBBR/EDDW	
	G-BSJV	Ce172	Fox Aviation		EGNJ/EGSH	
	N1530X	Pa28			EHTW/----	
29	OO-EDA	BAe31	Euro-Direct	EUD311P	----/EBBR	
PH-AEB	01	PH-JMV	03	PH-SBN		26
PH-AMR	13	PH-JAC	04	PH-SDA		24
PH-ALL	31	PH-KAO	28	PH-SDN		05
PH-BRN	04,05	PH-KDW	07	PH-SVI		12
PH-EEF	04,11	PH-MFX	06,07	PH-TGF		13
PH-EAL	11	PH-RPI	25	PH-XLA		12
PH-GBS	04	PH-RPN	03	PH-XPI		06,07
PH-HWH	12	PH-RPW	21			
OO-EGC	25	OO-SUP	10,11,24,25	OO-VMR		24,25,26
OO-LJR	07,20	OO-TVI	24			

B737 Transavia:

PH-TSE 03,04,05,10,11,12,17,18,19,24,25,26,31

B727-230 Air Alfa:

TC-ALK 06

TC-ALM 03,05,13,20,27

Op de eerste wordt de Cessna 182 **N759AU** op Eindhoven afgeleverd, om op de 5e door te vliegen naar Rotterdam. Twee dagen later wordt Lufthansa 737 **D-ABMD** door Aviation Cosmetics onder handen genomen, terwijl de 4e opgeluisterd wordt door een Astra van Elan Corp. De **VR-BES** vloog Dublin vise versa. De 6e brengt ons de Gulfstream **N407CA** terwijl op de 9e de Catalina **C-FHHR** weer terugkomt om alweer vrijwel de gehele maand bij de Dukes door te brengen. Maersk is de volgende klant van Aviation Cosmetics en is hier te gast van de 13e tot en met de 17e.

Hoogtepunt van juli is echter de indonesische Twin Otter die op de 21e vanuit Zurich arriveert en op de 23e naar het griekse Kerkira vertrekt, vermoedelijk op aflevering naar Trigana Air Services.

Tot slot de Goose Bay vluchten van de KLU per Air Ops TriStar. Deze vonden zoals gepland plaats op de 10e en de 24e, en werden op het 334-platform afgehandeld.

ACTUEEL

DE KDC-10 VLIEGT

Op maandag 31 juli is de T-264 dan eindelijk begonnen met zijn testvluchten vanaf Schiphol. Na de start werd er richting Noordzee gevlogen. Boven de zee is het makkelijker testen, vooral als er iets niet goed gaat. Daarna was het bedoeling om een aantal doorstarts te gaan maken op Eindhoven. Maar ja, het zal ook eens goed gaan. De bemanning van McDonnell-Douglas vertrouwde het toch niet helemaal en zodoende werd er na wat testjes boven de Noordzee weer richting Schiphol gevlogen waar men zonder problemen de KDC-10 aan de grond zette. Na wat kleine reparaties volgde de tweede vlucht op woensdag 2 augustus. Het ging nu al wat beter en men wist zowaar Eindhoven te bereiken. Na enige overvluchten ging men weer terug naar Schiphol. Het testprogramma heeft natuurlijk een fikse achterstand opgelopen en men verwacht nu pas in september of oktober over de eerste KDC-10 te kunnen beschikken.

334SQW

Gestaag gaat het squadron verder met al zijn eigenlijke en oneigenlijke taken. Ambulancevluchten, hulpvluchten voor de UN, het ophalen van Dutchbat en ga zo maar door zijn heel normaal. Daarnaast is men ook nog present op een aantal vliegshows met de demo F-27.

Men moet dit ook alweer doen met een F-27 minder, geheel volgens planning is op 20 juli de C-7 buiten dienst gesteld. Het toestel staat voorlopig op Woensdrecht in opslag. Ook de C-8 en C-9 zullen dit jaar nog buiten dienst worden gesteld.

Op dit moment zijn alle toestellen, met uitzondering van de T-264, weer voorzien van een 334-embleem.

C-1	camo c/s	"UN"-markings op 20 juli naar Woensdrecht gegaan voor opslag
C-2	VIP c/s	
C-3	camo c/s	
C-4	wit c/s	
C-5	grijs c/s	
C-6	wit c/s	
C-7	camo c/s	
C-8	demo c/s	
C-9	camo c/s	
C-11	wit c/s	
G-273			"Ben Swagerman", detachement Melsbroek
G-275		"Joop Mulder", detachement Melsbroek
T-264		test-programma

AANVULLINGEN OPEN DAGEN

wo 04 oktober Ankara Turkije Int. Defence Equipment Fair
vr 06 - zo 08 oktober Antwerpen België Euro Avia Expo

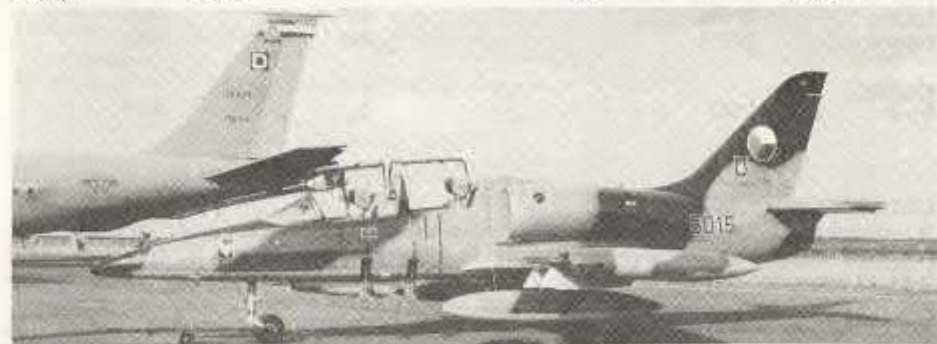
REGIO

Weer heel wat open dagen deze keer, dus genoeg stof om over te schrijven. Helaas hebben we van enkele open dagen geen verslag mogen ontvangen, alleen de nummertjes. Maar 'iets' is altijd nog beter dan 'niets'...

CHIEVRES - 25 juni 1995

static:

KC-10A	79-1946	USAF	722ARW
C-20A	83-0500	USAFE	76ALS
C-21A	84-0084	USAFE	76ALS
KC-135R	57-1506	USAFE	100ARW
C-141B	66-7944	USAF	60AW
F-15E	91-0602/LN	USAFE	494FS
UC-12M	163841	USN	NAF Sigonella
F/A-18C	164632/AJ-400	USN	VFA87
UH-60A	88-26080	USAr	2/1CAV
AH-64A	87-0446	USAr	3-227AVN
CM.170R	MT14	BLu	33Sm
L-39ZA	5015	CL	332TLT



Su-25K	1002	CL	332TLT
F-16B	ET615	KDF	Esk727
Sa.341F	1211/AMF	ALAT	4RHCM
As.532UL	2325/AIA	ALAT	4RHCM
Mirage 2000C	35/2-EE	AdIA	EC01.002
Mirage F.1CG	122	HA	342mira
MiG.29A	29+07	LW	JG73
F-4F	37+29	LW	JG73
Tornado	43+78	LW	J8638
C-160D	50+91	LW	LTG62
Bo. 105P	88+06	Heer	HFR36
G-222	MM62115/46-22	AMI	2gr

PD.80BRM	MM62015	AMI	8gr
E-3A	LX-N90458	NATO	NAEWF
Alouette III	A307	KLu	302sqn
F-16B	712	KNL	331skv
Alpha Jet	15233	FAP	esq301
Bulldog T.1	XX693/4	RAF	CFS
Domine T.1	XS711/L	RAF	6FTS
Hawk T.1	XX174	RAF	6FTS
Jetstream T.1	XX494/B	RAF	45sqn
Minrod MR.2	XV235	RAF	42sqn
Puma HC.1	ZA940	RAF	230sqn
Sea King HC.4	ZF124	RN	772sqn
Tucano T.1	ZF513	RAF	1FTS

elsewhere / flying:

C-9A	71-0876	USAFE	75ALS det.
F-16A	FA68	Blu	2sm
F-16A	FA121	Blu	1sm
Alouette II	G92	Rijkswacht	
CM.170R	MT36	Blu	33sm
L-39MS	0006	CL	
Su.25K	9013	CL	332TLT
F-16A	E193	KDF	Esk727
Mirage 2000C	12/2-FS	AdIA	EC02.002
Mirage 2000B	522/2-FY	AdIA	EC02.002
Tornado	43+38	Lw	JBG38
Mirage F.1CG	114	HA	342mira
F-16A	680	KNL	331skv
Alpha Jet	15249	FAP	esq301
Hawk T.1	XX169, XX235, XX244	RAF	6FTS
Tucano T.1	ZF486	RAF	4FTS
Tucano T.1	ZF516	RAF	1FTS

visitor:

An.26	2507	CL	3DLP
-------	------	----	------

GOETSENHOVEN - 28 juni 1995

Op woensdag 28 juni was er de mogelijkheid om voor de laatste keer de Elementaire Vlieg School op Goetsenhoven en de 1e Wing op Beauvechain te bezoeken. Deze twee vliegvelden liggen niet ver uit elkaar en kunnen dan ook makkelijk op een dag worden bezocht. Redenen genoeg voor Jan-Pieter Bergmans, Hans van Doesburg, Jan Dinnissen en Frits Widdershoven om een dagje België te gaan doen. Natuurlijk wisten wij hoe laat Goetsenhoven open moest gaan en zodoende vertrokken we om acht uur uit Eindhoven. Zoals gewoonlijk was er weer het nodige oponthoud tussen Eindhoven en Valkenswaard maar eenmaal door Valkenswaard kon er weer fullspeed gevlogen worden. Dit resulteerde in een tijdige aankomst bij Goetsenhoven en na een snelle blik vanuit de landing zijn we via de indrukwekkende hoofdingang het veld opgegaan.

Er was een heuse static, met als uitschieters de Epsilons van de Portugese Luchtmacht, een flightline vol met Marchetti's en er kwam nog steeds een en ander binnen. Vroege vogels worden meestal wel beloond en zo konden we dan ook nog iets verder komen op de flightline dan de bedoeling was. Op het publieke gedeelte werden verder nog alle hangaars aan een onderzoek onderworpen, ook die eigenlijk voor publiek niet open waren. Helaas leverde dat geen extra vliegtui-

gen op. Opvallend afwezig waren de meeste "nieuwe" Marchetti's, slechts één op de static. Na dit alles te hebben bewonderd werd het monument nog bezocht en was inmiddels duidelijk geworden dat Beauvechain pas om half twee open zou gaan. Dus werd het tijd voor de inwendige mens. Aangezien er op een enorme massa bezoekers was gerekend was er dus één stand met hamburgers, hotdogs en frites te vinden. Juist toen wij daar arriveerden stond er al een massa Belgen allemaal tegelijk iets te bestellen. De standhouder had dat al helemaal niet voorzien en je kunt dan natuurlijk wel aanvoelen dat het een zootje was. Hierop kreeg Jan-Pieter het briljante idee om dan maar op weg van Goetsenhoven naar Beauvechain iets te eten. Zo gezegd, zo gedaan en om twaalf uur werd afscheid genomen van de EVS.

static:

T-401	T-17	FSNALB
1405	Epsilon	esq101
84/315-XA	Epsilon	GE315
ZF484	Tucano T.1	1FTS
XX689/3	Bulldog T.1	CFS
L-08	Pilatus PC.7	EMVO
MT49	CM-170R	33sqn
ST46	SF-260D	5sqn
ST33	SF-260MB	5sqn

flightline bij static:

T-409	T-17	KDF
1418	Epsilon	esq101
ZF406	Tucano T.1	CFS
XX532/7	Bulldog T.1	CFS
82/315-WY	Epsilon	GE315
139/315-ZD	Epsilon	GE315
155/315-ZR	Epsilon	GE315
L-02	Pilatus PC.7	EMVO
ST12	SF-260MB	5sqn
ST22	SF-260MB	5sqn
ST35	SF-260MB	5sqn



flightline:

A57	Alouette II	SLV
A70	Alouette II	FTB
B01/LA	BN-2A	SLV
H11	A-109HO	SLV

G01	Cessna 1820	Rijkswacht
G02	SA-330L	Rijkswacht

SF-260MB 5sqn: ST02, ST04, ST06, ST15, ST17, ST18, ST20, ST21, ST23, ST24, ST25, ST26, ST30, ST31, ST32, ST36.

hangaar:

ST16	SF-260MB	5sqn
ST27	SF-260MB	5sqn

overzijde:

LB02	L-21B	LK
PL84	Twin Astir	LK

vliegend:

CM01	Falcon 20	21sqn
XX181/CB	Hawk T.1	100sqn
Alpha-Jet	AT09, AT12, AT29, AT31	9w
Hawk T.1A	XX161/DQ, XX295/DA, XX351/DP	208sqn

monument:

ST14	SF-260MB
------	----------

De ST12 was in een speciaal 25-jarig c/s gespoten. De toestellen die door de "New Swallows" worden gebruikt zijn de ST22, ST33 en ST35 en zijn ook van een speciaal c/s voorzien.

BEAUVECHAIN - 25 juni 1995

Vanwege de enorme lange rit, slechts twintig minuten, werd er rustig door ieder dorpje gereden, maar naast de standaard aanwezige kerk en kroeg werd er dus geen snackbar gevonden. Inmiddels arriveerde we al in het dorpje Beauvechain. Dat was dus balen, echter bij de nadering van de hoofdingang bleek er aan de andere kant in de bocht een snackbar te zijn, zelfs met eigen parkeerplaats en een terras. Al enige kilometers werden we gevolgd door een zenuwachtig rijdende Belg en daarom maar vast op tijd aangeven dat we toch in de bocht gaan oversteken. De Belg begreep dit niet helemaal en moest toch nog even bijremmen toen wij met onze aangekondigde oversteek wilde beginnen.

Het bestellen van onze vette hap werd voor Jan een extra uitdaging. Gewoon in het nederlands blijven doorgaan en de eigenaar natuurlijk stug doorgaan in het Frans. Uiteindelijk werd toch het juiste geleverd en bij het betalen bleek de taal niet meer een probleem te zijn. Op het terras hebben we onze hap naar binnen gewerkt en na een koude cola waren we klaar voor de volgende open dag. Het was ondertussen duidelijk geworden dat de hoofdingang niet de ingang was voor het evenement, deze was voorzien aan de andere kant. Dat is eigenlijk wel gunstig want die ingang ligt aan een drukke doorgaande weg en dan moet men al vaak eerder tot openstelling besluiten. Ook nu was dat weer zo maar dat betekende wel dat we iets verder moesten parkeren dan ons lief was. Een fikse wandeling bracht ons naar een static zonder uitschieters. De hangaars waren ook open maar enkele waren natuurlijk leeg.

Aan de overzijde waren volop F-16s te zien, dat was niet zo vreemd daar ook nog de F-16s van Florennes aanwezig waren. Een grote vliegshow was niet te verwachten en men had dan ook geen voorzieningen getroffen om dicht bij de baan

te komen. Elk eigen initiatief in die richting werd niet op prijs gesteld en na even in het gras te hebben uitgerust en een aantal opstijgende F-16s te hebben gespot zijn we maar naar de auto gegaan om aan de terugreis te beginnen.

static:

XX185/185	Hawk T.1	6FTS
ZF449	Tucano T.1	1FTS
A54/11-MM	Jaguar A	EC02.011
114/12-YG	Mirage 2000C	EC01.012
38+03	F-4F	JG72
38+37	F-4F	JG72
38+67	F-4F	JG72
A47	Alouette II	FTB
B10/LJ	BN-2A	SLV
H36	A-109HA	FTB
RS03	Sea King mk.48	40sqn
MT34	CM-170R	33sqn
ST34	SF-260MB	5sqn
FA111	F-16A	1sqn

hangaar:

FA55	F-16A	-
FX04	F-104G	-

shelters bij static:

FA91	F-16A	349sqn
FA103	F-16A	1sqn
FA121	F-16A	1sqn

elders/vliegend:

AT03	Alpha-Jet	9W
CH11	C-130H	20sqn
CS03	HS.748	21sqn
MT36	CM-170R	33sqn
ZF406	Tucano T.1	1FTS
ST22, ST36	SF-260MB	5sqn

massastart F-16A's:

1sqn:	FA101, FA131, FA135
2sqn:	FA68
31sqn:	FA94
349sqn:	FA75
350sqn:	FA76, FA114, FA116
no marks:	FA82

overzijde:

1sqn	F-16A:	FA109, FA125, FA127
2sqn	F-16A:	FA104
	F-16B:	FB12, FB24
31sqn	F-16A:	FA72
10W	F-16B:	FB22
OCU	F-16B:	FB01, FB05, FB10
no marks	F-16B:	FB02, FB14, FB19

De Starfighter in de hangaar was voorzien van een zilver c/s. Er was geen enkel ander nummer te vinden. Het kan de echte FX04 zijn maar het kan ook een andere zijn die als zodanig is gespoten.

KOKSIJDE - 2 juli 1995

static:

Sa.341F	1523/AFJ	ALAT	6RHC
Sa.342M	4184/AEL	ALAT	6RHC
BN-2A	B09/L1	BLa	SLV
Alpha Jet	AT31	BLu	9w
C-130H	CH08	BLu	20sm
CM.170	MT14	BLu	33sm
HS.748	CS01	BLu	21sm
F-16A	FA68	BLu	2sm
Merlin 3A	CF05	BLu	21sm
S.58C	B8/OT-ZXH	BLu	preserved
Sea King	RS03	BLu	40sm
SF.260MB	ST12	BLu	5sm
Alouette III	M1/OT-ZPA	BZe	40sm
As.355UN	2088/JCR	Gendarmerie	
Da.10(MER)	185	Aeronavale	57S
Bo.105M	80+71	Heer	HFR15
F-16A	E-601	KDF	Esk727
F-16B	ET-210	KDF	Esk726
T-17A	T-401, T-409	KDF	FlSk
S.61A	U-277	KDF	Esk722
Alouette III	A-489	KLu	THG
Bo.105C	B-39	KLu	299sqn
F-4F	38+21	Luftwaffe	JG71
Tornado	44+40	Luftwaffe	JBG33
Tornado	46+18	MF	MFG1
F-4E	77-0304/1-304, 77-0306/1-306	THK	111filo
Bulldog T.1	XX535/J, XX623/M	RAF	East Midl UAS
Domine T.1	XS731/J	RAF	6FTS
Harrier GR.7	ZG858/AG, ZG862/A1	RAF	3sqn
Hawk T.1	XX296/DR	RAF	A&AEE
Jetstream T.1	XX492/A	RAF	45sqn
Tornado GR.1	ZA469/AJ-0	RAF	617sqn
Tucano T.1	ZF290/290	RAF	1FTS
Jetstream T.2	ZA111/574	RN	750sqn
Sea King HC.4	ZE428/VK	RN	846sqn
Sea King HC.4	ZF117/23	RN	772sqn
C-130E	64-18240/RS	USAF	86AW
UH-60A	88-26072	USAr	7/227Avn
AH-64A	87-0418	USAr	2/227Avn

elsewhere:

SF.260MB	ST12	BLu	New Swallows
C.212	TE.128-41/79-94	EdA	Ala79
C.212	T.198-15/35-33	EdA	Ala79
F-16A	J-...	KLu	
PC.7	L-..	KLu	EMVO
Tucano T.1	ZF...	RAF	

flying:

Mirage F.1C	64/33-FC	AdIA	Ec 03.003
Mirage F.1C-200	201/33-F1	AdIA	Ec 03.003
F-8E(FN)	7	Aeronavale	12 F
AS.5...	.../ADN	ALAT	6 Rhc
A.109HO	H06	BLa	
Alouette II	A47	BLa	White c/s

Alpha Jet	AT03	BLU	11 Sm
Sea King	RS01	BLU	40 Sqn
Sea King	RS05	BLU	40 Sqn
SF.260MB	SF22	BLU	New Swallows
SF.260MB	ST35	BLU	New Swallows
F-16A	FA111	BLU	2 Sm
F-16A	FA121	BLU	2 Sm
C.101EB	E.25-07/4, E.25-08/8,	EdA	Team Aguilla
C.101EB	E.25-13/3, E.25-22/7,	EdA	Team Aguilla
C.101EB	E.25-25/5, E.25-27/6,	EdA	Team Aguilla
C.101EB	E.25-40/2	EdA	Team Aguilla
AB.412SP	R-01	KLU	SAR
F-16A	J-...	KLU	306 Sqn
PC.7	L-..	KLU	Emvo
F-4F	38+06	Luftwaffe	Jg 71
Tornado	45+00	Luftwaffe	Jbg 33
Hercules C.1	XV215	RAF	LTW
Hawk T.1	XX296/DR	RAF	208 Sqn
Hawk T.1	XX227, XX233, XX237, XX252,	RAF	Red Arrows
Hawk T.1	XX253, XX260, XX264, XX266,	RAF	Red Arrows
Hawk T.1	XX294, XX306	RAF	Red Arrows
Nimrod MR.2	XV226	RAF	KMRW
Wessex HC.2	XR729	RAF	22 Sqn
Gazelle HT.2	XW853/53	RN	705 Sqn
Gazelle HT.2	XZ942/42	RN	705 Sqn
SA.330L	G02	Rijkswacht	
F-117A	82-0805/HO	USAF	9 Fs
Jet Provost T3A	XN461/G-BVBE	private	ex RAF

URSEL - 9 juli 1995

static:

A.109BA	H37	BLA	
Alpha Jet	AT03	BLU	
CM.170R	MT14	BLU	
F-16A	FA130	BLU	
SF.260MB	ST33	BLU	
Tornado	45+06	MF	MFG2
F-16A	J-019	KLU	nb
Hawk T.1	XX174	RAF	4FTS
Hawk T.1	XX232	RAF	6FTS
Hawk T.1	XX331/DK	RAF	4FTS
Nimrod MR.2	XV251	RAF	KMRW
Jetstream T.2	XX481/560	RN	750sqn
Sea King HAS.6	XZ921/187	RN	706sqn
SBLiM-2A	6247/G-OMIG	private	

elsewhere:

C-130H-30	G-275	KLU	334sqn
CN.235	CNA-MB	FARM	

flying:

A.109HA	H46	BLA	
CM.170R	MT36	BLU	
F-16A	FA121	BLU	
SF.260MB	ST22, ST35	BLU	New Swallows

Sea King	RS01	BLU	40sm
F-27-300M	C-8	KLU	334sqn
F-16A	J-508	KLU	
Hawk T.1	(8x)	RAF	Red Arrows
Su.27	595	TPS	
Su.27	598	TPS	
Cap.231	06, 07, 23, 24, --	FARM	
Jet Provost T3A	XN461/G-BVBE	private	
Hunter F.4	XE677/G-HHUN	private	

HECHTEL / LEOPOLDSBURG / SANICOLE - 30 augustus 1995

static:

SF.260MB	ST22	BLU	5sm
Mi.24V	4011	CL	331VP
Bulldog T.1	XX535/S, XX687/A	RAF	East Midl. UAS
Puma HC.1	2A940	RAF	
Wessex HC.2	XV725/C	RAF	72sqn

elsewhere:

Alouette III	A-...	KLU	Grasshoppers
Harrier GR.7	ZD329/H	RAF	20(R)sqn
Gazelle HT.2		RN	705sqn

flying:

MB.339PAM	(10x)	AMI	Fr.Tricolore
A-109HO	H13	BLA	
Alpha Jet	AT..	BLU	9w
F-16A	FA115	BLU	
SF.260MB	ST33, ST35	BLU	5sm
L-39MS	0004	CL	
Mi.24V	0702, 0703, 0705	CL	331VP
SU.22M-4K	4006/NA-31	CL	
SU.25K	9013	CL	
F-27-300M	C-8	KLU	334sqn
F-16A	J-508	KLU	306sqn
Dakota C.3	ZA947/YS-DM	RAF	BoBMF
Harrier GR.7	ZD409/B	RAF	20(R)sqn
Hawk T.1	XX...	RAF	
Hawk T.1	(9x)	RAF	Red Arrows
Tornado GR.1	Z....	RAF	
Tucano T.1	ZF516	RAF	3FTS
Wessex HC.2	XV720	RAF	22sqn
Gazelle HT.2	XX436/CU39, XX451/CU58	RN	705sqn
Sea King HAS.6	XV665/CU505	RN	810sqn
B-17G	124485	Sally B	
S.11	OO-MSH/E26	private	
Extra EA300	JY-RNA, JY-RNB, JY-RND, JY-RNE	Royal Jordanian Falcons	

civiel:

D-EARH, D-ECVK, D-EDHM, D-EDGV, D-EDLH, D-EDZM, D-EECD, D-EEMR, D-EETO, D-EEXH,
D-EFEB, D-EFXI, D-EHDR, D-EHNW, D-ENKE, D-ERCB, D-EWAP, LX-JOS, N6309D, N734P,
PH-ECN, PH-GDH, PH-HTM, PH-OLL, PH-TGA, OO-TGF, OO-AAP, OO-ATY, OO-DKM, OO-EWL,
OO-LNC, OO-MVH, OO-PCT, OO-SIL, OO-SKD, OO-SMM, OO-WIX, LY-LJK, SP-TXB, 9Q-CAC,
RA01428

MUSEUMSTUKKEN

FLYGVAPENMUSEUM MALMEN

We gaan voor de verandering eens op de Zweedse toer. Zweden is tot nu toe een niet zo voor de hand liggende bestemming voor spotters geweest, alhoewel de open dagen van de luchtmacht in een steeds grotere belangstelling komen te staan. En terecht, want de Zweedse luchtmacht is niet alleen een interessante maar ook een met een rijke historie, en die historie komt het beste tot zijn recht in het grootse luchtvaartmuseum van Zweden, gelegen aan het vliegveld Malmen bij Linköping, ook wel bekend als Malmslätt.

Wij zijn daar een tijdje geleden wezen kijken en troffen er de onderstaande toestellen aan. Zoals gezegd ligt het museum vlak langs het vliegveld Malmen, thuisbasis van een eenheid helikopters van de landmacht, en van de Försökcentralen, oftewel de vliegende testeenheid van de luchtmacht. De spottershobby is in Zweden nog niet helemaal geaccepteerd, en op sommige velden zoals deze is het nog goed mogelijk dat je problemen krijgt tijdens het uitoefenen van je hobby. Gelukkig biedt het museumterrein een goede gelegenheid om in ieder geval de activiteiten op één van de twee banen van het veld in de gaten te houden! Dit geeft natuurlijk een extra dimensie aan het toch al fraaie museum.

De Zweden gebruiken al sinds lange tijd een eigen systeem van type-aanduidingen die wij hier ook proberen aan te houden. Tegenwoordig bestaat dit systeem uit een of enkele letters die de taak van het toestel aanduiden gevolgd door een nummer. Deze nummers zijn voor elke taak onderverdeeld in blokken, zo hebben vanaf de Tweede Wereldoorlog de jagers (met de letter 'J' van 'Jakt') een volgnummer gekregen in de 20- en later 30-reeks. Het lijkt vrij complex maar dat is het niet. Helaas was het systeem dat men voor die tijd hanteerde niet zo overzichtelijk. Types kregen toen een volgnummer ongeacht de taak en er waren veel dubbele nummers, zo zijn de J-9 en de Sk-9 twee heel verschillende toestellen. Om het niet al te moeilijk te maken hebben we in het onderstaande overzicht een extra kolom toegevoegd met daarin de type-aanduidingen die misschien wat meer tot de verbeelding spreken dan de Zweedse aanduidingen.

Als eerste de toestellen die tijdens ons bezoek in juni van dit jaar buiten werden aangetroffen:

type	serial/code	user	unit	alternate ID
J-29F	29575/51	KSF	Malflyg/F3	SAAB Tunnan
A-32A	(32197)/21	"	F6	SAAB Lansén
J-35A	(35090)/52	"	F16	SAAB Draken
J-35D	35375/05	"	F4	SAAB Draken
SAAB 37	37-1/51	"		SAAB Viggen
Sk-37	37800/22	"	FC	SAAB Viggen
Ip-47	(47001)/79	"		Consolidated Catalina
Tp-52	52002/02	"	F8	EE Canberra

Tp-79	79007/797	"	F13	Douglas Dakota
Tp-82	82001/80	"	F13	Vickers Varsity
Tp-83	83008/85	"	F13	Percival Pembroke
LiM.2	(215)	PWL		MiG.15bis



Stuk voor stuk leuke kisten, waaronder het Viggen-prototype en de eerste tweezits-Viggen, en enkele zeldzame zweedse types waaronder de Catalina (eigenlijk een in Canada gebouwde Canso), de Canberra en de Varsity. De Poolse MiG is een beetje een buitenbeentje maar daardoor niet minder leuk.

Het merendeel van de kisten staat echter binnen in een fraaie hal die nog niet zo lang geleden uitgebreid is. Je moet wel betalen om binnen te komen maar laat dat je er niet van weerhouden, wie denkt van buiten af door de raampjes alles te kunnen zien komt bedrogen uit!

type	serial/code	user	unit	alternate ID
B-4	(714)/M	Ilmavoimat		Hawker Hart
J-8	278/H	"		Gloster Gladiator
Sk-1	04	KSF		Albatros
Hkp-2	02406/92	"	Hkpgf/F7	Alouette II
B-3	155/A[blue]	"	F21	Junkers 86
S-6B	(386)/86	"	F3	Fokker C.V
J-9	2134/53	"	F3	Seversky P-35
Sk-9	558	"	F5	De Havilland Moth
Sk-10	536/101	"	F1	RK.26 Tigerschwalbe
J-11	2543/9	"	F9	Fiat CR.42
Sk-11	515/19	"	F5	De Havilland Tiger Moth
Sk-12	670/60	"	F3	Focke-Wulf Stieglitz
S-14	(3815)/67	"	F9	Fieseler Storch
Sk-15	5075/116	"	F5	Klemm 35
B/S-16	-/2 (replica)	"	F11	Caproni 313
Sk-16	16109/82	"	F10	North American Harvard
S-17B	17005/5	"	F3	SAAB 17
B-188	18172/D[red]	"	F14	SAAB 18
J-20	2340/40	"	F10	Reggiane 2000 Falco
J-21A-3	21364/R[red]	"	F6	SAAB 21
J-22B	22280/L[red]	"	F3	FFVS 22
Sk-25	25114/314	"	F5	Bucker Bestmann
J-26	26020/A[blue]	"	F16	North American Mustang
J-28A	28001/P[red]	"	F3	De Havilland Vampire
J-29B	29398/F[white]	"	F22/UN	SAAB Tunan
J-33	33025/E[blue]	"	F1	De Havilland Venom
J-34	34016/06	"	F9	Hawker Hunter
Sk-50	50046/46	"	F5	SAAB Safir

Ip-78	78001	"	F2	Noorduyn Norseman
Se-101	80	"		Schulgleiter (glider)
Se-102	(SE-SAP)/"3"	"		Grunau Baby (glider)
Se-103	8211 (?)	"	F5	Kranich (glider)
Se-104	8316	"	F5	Weihe (glider)
Breguet ulii/B1	- (replica)	"		-
Macchi M7	945	"		-
Nieuport IVg/M1	(?)	"		-
O.1	656	"	F3	CFM Tummelisa
P.1	814/61	"		Sparmann S1-A
Phönix 122/J1	947	"		-
Flp-51	51256/56	KSA		Piper Super Cub
Flp-53	53273/83	"		Dornier 27
Hkp-1	(01001)/01	KSM	1HD	Vertol 44
SAAB 105XT	SE-XBZ	SAAB		-
SAAB 210	-	"		Lill-Draken
Spitfire PR.XIX (HS964)/"31051"/51 (IAF)			F11	

Een flinke lijst met nogal wat onbekende namen en type-aanduidingen, maar gelukkig zitten er weinig echte probleemgevallen tussen. Laten we die even nader bekijken: de bovenste twee kisten dragen Finse (W02) kleuren maar hebben Zweedse typeaanduidingen. Dat komt omdat het in feite Zweedse luchtmacht toestellen waren die overgedragen werden aan de Finse luchtmacht bij wijze van steun aan de Finnen in hun strijd tegen de Russen. Deze toestellen werden overigens door Zweedse vrijwilligers gevlogen, vandaar dat deze toestellen nu in een Zweeds museum staan.

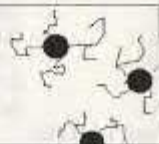
De De Havilland Moth 558 is opgebouwd uit twee toestellen, er zitten onderdelen op van een andere Zweedse Moth, namelijk de 5110. De Breguet ulii mag dan wel een replica zijn maar er zijn tenminste nog originele onderdelen in verwerkt, de Caproni 313 daarentegen is helemaal nep. En dan twee omstreden zwevers: de Grunau Baby die in het museum aan het plafond hangt heeft nooit in militaire dienst gevlogen en is dus een civiel toestel in militaire kleuren, En wordt getwijfeld of de registratie van de Kranich wel helemaal klopt.

De SAAB 105XT was het prototype van een verbeterde variant van de bekende straaltrainer en heeft nooit bij de luchtmacht gevlogen, het was eigendom van SAAB. Dit is overigens het enige toestel in het museum met een civiele regi. De SAAB 210 was tevens een eenmalig toestel: een Draken op schaal! Dit toestelletje werd door SAAB gebouwd om de radicale vleugelvorm van de Draken te testen voordat men de echte Draken ging bouwen, tevens heeft men met dit toestelletje de positie van de luchtinlaten bepaald. Ook dit toestel heeft nooit in militaire dienst gevlogen, sterker nog, het heeft nooit een registratie noch constructie-nummer gehad! Toch is het een interessant museumstuk aangezien het van onschatbare waarde is gebleken bij de ontwikkeling van de beroemde Draken.

Een minstens zo interessant toestel is de Spitfire die helaas een "fake"-kleurenschema draagt. Het is eigenlijk een Indische luchtmacht PR.XIX maar hij is gespoten als een Zweedse S-31. Jammer dat men zo'n uniek toestel heeft verbasterd maar dat zien we elders wel vaker (denk maar eens aan het MLM...).

Al met al een zeer fraai museum, netjes opgezet en zeer goed onderhouden. Alle toestellen zien er tot in de detail perfect uit, misschien in sommige gevallen wel te perfect! Linköping ligt natuurlijk niet echt in de buurt en misschien duurt het nog wel een tijdje voordat je er eens langskomt, maar als je eens in de buurt bent is het Flygvapenmuseum een echte aanrader.

THRILLSEEKERS



NIE MÓWIE PO POLSKU...

Marco Dirx is onlangs samen met Dimitri Schmidt een weekje naar Polen geweest, en om een beetje specifiek te zijn: het noordelijk stuk van Polen. Het was vakantietijd wat een heleboel knappe vrouwen en andere gezelligheid opleverde, maar helaas betekende het ook dat er door de Poolse luchtmacht wat minder (en in het geval van sommige velden zelfs helemaal niet) gevlogen werd. Gelukkig was het toch niet allemaal voor niks.

Het startschot werd 's zondagmorgens gegeven. Marco kwam bijna rechtstreeks uit de Scramble-bus afkomstig van Fairford gerold, maar gelukkig was deze twee uurtjes vroeger dan gepland weer in Eindhoven zodat hij onverwacht nog een paar uurtjes thuis kon slapen, waarvoor trouwens nog zijn onmetelijke dank!

Bijna letterlijk de eerste stop was het onlangs opgerichte museum op het voormalig russische veld Finow, uiteraard vlak boven Berlijn. Het museum was eigenlijk al gesloten maar dat weerhield ons er niet van om met auto en al het terrein op te rijden. Daar was men toch niet zo van gecharmeerd dus we hebben de auto maar ergens geparkeerd, netje entree betaald (da's nieuw...) en zijn met de benenwagen verder gegaan. Eén van de aanwezige Duitsers begon ons zelfs aardig te vinden toen bleek dat wij het roerend eens waren met zijn verhalen over "damals". Al met al zijn we een uurtje kwijt geraakt met dit museum, maar het was de moeite waard. Uiteraard binnenkort meer over dit museum in een volgende editie van "Museumstukken". Wij waren zelfs zover in populariteit gestegen dat we uitgenodigd werden voor het avondeten, maar daar hadden we geen tijd voor want we wilden die avond nog ver in Polen penetreren. Op de snelweg naar Stettin meende een Duitser zijn auto uit te moeten laten branden wat voor een klein beetje vertraging zorgde. Daartegenover stond dat de geanticipeerde lange wachttijd bij de Poolse grens reuze mee bleek te vallen: slechts 10 minuten! Weer een stempel in het paspoort rijker waren we dan toch eindelijk in Polen.

Voor Marco een aardige inkopper die avond was de LiM.2 die in het stadje Goleniów (spreek maar uit als Golenioef, klemtoon altijd op de een-na-laatste lettergreep) gepaald staat te wezen. Helaas is het geheel getooid met zo'n typisch oostblok jaartal-nepregi ("1967") en is de echte regi niet bekend.

Bij Koszalin, toch al een flink eind in Polen, vonden we het voor die dag welletjes en werd het eerste de beste hotel aangedaan. Omdat ze onlangs het geld een beetje hebben geherwaardeerd (10000 zlotych is tegenwoordig 1 zloty, maar helaas zijn de oude bankbiljetten ook nog volop in omloop) ontstond er aan beide zijden een beetje verwarring omtrent de betaling. Toen moesten we nog gaan eten, onze vrees dat alle eettentjes wel eens gesloten zouden kunnen zijn werd gelukkig niet bewaarheid want na een flinke wandelingen vonden we een pizzeria (jawel...) die niet eens zo'n slechte pizza's wist te serveren.

DARLOWO

ma.24-07-95

We waren de volgende ochtend al vroeg op het marine-veld Darlowo (eigenlijk geschreven met een 'l' met een streepje erdoor, dus uit te spreken als Darwovo) omdat je daar geen hitte-trilling kunt gebruiken bij het lezen van de heli's. In ons geval ging alles van een leien dakje:

Mi.14PL:	1005, 1007, 1009, 1010, 1011, 1012	MLW	40EZOPiR
Mi.14PS:	1013, 5137	"	"

SLUPSK

ma.24-07-95

We hadden goede hoop dat misschien Slupsk (weer een 'l' met een streepje, Swoepsk dus) die dag zou vliegen maar helaas stond de radar stil. Wij wisten dat toen nog niet maar dat tafereel zou zich die week nog wel vaker gaan herhalen, vakantie hè... Wel nog drie van de vier poortwachters gezien:

MiG.19PM:	908	PWL	gateguard
MiG.21PF:	(1815)"/"1974"	"	gateguard
MiG.23M:	(....)"/"979"	"PWL"	gateguard, ex V-VS

En weer een leuke Flogger (in het museum van Finow stond een bijzondere MiG.23S), ditmaal in de vorm van een ex-russische 23M, helaas in Poolse kleuren.

SIEMIOWICE

ma.24-07-95

Dimitri wou dolgraag naar Siemiowice omdat daar een paar heel erg grappige marine Iskra's (gecamoufleerd, met radar, etc.) staan. De landing aan de kant van de hoofdpoort was snel gevonden maar dat bleek niet de goede te zijn. Na veel moeite en een kilometers lang zandpad kwamen we toch aan de andere kant in de landing uit. Vanaf hier bleek dat je heel gemakkelijk op de openbare weg kunt komen, je moet natuurlijk alléén weten welke afslag je dan moet nemen (en dat weten wij nu). Helaas maakte men op dit veld geen aanstalten om te gaan vliegen, zodat het tot de poortwachter beperkt bleef:

LiM.5:	101	MLW	gateguard
--------	-----	-----	-----------

ZEGRZE-POMORSKIE

ma.24-07-95

Toen hebben we een klein foutje gemaakt (ja ja, we komen er eerlijk voor uit!). We zijn een stukje terug gereden naar Zegrze-Pomorskie waar weinig vlieg-activiteiten te zien waren maar waar wel een behoorlijk aantal MiG.21's gecoverd op de lijn stonden. Hoewel we behoorlijk aan het twifelen geslagen waren leek het er toch op dat er desondanks niet gevlogen zou gaan worden (het was inmiddels al laat in de middag), en dus hebben we gelezen wat er te lezen viel:

An.2:	8552	PWL	9PLM
MiG.21bis:	9345, 9407	"	"

SWIDWIN

ma.24-07-95

We zijn daarna snel doorgereden naar het Fitter-veld Swidwin (Sviedvien dus), want normaal gesproken vliegt of Zegrze-Pomorskie, of Swidwin. Hier bleek de radar inderdaad te draaien maar er stond maar één Fitter plus een An.2 op de lijn. Op een gegeven moment vertrok de Fitter om niet meer terug te komen. Maar dat was nog niet het ergste, er kwam ook een MiG.21 overzetten en dat was #3%*&*! de weersvlucht van Zegrze-Pomorskie! Het was inmiddels echter al zo laat dat het geen nut meer had om naar Zegrze-Pomorskie terug te rijden. De vraag is

natuurlijk of één dual-Fitter opweegt tegenover een tiental MiG.21's, maar we hielden er in ieder geval een beetje balend gevoel aan over...

An.2:	0863	PWL	40PLM-B
Su.22UM-3K:	507	"	"

overflying:

MiG.21UM:	9308	PWL	9PLM
-----------	------	-----	------

Magere troost: in het plaatsje Swidwin zelf staat een LiM.5P zeer fraai gepaald voor het station, maar helaas wel anoniem want de "regi" is ook hier een jaartal ("1976"). Zelfs een levensgevaarlijke klimpartij van Marco leverde geen constructienummer op. Ach ja, je hebt zo van die dagen...

Gelukkig was de fun voor die dag nog niet voorbij. Het was camping-tijd hadden we besloten en de meest aantrekkelijke lag aan de kust bij het stadje Kolobrzeg (spreek maar na: Kowobrzeg), slechts een 60 kilometer rijden. Als eerste hebben we het voormalige russische veld opgezocht dat nu in gebruik is door de lokale vliegclub. Het grappige van dit veld is dat je nu gewoon met je auto tussen de shelters door kunt rijden, en zelfs de taxibanen (of was het toch de landingsbaan?) waren voor ons niet veilig. Even waren we bang dat het tot een botsing tussen een Fiat Uno en een Antonov 2 zou komen maar dat gevaar werd gelukkig tijdig afgewend.

Bij de vliegclub aangekomen bleken de prijzen voor rondvluchtjes enorm mee te vallen. Vijftien gulden (maar dan in zlotych) voor een kwartiertje met een Yak 12 was bijna té mooi om waar te zijn, dus dat hebben we maar gedaan. Als derde passagier ging er een pool mee die het als enige niet kon waarderen dat de piloot op ene gegeven moment een paar grappige negatieve-G manoeuvres ging maken. Paniekerige braakbewegingen waren het gevolg maar gelukkig hebben we het avondeten van deze man niet voorbij zien komen. Dat een Yak 12 een aftandse kist is wisten we al, maar die stukken plakband waarmee het een en ander gerepareerd was zagen we gelukkig pas na de landing...

En de dag bleek nóg meer in petto te hebben (het kon gewoon niet op), het stadje zelf heeft namelijk een klein museumpje. Helaas was het al gesloten dus daar moest enige spotters-inventiviteit aan te pas komen om alles goed te kunnen zien. Dimitri hoefde niet meer zo nodig en had al negatieve ervaringen met de niet echt gemotiveerde eigenaar van het geheel, en Marco zou die weldra krijgen. De man bleek thuis te zijn (ja, hij woont in het museum) en was lichtelijk over de rooie door zijn aanwezigheid. Marco probeerde hem er op te wijzen dat het een museum was maar hij kwam niet verder dan het woord "policje". Eventjes wachten op de politie dus. Deze kwam na een tiental minuten waarna er een hele discussie in het pools losbarstte. Nu gaat onze kennis van de Poolse taal niet echt veel verder dan het woord "piwo" maar we konden er tot ons genoegen toch uithalen dat de politie eigenlijk aan Marco's kant stond en de steeds kwader wordende eigenaar op hetzelfde punt wees wat hij al geprobeerd had: dit was toch een museum. Na een paar minuten bekechten mocht hij gaan, zijn naam werd nog in de vlugigheid genoteerd maar een bekeuring zat er niet in. Daar zaten we eigenlijk wel naar uit te kijken, want Polen zonder bekeuringen kan natuurlijk niet! Oja, er stonden ook nog vliegtuigen in het museum:

Muzeum Ozeza Polskiego:

IL.28:	52	PWL
LiM.2:	(705)/"1984"	"
MiG.19PM:	723	"

SM.2:	417	"
TS.8:	315 (?)	"
CSS.13 (Po.2):	(80511)	"V-VS/PWL"

Het avondeten bestond uit spaghettisoep (jawel...) en een knap vrouwtje aan de balie van de camping (nee, alleen maar naar gekeken!). Daarna zijn we nog eventjes naar het strand gelopen waar een reuze gezellig feestje aan de gang was, compleet met kampvuur en een provisorische houseparty.

SWIDWIN

di.25-07-95

Dinsdags gingen we ons geluk wederom op Swidwin proberen, en aangezien dat veld toch niet vroeger dan medio de middag los zou barsten namen we het er 's morgens nog maar eventjes van. Uiteindelijk waren we toch nog veel te vroeg op het veld maar de voortekens waren gunstig: de radar draaide en men was druk bezig met de baanveger, alleen stonden er nog geen Fitters op de lijn. Na een uurtje wachten kregen we bezoek van de militaire politie. De conversatie verliep niet echt vlot en er moest mijn zakboekje "Pools op vakantie" bij aan te pas komen om het een en ander duidelijk te maken. Het enige wat echt duidelijk werd was dat de vriend van één van de militairen onlangs in Vlodrop (of all places) op vakantie was geweest! Verder konden we opmaken dat zowel kijken als fotograferen geen probleem was, alleen stonden wij "gevaarlijk" in de take-off. Wat ze dus eigenlijk wilden was dat wij uit het zicht van het veld gingen staan. Aangezien we toch eigenlijk aan de verkeerde kant van het veld stonden zijn we dus maar naar de andere kant gereden. Hier sta je ook mooi in de landing, alleen kun je niet zien wat er op het veld gebeurt.

Hier moesten we nog een tijdje wachten maar toen barstte het geweld dan toch eindelijk los. Toen eindelijk de eerste Fitter zijn naverbrander "erin knalde" wisten we dat de weersvlucht vertrokken was. Deze kist maakte daarna snel een overshoot en bleef toen een dik half uur weg. Daarna duurde het nog een behoorlijke tijd en het was al half zes toen de eerste "wave" er eindelijk uitging. Dit alles onder het motto "je moet er eventjes op wachten, maar dan heb je ook wat!". Opeens was het luchtruim gevuld met Fitters, zelfs een formatie van vier kisten die fraai in de break gingen was ze niet vreemd. Nadat de eerste twee "waves" terug waren gekomen zijn wij afgetaaid, in de hoop dat Slupsk wellicht deze dag wel zou vliegen.

An.2:	0863	PWL	40PLM-B
Su.22M-4K:	7819, 7820, 8104, 8205, 8310, 8511,	"	"
	8818, 9305, 9306, 9307, 9411	"	"
Su.22UM-3K:	506	"	"
TS.11-200SB	2014	"	"

Niet dus! De radar stond wederom stil, en dat terwijl wij ons enorm gehaast hadden om toch nog de laatste missie met daglicht mee te kunnen maken. #3%#! Worst met brood en koffie in het nabijgelegen wegrestaurantje deed deze teleurstelling enigszins verzachten, maar daar kregen we opeens gezelschap van twee Nederlanders die al maandenlang in Polen op zoek waren naar goede poot-aardappels. Hoe enorm interessant...

We hadden voor de woensdag het MiG.21 veld Malbork op ons verlanglijstje staan, omdat je daar zo enorm gaaf in de landing kunt staan. Daarvoor moest er nog wel een eindje gereden worden. We kwamen onder andere langs de stad Gdynia waar Dimitri wederom een museum wist te zitten. Vlak daarvoor hadden we (eindelijk)

onze eerste snelheidsovertreding aan onze broek gekregen, of we eventjes 200000 zloties (15 gulden) wilden betalen wegens 21km/u te hard rijden... Hoewel het ondertussen al donker was konden toch alle kisten nog onderscheiden worden:

Muzeum Marynarki Wojennej:

IL.28R:	69	PWL
LiM.6bis:	316	''
Mi.4M:	1717	''
SM.1:	4017	''
Yak 9P:	2	''

In een zuidelijke buitenwijk van Gdansk konden we overnachten in een echt degelijk ouderwets oostblok-hotel. De bewaker van het geheel verwachte blijkbaar nog steeds elk moment een kapitalistisch-amerikaanse invasie gericht tegen het communistische proletariaat, want hij was geheel in camouflagepak gestoken. Maar hij was verder wel aardig hoor. 's Avonds hebben we nog eventjes Poolse televisie gekeken, met een heel erg leuke documentaire over een grappig boeren-echtpaar en daarna een zeer wazige russische politiefilm. Uiteraard werd de film, zoals gebruikelijk is op de Poolse televisie, niet vertaald met ondertiteling of nasynchronisatie, maar door een monotone Pool die al vertalend gewoon door de film heenpraakt. Niet om aan te horen, of je de taal nou spreekt of niet!

Hoewel geen van ons tweeën er aan gedacht had om een wekker mee te nemen kregen we het toch voor elkaar om vroeg op te staan. De Poolse televisie bleek zelfs een ochtenprogrammering te hebben, in de vorm van een paar knullige Poolse cowboys die zo goed en kwaad als het ging een soort van Amerikaanse country & western sfeer probeerden uit te stralen. Het ontbijt was ook van het oude stempel: een mega-gezellige eetzaal (not!) waar je je eten aan een loketje af moest halen, en niet zeuren als je te weinig kreeg. Naar het eitje en het stukje gebak die op de menukaart stonden konden we blijkbaar fluiten, die waren waarschijnlijk voor de rest van het jaar op...

PRUSZCZ-GDANSKI

wo.26-07-95

Het was maar goed dat we vroeg opgestaan waren, want voor het eerste veld van die dag, het heli-veld Pruszcz-Gdanski, konden we geen luchttrillingen gebruiken. Vanaf de vliegclub kon het een en ander al gelezen worden, hoewel dat in veel gevallen bij de Mi.2's niet meevalt. Bij een schooltje langs de hoofdboort is ook een leuke plek, alleen moet je hier natuurlijk wel goed oppassen en niet al te lang blijven staan. Tenslotte konden we vanaf de openbare weg nog een paar extra Hinds lezen. Normaal gesproken lees je hier niet veel Hinds dus wat dat betreft hadden wij geluk. Dat werd tijd!

Mi.2:	0606, 0607, 0608, 0609, 0610, 0620,	PWL	49PSB
	2027, 3003, 3802, 3803, 5244, 5338,	''	''
	5345, 5350, 5823, 7338	''	''
Mi.240:	016, 174, 175, 177, 460, 585	''	''

MALBORK

wo.26-07-95

Goed, Malbork dus. De landing zag er inderdaad zeer spectaculair uit, we zagen al twee MiG.21's voor de shelters staan en men was de baan aan het vegen, dus we hadden goede hoop. We kregen echter bijna meteen controle van een paar militairen, Het gesprek verliep zoals verwacht weer heel voorspoedig (...) maar na een tiental minuten en contact met de basis meenden wij te begrijpen dat we

konden blijven staan. Eigenlijk verstonden we alleen maar zoiets als "OK" en "gendarmmerie". Dat er inderdaad zoiets bestaat als een Poolse gendarmerie bleek 1½ uur later (!) toen we een bezoekje kregen van de militaire politie. Net daarvoor hadden we nog aan een passerende militair duidelijk staan maken dat we toestemming hadden van de politie om hier te staan... Einde van het verhaal was (wederom) dat er geen problemen waren maar dat wij niet in het zicht van het veld mochten staan. Geen probleem voor ons, er werd toch nog niet gevlogen dus we zijn maar eventjes de toerist in Malbork uit gaan hangen, in afwachting van meer vliegbewegingen. Toen we weer langs de shelterarea reden werden net de covers van de twee MiG.21's afgehaald dus die konden we toevallig net lezen.

In Malbork (het voormalige Marienburg) staat een fraai kasteel dus dat konden we mooi gaan bezoeken. Het begon al goed toen we een (in onze ogen een beetje onterechte) bekeuring kregen voor fout parkeren: weer 200000 Zlotych over de balk gesmeten. Op dat moment kwam er ook een groep jongens aangemarcheerd die verdacht veel op de Hitlerjugend leek. Nader onderzoek leverde (tot onze verbazing en schrik) op dat het inderdaad de Hitlerjugend was! Ook de Nazi-vlaggen en andere relikwieën die het kasteel sierden kwamen ons toch als een beetje vreemd over. Gelukkig bleek dit slechts als decor te dienen voor een film en konden we weer rustig ademhalen. Later in de middag was het helemaal een komisch gezicht toen alle terrasjes in de binnenstad door de Hitlerjugend "bezet" werden. Als binnenkort de nieuwe film van de vermaarde regisseur Volker Schlöndorff, "Die Erlkönig", in de bioscopen draait, ga dan gerust kijken want wie weet zie je nog twee bekende spotters op de achtergrond stiekem in beeld lopen...

Later in de middag zijn we terug gegaan naar het veld maar tegen onze verwachtingen (en hoop) in bleek men nog geen aanstalten te maken om te gaan vliegen. Na nogmaals in de stad te hebben rondgelopen bleek ook om zes uur 's avonds dat er niet gevlogen werd, en dat viel toch wel een beetje tegen. Nog een geluk dat we die twee MiG.21's hadden kunnen lezen want anders was de score 0% geweest...

MiG.21MF:

9015, 9114

PWL

41PLM

Als Malbork toch niet vliegt, zou dan misschien Gdynia vliegen? Een groot vraagteken maar het was op zijn minst de moeite van het proberen waard. We kregen het veld vrij snel gevonden en werden toen we nog in de auto zaten verrast door een Drlik die een overshoot maakte, maar helaas zagen we hem te laat om nog te kunnen lezen. Dat was blijkbaar ook de enige activiteit voor die avond want ons wachten leverde verder helemaal niets op. Het was weer tijd om plannen te gaan smeden, besloten werd om ons geluk nogmaals op Slupsk te gaan proberen, want misschien dat ze deze avond nog zouden vliegen, en anders misschien de volgende dag. Toch nog een flink stukje rijden waarbij tussen neus en lippen door ook nog eventjes de derde bekeuring wegens te hard rijden betaald mocht worden, goed voor (je raad het al) 200000 Zlotych. Bij Slupsk aangekomen moesten we constateren dat de radar wederom stil stond, dus we hebben maar meteen een hotel opgezocht.

Ook de volgende dag stond de radar stil maar daar stonden we niet meer van te kijken. We besloten om ons geluk nog een keer op Siemirowice te gaan proberen. Ook hier weinig activiteiten maar we zagen tot onze verbazing wel MiG.21's in de verte vliegen, en dat nog vóór de middag! Eigenlijk kon dat maar één ding betekenen: Gdynia vloog! Dus maar weer een uurtje in de auto gekropen. Eigenlijk was dus het hele retourtje Slupsk voor noppes geweest, maar dat zijn dingen waar je rekening mee moet houden als je in een land als Polen gaat spotten.

GDYNIA / BABIE DOLY**do.27-07-95**

Het geluk stond weer een beetje aan onze kant want Gdynia bleek inderdaad te vliegen. Het aantal MiG.21's bleef helaas beperkt maar over het algemeen gebeurde er toch genoeg zodat wij ons niet verveelden. We stonden aan de westelijke kant van het veld, eerst bij het kerkhofje waar trouwens een om'tje een heel nieuwe dimensie ten beste gaf aan het begrip "freiluftpinkeln". Later hebben we nog een beter stekkie gevonden tussen de landingslichten waarvandaan niet alleen de baan te overzien is maar waar ook de kisten in de landing heel erg fraai voorbij komen. Op een gegeven moment besloten we dat we alles wel zo'n beetje gezien hadden en dat we maar eens weer in de richting van Swidwin moesten vertrekken, maar helaas had ons geluk inmiddels weer vroeg vrijaf genomen want we zaten nog geen tien minuten in de auto toen we een fraaie in SAR-kleuren gestoken Mi.2 zagen vliegen. #3%^&*, geen nummertje!

An.28B-1R:	0405	MLW	18LEL-R
Mi.2:	2026	"	"
MiG.21bis:	0798, 8705, 8819, 8861	"	34PLM
MiG.21UM:	9346	"	"
TS.11:	1410	"	"
W-3RM	0511	"	18LEL-R

In tegenstelling tot twee dagen daarvoor had men op Swidwin geen zin om te vliegen, dus daar waren we vroeg klaar. We hadden wel weer zin in het strandfeest (en de mooie vrouwen) in Kolobrzeg dus die paar kilometers konden er ook nog wel bij. We hebben ons die avond prima vermaakt.

ZEGRZE-POMORSKIE**vr.28-07-95**

De volgende ochtend was het inmiddels vrijdag, en aangezien het toch onmogelijk bleek om een hoog rendement uit deze trip te halen hadden we maar besloten dat het geen gek idee zou zijn om min of meer huiswaarts te keren. Eerst toch nog eventjes kijken op Zegrze-Pomorskie maar dat bleek (wederom) verloren moeite. Er stond alleen maar een An.2 buiten maar die hadden we 's maandags ook al gezien. Om toch niet helemaal voor niets te zijn gekomen zijn we maar eventjes een kijkje gaan nemen bij de vliegclub.

An.2:	8552	PWL	9PLM
-------	------	-----	------

Dan maar richting huis. Onderweg wilde Dimitri nog eventjes een krat bier inslaan maar dat ging niet door: wel het bier maar niet het kratje! Het bestaat gelukkig nog, die typische oostblok-bekrompenheid. Bij de grens was het aanzienlijk drukker dan tijdens de heenreis, maar dankzij Dimitri's voorliefde voor de middenberm wisten wij de wachttijd te beperken tot een half uurtje... Enkele langdurige files rond Berlijn waren er debet aan dat we pas laat bij onze laatste bestemming aankwamen: het nieuwe museum in Dessau. Gelukkig is het museum nog in oprichting en kun je er zonder problemen zo oplopen. Ook hier weer hoofdzakelijk oostblok-materieel maar daarover wederom meer in een toekomstige "Museumstukken".

Alles wat ons toen nog restte was het naar huis rijden wat betrekkelijk voorspoedig verliep, maar het was toch nog nachtwerk geworden voordat we eens thuis waren. Al met al een leuk weekje, hoewel er wel wat meer gevlogen had mogen worden. Ach, binnenkort maar weer eens terug...

DE GROTE "ANTON IN ZWEDEN" TOUR

Was de open dag op de tweede luchtmachtbasis Söderhamn al een reden om naar het mooie Zweden af te reizen, dan zou een verblijf van een hele week in dit beloofde land dat al helemaal rechtvaardigen. Zo dachten Berry, Perry, Pieter en René (bijgenaamd "De vier Antons") er dus ook over en werd vrijdag 's middags de reis naar het verre Söderhamn begonnen.

De open dag viel in alle opzichten mee, alles kon gelezen worden en na afloop was er ook nog een aardig onderonsje mogelijk met een aantal tweede piloten. Maar zo tegen een uur of zeven was de tijd gekomen om afscheid te nemen en begon voor ons de eigenlijke trip. Soesterbergspotter Hans en zijn vriendin Hinke zouden ons het eerste stuk naar het noorden vergezellen en zo huurden we een zespersoons huisje bij Hudiksvall, 50 km ten noorden van Söderhamn. De volgende dag zouden we geheel nodig hebben voor onze reis naar het noorden. Het was de planning om tot Luleå te rijden maar dit zou nog meerdere keren gewijzigd worden, waarover later meer.

Hudiksvall - Marsta

zo.11-06-95

Nog maar net een aantal kilometers op weg werd het eerste vliegveldje langs de weg gesignaleerd, en een Duits geregistreerd, met bestuurders uitgerust Cessnaatje kon worden gefotografeerd.

Ce.TU206G

D-EBIW

Midlanda / Sundsvall - Härnösand

zo.11-06-95

Snel weer verder; op het vliegveld van Sundsvall zouden een aantal Drakens op de dump liggen. Deze werden niet gevonden, wel een Piper Super Cub en weer een Cessna op bestuurders. Dat krijg je in een land met zo veel water.

Ce.180A

SE-KEA

PA-18-150

SE-ECN

Zo rond een uur of acht 's avonds werd Luleå bereikt en er was onderweg al besloten dat, als we nog genoeg tijd hadden, we door zouden rijden naar Rovaniemi in Finland. Daar kwamen we 's nachts aan, terwijl het nog gewoon licht was. Een verschijnsel waar we de eerstvolgende dagen nog mee te maken zouden krijgen, zo hoog in het noorden. Net toen we de tenten op gingen zetten begon het een beetje te regenen, wat ons deed besluiten om een commentatorkabine van de plaatselijke skischans te bezetten en aldus werd daar de "nacht" in doorgebracht.

Rovaniemi

ma.12-06-95

Onze eerste operationele dag van deze trip en al in Finland. Bij de civiele terminal heb je een goed overzicht over het veld en de wat verder gelegen militaire platforms. 's Morgens begint men met het naar buiten slepen van de vliegende toestellen, waarna men snel met vliegen begint. Met een beetje geluk komen ze hier voor de terminal langs getaxied, wat in ons geval een aardig gezicht van bovenaf opleverde.

J35A	DK-200	SI	preserved
J35XS	DK-207, DK-209	''	HävLLV 11
J35BS	DK-210	''	''
J35FS	DK-237	''	''
Sk35CS	DK-270	''	''
Gnat F.1	GN-110	''	gate guard
Hawk Mk.51	HW-305	''	KoelTue
Hawk Mk.51A	HW-352	''	HävLLV 11
PA-28R	PA-2	''	''
PA-31	PC-5	''	''
L-90TP	RG-6	''	''
S.91D	SF-36	''	instr.a/c
L-70	VN-18	''	KouLLV
DC-9-41	OH-LND	Finnair	



De S.91 Safir stond aan het civiele platform bij een technisch schooltje, terwijl ook An.2 RA-50587 dit platform bevolkte samen met nog een aantal kleine toestellen.

Oulu

ma.12 & di.13-06-95

Op Rovaniemi hoorden we van engelse spotters dat op Oulu de jaarlijkse schietoefening van de Suomen Ilmavoimat, de Finse Luchtmacht, nog steeds aan de gang was. Er zou gevlogen worden met een type anders dan de Draken, en dat kon maar één ding betekenen; MiG's! Daar ging de tweede helft van onze planning. Na een bezoekje aan de kerstman boven de poolcirkel, een paspoortcontrole aan de hoofpoort en afscheid genomen te hebben van Hans en zijn vriendin zijn we met een andere nederlandse spotter op sleeptouw naar het 200 km zuidelijk gelegen Oulu gereden. Hier kwamen we rond drieën aan, maar dat mocht geen probleem zijn, omdat het niet donker wordt vliegt men hier tot negen uur door, en niet alleen met de door ons verwachte MiG's maar ook een aantal Hawks waren van de partij. Het slepen van de doelen wordt voor rekening genomen door de beide Learjets en er staat een Mi.8 op SAR-alert.

Hawk Mk.51	HW-308/D, HW-309/E, HW-325/B,	SI	
	HW-334/-, HW-339/L, HW-346/I	''	
Hawk MK.51A	HW-354/-, HW-357/-	''	
Hawk	HW-.../G, HW-.../N	''	
Mi.8T	HS-14	''	KuljLLV

Learjet 35A	LJ-2, LJ-3	''	''
MiG 21bis	MG-116, MG-119, MG-121, MG-124, MG-125, MG-129,	''	HävLLV 31
	MG-130, MG-132, MG-135, MG-138, MG-140	''	''
PA-28R	PA-14	''	''
PA-31	PC-4	''	''
L-90TP	RG-2	''	HävLLV 11
	RG-8	''	HävLLV 31
L-70	VN-18	''	KouLLV



Twee dagen vliegende MiG's bekijken en schitterend kunnen fotograferen, met daar tussendoor 's avonds ook nog eens een schitterend barbecue feest, een mooie niet verwachte draai aan onze Zweden trip. Maar dinsdagmiddag moesten wij toch gaan denken aan onze oorspronkelijke planning en werd weer koers gezet naar het westen.

Boden

di.13-06-95

Weer in Zweden aangekomen was onze eerste bestemming het landmachtveld Boden, wat Armeeflygbataljon 1 huisvest. Men vliegt hier met de Hkp.3 (AB-204B), Hkp.6 (AB-206A), Hkp.9 (Bö-105) en de Hkp.11 (AB-412HP). Van deze laatste heeft men er onlangs vijf aangeschaft als ambulance helikopter.

Hkp-3	03301/41	AF	AF1
Hkp-6	06264/64, 06277/77	''	''
Hkp-9	09207/07, 09208/08, 09212/12	''	''
Hkp-11	11334/34	''	''
Flp-53	53271/81	''	preserved

Luleå - Kallax

di.13-06-95

Daar we de volgende dag op Luleå wilden gaan spotten werd hier de camping opgezocht, maar niet voor we nog een blik op het vliegveld hadden geworpen.

J-350	35359/"21"	KSF	preserved
Tp-102	102001/021	''	F16

We gingen in de stad eten bij een italiaans aandoend restaurant, en hier lag het bewijs dat je in Zweden helemaal niet duur uit hoeft te zijn om goed te kunnen eten en drinken, alhoewel dit laatste toch wel het grootste deel van de rekening betrof. Ook hier werd het 's nachts weer eens niet donker.

Boden

wo.14-06-95

In de vroege ochtend hebben we onze fotokamera's bij de receptie van de camping afgegeven, en zijn we eerst maar weer naar Boden, dat maar op 30 km afstand van Luleå ligt, gereden. Hier was men reeds aan het vliegen.

Hkp-6	06262/62, 06268/68, 06271/71	AF	AF1
	06276/76, 06282/82	"	"
Hkp-9	09207/07, 09208/08, 09212/12	"	"

Luleå - Kallax

wo.14-06-95

Op Boden was niet veel meer te halen en dus zijn we snel terug gereden naar Luleå. Er moest een aardig eindje door het bos gewandeld worden om de landing te bereiken, maar dan sta je ook schitterend; de Viggens zijn hier zelfs te lezen. Twee mannen die het hek aan het repareren waren keken wel wat vreemd op van onze aanwezigheid, en toen de verrekijkers te voorschijn kwamen zat het hun duidelijk niet lekker. Erg veel Engels spraken ze niet, zodat er van een conversatie niet veel meer terecht kwam dan "Förbud, Militär!". Ja, dat wisten wij ook wel, maar we fotografeerden toch niet. Veel tijd voor een gesprek zat er toch niet in, want de eerste Viggens verschenen al boven het veld, om na een schitterende break voor de baan te hangen en met veel geweld te landen.

Hkp-10	10403/93	KSF	F21
S-29C	29929/"21"	"	preserved
AJ-37	37050/50, 37088/44	"	F7
JA-37	37362/09, 37367/14, 37370/17, 37379/15,	"	F21
	37397/20, 37402/22, 37403/23, 37405/25,	"	"
	37406/26, 37436/32	"	"
SH-37	37906/51, 37921/59	"	"
SF-37	37958/48, 37967/58, 37970/64	"	"
SK-60	60001/01, 60084/84, 60105/105	"	F5
Tp-101	101002/012	"	F21

Daar we de volgende dag volgens plan in Östersund wilden zijn, en dit toch zo'n kleine 600 km verder is, hebben we de volgende missie niet afgewacht. Bijna alles wat buiten stond had gevlogen, en ook van binnen het veld begonnen we aardig in de gaten te lopen.

Op weg naar Östersund kwamen we langs één van de vele reserve velden van de Zweedse luchtmacht, Fällfors. Van deze zeer uitgestrekte basis, met zijn grothangaars, reserve banen en dispersals tot ver in de omtrek van het veld, wordt regelmatig gevlogen door o.a. de Lansens van F16M ten behoeve van schietoefeningen voor de kust. Helaas was er tijdens ons bezoek geen vliegactiviteit.

Lycksele sjukhus

wo.14-06-95

Halverwege tussen Luleå en Östersund ligt, in een schitterend landschap van oneindige bossen en heldere meren, het stadje Lycksele. In het centrum trok een fel oranje vlak de aandacht van Pieter, die daar luidkeels melding van maakte. Nader bekeken leverde dit een ambulance helikopter op die bij het ziekenhuis op alert stond. Hier hebben we dan ook maar een mooi plaatje van gemaakt.

Hkp-11	11332/32	AF	AF1
--------	----------	----	-----

De reis werd voortgezet naar Östersund, wat tegen de avond bereikt werd. De

tenten werden opgezet op een camping in de buurt van het vliegveld, wat goed te merken was aan de taxibaan en dispersals achter onze tent. In crisistijd wordt dit dus gewoon een militaire basis, inclusief WC's, douches en keukens.

's Avonds werd de binnenstad opgezocht en bij een lokale snackbar wat gegeten. Verder dan wat aangeschoten vrouwen was hier niet veel te beleven, daarvoor moet je toch in het weekend komen.

Östersund - Frösön

do.15-06-95

De volgende ochtend, na weer eens een redelijk donkere nacht, regende het een beetje. Veel haast werd er op het veld trouwens ook niet gemaakt om te gaan vliegen. Wij hebben dus ook maar rustig aan gedaan, en toen we bij het veld aankwamen, kwamen de eerste Viggens net terug van hun ochtend missie. Een probleempje hier was wel het regenachtige weer, waardoor bijna geen serials gelezen werden.

Hkp-3	03421/81, 03427/87	KSF	F4
J-29F	29401/29	"	preserved
JA-37	37377/37, 37.../02, 37.../06, 37.../36	"	F4
	37.../46, 37.../57, 37.../61, 37.../63	"	"
Sk-60	60102/102, 60142/142, 60.../97	"	F5
Sk-61AD	61004/04	"	"

Östersund - Optand

do.15-06-95

En paar kilometer ten zuiden van de stad ligt het oude vliegveld van Östersund, Optand, wat nu dienst doet als sportvliegveld. Maar eens per jaar wordt hier door de piloten van het nabije Frösön geoefend in het vliegen vanaf een reserveveld. Ook huist het een museum met een nog vliegwaardige Harvard (Sk-16).

Jämtlands Flyg o Lottamuseum:

J-29F	29373/12	KSF	F4
J-35D	35392/52	"	"
Sk-16A	16145/78	"	"
Sk-50B	50020/74	"	"
UC-64A	44-70384/"78002"	"KSF"	
Baby 2b	SE-...	c/n 104	
Bergfalke II	SE-SUL	218	
GV.38	SE-AHU	3006/12	
J-18	SE-XFC	001	
Pik 5B	SE-STZ	1	

De Harvard en Tunnan had men naar buiten gesleept omdat men een bus met militairen op bezoek kreeg, waarvoor ook de Harvard opgestart werd. Geinig.

Uppsala

do.15-06-95

Dat we bij Östersund zo'n beetje in het midden van een groot land zaten bleek wel weer eens toen we, om ons volgende doel te bereiken, nog 500 km te gaan hadden. We kwamen dan ook tegen de avond in Uppsala aan. Even op het veld kijken, waarna op de camping een hutje werd gehuurd, zodat onze tenten konden drogen. Leuk was het dat er hier tegen sluitingstijd toch nog geminigoldf kon worden, maar dat de dames van de receptie geen zin hadden in een feestje viel ons toch een beetje tegen. En dus hebben wij zelf maar een aantal blikjes geleeegd.

J-35B	35221/21	KSF	dump
J-35F	35427/67	"	"
	35490/35	"	gate guard
JA-37	37423/23	"	F16

Skokloster

vr.16-06-95

De volgende ochtend bleek al snel dat men hier nog volop vakantie had. Ook vanaf het veld kwam nauwelijks activiteit. Dus zijn we eerst maar een Dakota en Draken gaan bekijken. Dat we hiervoor een groot aantal kilometers om wat water heen moesten rijden mocht de pret niet drukken.

S-35E	35945/35	KSF	FC
TP-79	79002/792	"	F13M

Uppsala

vr.16-06-95

En weer dezelfde weg terug naar Uppsala, waar men nog steeds niet begonnen was met vliegen. Wel waren er intussen vier extra Viggens buiten gezet. Een schamele buit.

JA-37	37425/25	KSF	2.F16
	37423/23, 37426/26, 37428/28, 37.../68	"	F16
TP-101	101002/012	"	F21

Stockholm - Barkarby

vr.16-06-95

We kwamen nu in de buurt van Stockholm, waar een aantal vliegvelden onze aandacht kregen. Als eerste was dat Barkarby, waar het bedrijf Ostermann helikopteronderhoud doet. Ook worden hier de luchtmacht Vertol-107's omgebouwd tot marine standaard.

Hkp-4	04450/90	KSF	
	04452/92	"	tail only

Berga

vr.16-06-95

Stockholms general aviation vliegveld Bromma leverde ons niets op, behalve dan dat we hier in een tot supermarkt omgebouwde hangaar onze inkoop konden doen. Aan de kust ligt Berga, een klein veldje waar Helikopter Division 11 gestationeerd is, welke vliegt het de Hkp-4 en Hkp-6.

Hkp-4	04063/63, 04065/65, 04073/73	MF	11HD
-------	------------------------------	----	------

Het is niet aan te raden om hier lang te blijven staan, want in het zicht van de poort krijg je snel bezoek. Het werd dus een Hit and Run bezoek.

Myköping / Stockholm - Skavsta

vr.16-06-95

Waarom dit vliegveld, 100 km ten zuiden van Stockholm, nog met deze naam getooid gaat was ons niet geheel duidelijk, maar het herbergt wel een behoorlijk aantal toestellen. Dit alles echter verspreid over een groot aantal lokaties.

Gripenskolan

Dit is een burger technische school, waar vooral de ex nederlandse marine AB.204B hoog scoorde.

Hkp-2	02409/92	MF	instructional
S-32C	32935	KSF	"
J-35F	35566/56, 35609/09	"	"
SAAB 37	37...	"	"
Sk-50	50007/76, 50051/72	"	"
(I)UH-1	220/K	MLD	"

Nyge Aero

Hier wordt onderhoud gedaan aan de zweedse landmacht Hughes 269's, en het is een Cessna service center.

Hkp-5B	05235/35	AF	AF2/AFSK
Tp-54	54203/543	MF	13HD

Kustbevakning

De zelden geziene marine C.212 stond hier in de hangaar, en ook een uit Canada geleaste Cl.215 ter beproeving van de bosbrandbestrijding was aanwezig.

SH-89	89001/891	MF	13HD
CASA C.212CE	SE-IVE/583	CG	
	SE-LDC	"	
Cl.215	C-FTUU/221	"	Conifair

F11 Museum

Niet veel bijzonders, anderhalve Draken bij de Aircadets.

S-35E	35916/16	KSF	F11
J-35	35...	"	nose only

Verder stonden langs de Kustbevakning hangaar nog een Tunnan en een Lansen, en werden hier tegenover verschillende Drakens ontmanteld.

S-29C	29902/02	KSF	preserved
S-32C	32940/40	"	"
J-35F	35515, 35559, 35597	"	dismanteld
J-35J	35579/67	"	"

Al met al een leuk veldje, alhoewel het een aardig eindje heen en weer rijden vraagt voordat we alles gezien hadden.

Linköping / E-4

vr.16 & za.17-06-95

De eindbestemming van onze reis kwam in zicht. Linköping is de stad waar de SAAB vliegtuigfabrieken zich bevinden. En dat laat men zien ook. Langs de snelweg ten noorden van de stad heeft men drie SAAB produkten op een paal staan.

J-29F	29441/52	KSF	preserved
Sk-50B	50016/81	"	"
SF.340	-	SAAB	"

Dit is het fabrieksveld van SAAB. Op een Metro na was het hele platform leeg.

Tp-88

88003/883

KSF

FC

Linköping - Malmen

vr.16-6-95

En dan de reden waarom dit het eindpunt van onze trip moest zijn: De open dag bij Armeflygbataljon 1 op zaterdag. Vrijdag 's avonds zijn we alvast gaan kijken op het veld, want van de hier ook gestationeerde testeenheid (FC) zou tijdens de open dag niet veel te zien zijn. Eén van de twee Caravelles was onze beloning. Ook Team-60 en support werd door ons niet over het hoofd gezien

Sk-60	60033/33-1, 60061/61-3, 60062/62-7, 60096/96-2,	KSF	Team 60
	60098/98-5, 60125/125-4, 60139/139-6	"	"
	60117/117	"	F5
Sk-60D	60145/145	"	"
Tp-85	85172/851	"	F16M
J-35	35...	"	dump
PA-18-150	SE-GCM (ex 51247)	Linköpings Segelflygklubb	

Hierna werd voor de laatste keer de camping betreden, waar we gelijk maar een huisje hebben gehuurd. Deze camping was trouwens wel de mooiste van de hele trip, met zelfs (goede!) muziek in de toiletten en douches. Ook de avond in de stad zou een van de betere zijn, en zeker niet in de laatste plaats dankzij het bier, Anna, Charlotte en hun twee vriendinnen.

De volgende dag werd de open dag en het Flygvapenmuseum bezocht, waarna we na de middag de reis naar het toch iets mindere Nederland begonnen. Even werd overwogen om door te rijden naar Paris voor de show aldaar, maar snel werd besloten dat dit toch niet zo verstandig zou zijn. Zondag ochtend rond vier uur waren we weer thuis.....

SOMMERTIDER '95

Eigenlijk had de vakantie van deze zomer geen stof tot een verhaal voor de ACE moeten opleveren. Het plan was om er een zon, zee, strand, disco gebeuren van te maken op de Griekse eilanden. Zo vertrekken wij, Ben, Johan, Erik (vertegenwoordiger van de immer geringschatte spottersgroep Alblasterwaard) en ikzelf eind juni met de 737 van Transavia naar het vulkaaneiland met de zwarte stranden, Santorini. Van daar uit zouden we dan als echte Menno "travelclub" Bentvelds gaan island hoppen.

Ter plekke worden we echter gedwongen om onze plannen te wijzigen vanwege een staking van de veerbootoperators. Nu is het niet echt een straf om wat langer op een eiland als Santorini te blijven: zon, zee, strand, disco en ... vliegtuigen. Dobberend op de blauwe Egeïsche Zee, zie ik vanaf mijn luchtmatrasje Phantoms binnendraaien op de luchthaven. Op de luchthaven Santorini is een hoek gereserveerd voor een flight van de luchtmacht om de grote NAVO broer enkele tientallen kilometers verderop af en toe te treiteren. De hier gebaseerde kisten blijken echter vaak 's morgens vroeg of 's avonds laat te vliegen. En zo ook nu.

De brommerrijtes naar het vliegveld leverden slechts een enkele Herc op. Maar de rokende Phantoms hadden toch de spottersmind om te scoren geprikkeld. Wanneer we daarna vanaf een terrasje een A-7 door de vulkaankrater zien speren is de beslissing snel gemaakt. Zodra de staking over is hopen we naar Kreta om daar Souda Bay te bezoeken.

Op Kreta kies ik met mijn toeristische SEPR kennis voor het dorpje Chersonisos. Dit blijkt een toch net te hoog Benidorm gehalte te hebben met echt alleen maar Nederlanders, terwijl onze voorkeur meer en meer uitging naar de Viking vrouwen. Na een nachtje in dit Chersonisos verhuizen we dus naar een ander plaatsje dat mij nog bijstaat van mijn examen: Agios Nikolaos. Leuk plaatsje, maar om ons plan te verwezenlijken niet bepaald handig qua ligging aan de oostkant van Kreta. Terwijl Souda aan de westkant ligt, zo'n 250 km verwijderd. Geen afstand om even met een brommertje te doen, dus besluiten Erik en ik om een Panda 750 cabrio te huren. Ben en Johan houden het met een huurmotor deze dag bij zon, zee, strand (van de Bounty reclame) en Erik en ik vertrekken in alle vroegte richting Souda. Zo vroeg zelfs dat we ontbijt hadden terwijl een terras verder mensen nog aan het bier zaten...

Een vlugge blik onderweg op Iraklion leverde niks op dus maar weer snel het hectische Griekse verkeer in. Drie en een half uur later komen we dan eindelijk na wat zoeken aan bij de poort van Souda. Met blufwerk kan beginnen. Gewapend met papieren overblijfselen uit militaire dienst proberen we de bij de poort een basisbezoek te regelen. Erik als luitenant buiten dienst krijgt de LB'er zo ver dat deze een Engelssprekende vlieger voor toestemming belt. Als Erik aangeeft weliswaar officier van de Koninklijke Nederlandse Luchtmacht te zijn, maar niet als vlieger, haakt de Griekse piloot af. Verwoede pogingen van "jullie kisten komen nooit in Nederland" is de vlieger te slim af. Hij weet exact te vertellen waar en wanneer Griekse kisten op rotations en airshows bij ons in de buurt zijn geweest en nog gaan komen. We moeten de kisten dus maar in ons thuisland fotograferen.

Zo gemakkelijk laten we de Grieken er echter niet vanaf af komen en de PRO officier wordt gebeld. Deze vaart al meteen een andere koers: "You're from Holland, so you want to see the planes." Met deze man valt zaken te doen. Nog geen 2 minuten later komt hij voorrijden met de Griekse variant op de Landrover. "You don't want to take photos?" Zoiets laat je je natuurlijk geen tweede keer zeggen, dus even de camera ophalen. En dan kan de rit beginnen.

Zonder ook maar iets te hoeven vragen brengt deze PRO ons meteen waar we naar toe willen. Geen gaperige lezingen over squadron historie maar T-33's in fijne oranje en camo kleurtjes. De aanblik van een platform vol met deze kisten doen je zon, zee, strand, disco snel (even) vergeten. Wat wel op was gevallen is dat er tot op dat moment nog geen enkele A-7 vliegend is gezien. De PRO helpt ons snel af van de twijfel met de mededeling dat er in het kader van een oefening slechts 1 missie uitgaat. Met perfect gevoel voor timing beginnen de eerste Corsairs uit te taxien op het moment dat alle T-33's afgewerkt zijn.

Even krijgt de PRO man het toch benauwd als een wagen met de basiscommandant en een inspecterende generaal langskomt. Voor de zekerheid vraagt hij dan ook of we toch wel de toestemming van de security officer hadden gevraagd. Dat deze meneer de vlieger aan de telefoon alle bezoekersmogelijkheden had uitgesloten hebben we maar voor ons zelf gehouden.

Na een korte ronde langs choppers, een Do.28 en gedumpte F-84's belanden we uiteindelijk in de mess waar de verplichte T-shirtjes gekocht worden. Wel origineel: T-shirtjes met een vizier met daarin een Turkse Phantom en remove before flight boxer shorts. En zo staan we na nog geen uur weer buiten.

Tijdens het bezoek was opgevallen dat er wat Orions aan de overzijde stonden. Dus ook daar ons geluk maar uitgeprobeerd. Het is tenslotte een Amerikaanse militaire installatie en Ramstein rijdt je met je dienst relikwie ook zo op. En jawel hoor, met een big smile van de vrouwelijke MP reden we zo NAF Souda Bay op om als toetje nog wat EP-3's en Frankfurter wurstchen voor lunch te scoren.

De terugreis naar het pension in Agios Nikolaus verloopt verder zonder incidenten. Dat het rijden op Kreta echter niet geheel ongevaarlijk is blijkt wel uit het feit dat in de halve week dat wij er waren, 2 Nederlanders om waren gekomen. Na dit dagje spotten hebben we 's avonds de boot genomen naar los voor meer zon, zee, strand, disco en

Nog wat nummertjes:

A-7H	159664, 159913, 159914,	EA	115Pt
	159918, 159925, 159934,	"	"
	159938, 159947, 159965	"	"
TA-7H	161218, 161222	"	"
AB.205A	70-4511	"	358mira
Do.280-2	4094	"	355mira
F-84F	26554/554	"	wfu
F-84F	26744/744	"	preserved
F-84F	36745/745	"	gate guard
T-33A	59039/TR-039	"	wfu
	29881/TR-881 (ex M-26)	"	222mira
	29925/TR-925	"	wfu
	29955/TR-955	orange c/s	222mira
	35490/TR-490	"	wfu
	41575/TR-575	"	"
	54951/TR-951 (ex M-38)	orange c/s	222mira
	58519/TR-519	"	"
	58520/TR-520	"	wfu
	58597/TR-597	orange c/s	"
	58599/TR-599	"	wfu
	58641/TR-641	orange c/s	222mira
	58645/TR-645	"	"
	58683/TR-683	orange c/s	"
	58687/TR-687	"	"
UH-1H	ΕΣ-630	EAS	
EP-3E	149668	USN	VQ-2
EP-3E	157325	"	"
EP-3E	?	grey c/s	"
UC-12M	?	"	departed





Griekse Hueys zie je natuurlijk niet elke dag. Een basisbezoek op Souda Bay doet echter wonderen. AB.205 van 358mira in het zonnetje. (Souda Bay, juli 95)



Een iets modernere Huey uit ietwat meer noordelijke contreien. De gloednieuwe zweedse landmacht Hkp-11 11332/32 bij het sjukhus van Lycksele. (14-06-95)



Maar weinig spotters kunnen zeggen ooit op de vliegshow van Ursel te zijn geweest, maar daar stond wél deze marokkaanse CN.235! (Ursel, 09-07-95)



Het basisbezoek aan De Kooy leverde weinig bezoekende heli's op, maar het eigen materieel waaronder de 272 was goed te fotograferen. (De Kooy, 06-07-95)



We waren eveneens welkom op Twenthe in verband met een rotation met Italiaanse Starfighters. MM6920/5-35 van het 23e gruppo op de rolbaan. (Twenthe, 22-06-95)



De omliependen van Eindhoven zullen deze kist inmiddels wel kennen, maar deze keer is Catalina C-FIHR gefotografeerd op De Kooy. (De Kooy, 06-07-95)