ACE

Eindhoven Gilze-Rijen

1994 / 2 April

Deze Super Cub van Rainbow ligt inmiddels in de kreukels na een opmerkelijke "wheels-up" landing. Hoewel behoorlijk beschadigt wordt de **PH-ZCT** gerepareerd.

Na de C-10 neemt jaar de **C-8** de "F27 Display" voor zijn rekening. Zo te zien is het al weer het 15e display-seizoen en bestaat 334 squadron inderdaad 50 jaar.

Waar een afscheid al niet goed voor kan zijn. De **L-09, L-10, AT29** en **45+18** waren enkele van de bezoekende toestellen. Jan Publiek was echter niet welkom. (30 mrt)

REDACTIONEEL

ACE AVIATION MAGAZINE
Pisanostraat 272
5623 CJ Eindhoven
040 - 455004

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

Lidmaatschap SGE : ƒ 25,00
Abonnement ACE : ƒ 22,50
Losse nummers : ƒ 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: ƒ 25,00
Girorekening 1001798 t.n.v. G.R.A.S. Tilburg, met vermelding van naam en adres.

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

Beste lezers,

In maart zagen we een einde komen aan het bestaan van 316 squadron. Hiermee hield de vliegbasis Eindhoven tevens op te bestaan als jachtvliegbasis, de toekomstige tijdelijke detacheringen van 306 squadron even buiten beschouwing gelaten. Als pleister op de wond leverde het afscheids-feest wel enkele leuke toestellen op waarbij vooral het italiaans onderonsje opviel. Hoe de toekomst er wat betreft de bezoekers uit gaat zien valt af te wachten, de laatste tijd schijnen vooral duitse Phantoms en Tornado's het veld gevonden te hebben.

MEDEWERKERS:
Aerofurn, Frans vd Broek, Hans v Doesburg, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Michiel v Herten, Coen vd Heuvel, Patrick Reniers, Patrick v Stiphout, Jonathan Verschuuren, Vliegbasis Eindhoven/Gilze-Rijen.

INHOUD:

Redaktioneel 1
SGE'tjes 2
In de Landing 6
Runway 28 9
ACtuEel 17
Monografie - LiM 23
Sterke Verhalen - Magic 60 33
Muurkrant 36
Fat Albert - Het Hercules verhaal . . . 37
Thrillseekers 39

FOTO VOORPAGINA:
De eerste KLu Hercules staat vooralsnog gedetacheerd op Brussel maar kwam voor het 316 squadron afscheid even langs. Wie goed oplet ziet maar liefst zestien vliegtuigen op deze foto! (Eindhoven, 30 maart 1994)

SGE / GRAS

"WAAR BLIJFT DE RUNWAY ?"

De leden van GRAS hebben gemerkt dat RUNWAY28 steeds later ging verschijnen en de laatste tijd zelfs helemaal niet meer uitkwam. Dit had alles te maken met teruglopende vrije tijd van de redactieleden. Even hebben we gedacht dat het (lopende) zesde jaargang het laatste jaargang zou zijn. Dat zou natuurlijk erg jammer zijn, want het ledental van GRAS is voldoende op peil (±70 man) om zes keer per jaar een spottersblad uit te brengen. In april 1988 zijn we begonnen met jaargang 1, nummer 1 (we kwamen de eerste jaren trouwens nog elke maand uit) en we hebben toen niet voorzien dat hetzelfe kleine groepje redactieleden zoveel jaar aan een stuk zoveel vrije tijd aan het blad zou moeten besteden.

Is dit dan het einde van RUNWAY28? Ja en nee! Ja, omdat de RUNWAY28 niet meer in deze vorm en onder deze naam zal verschijnen. Nee, omdat we een oplossing voor ons probleem gevonden hebben. Na overleg met Spotting Group Eindhoven is besloten om RUNWAY28 te laten opgaan in ACE, het blad van SGE. Gilze-Rijen Aviation Society blijft gewoon bestaan, en je blijft dus gewoon lid van GRAS, maar in plaats van zes RUNWAY's krijg je dan zes keer per jaar de ACE. In de ACE zal op de vertrouwde wijze aandacht besteed worden aan de Gilze-movements en zullen ook jouw tripjes, artikelen en foto's geplaatst kunnen worden.

De voordelen hiervan zijn talrijk:
- je ontvangt je spottersblad voortaan op tijd!
- je krijgt dubbel zoveel informatie omdat twee redactionele teams en twee spottersverenigingen veel meer informatie bijeen brengen! De huidige ACE is standaard 40 pagina's dik, maar dat zal zeker meer worden!
- de ACE zit er wat opmaak en fotokwaliteit betreft beter uit dan de RUNWAY28 omdat SGE betere computer- en printerapparatuur heeft!
- je kunt als lid van GRAS voortaan ook profiteren van door SGE georganiseerde basisbezoeken en busreizen!

Nadelen zijn er eigenlijk niet, Nou ja, misschien eentje: het lidmaatschapsgeld gaat naar **25 gulden.** Dat is voor degenen die de RUNWAY28 altijd met de post thuis kregen een verlaging, maar voor de mensen uit Tilburg, Goirle en Gilze-Rijen een verhoging van 5 gulden. In ruil daarvoor krijg je dus al die extra voordelen, plus een per post verstuurde ACE. Dus geen lang wachten meer totdat iemand met zijn fietsje eindelijk ook in Tilburg-Noord was doorgedrongen!

What to do? Het eerste twee nummers van ACE zijn inmiddels al bij je in de bus gevallen. Maak dus, voor zover je dat nog niet gedaan hebt, nu 25 gulden over op de bekende giro van GRAS, Tilburg: 1001798. Mensen die al lid zijn van SGE hoeven natuurlijk geen geld over te maken. Voor meer informatie kun je contact opnemen met Jonathan Verschuuren (tel.: 013-443827, van 19.30-22.00u).

Voor jaargang zes hebben jullie nog steeds het oktober en december-nummer van 1993 te goed. We willen daar een dubbelnummer van maken dat in de loop van dit jaar zal worden verstuurd naar alle mensen die in 1993 lid waren van GRAS.

BASISBEZOEKEN

De reiscommissie heeft zijn uiterste best gedaan om de leden tijdens het 316 squadron afscheidsfeest het veld op te krijgen. Helaas hebben de meer dan vijftig (!) telefoontjes de luchtmacht niet van het standpunt af kunnen brengen dat er deze keer geen burgers welkom waren. Hoewel er hiervoor geen concrete redenen zijn gegeven hebben we het vermoeden dat het recent onverantwoord gedrag van een of enkele spotters hier debet aan zijn geweest. Op dit moment proberen we de verstoorde contacten met de luchtmacht te herstellen. Er wordt soms wel geklaagd dat er te weinig voor de leden georganiseerd wordt, maar als de leden het dan zelf gaan verzieken... Laat dit een les zijn voor de toekomst!

Gelukkig hebben we op enkele andere velden al wel resultaten kunnen boeken. Op de grote duitse Heeresflieger basis **Bückeburg** zijn we op **woensdag 15 juni** welkom, en we hebben zelfs toestemming om te fotograferen. Op dit veld is de Heeres Flieger Waffen Schule (HFWS) en gevestigd met Alouette II's, Bö.105's, Hueys en CH-53's die dagelijks goed zijn voor zo'n honderd vliegbewegingen. Inschrijven voor dit bezoek kan telefonisch op 2 mei tussen 20.00 en 21.30 uur, bellen naar dit nummer: **040-521127.**

Onze leden zijn ook van harte welkom op de familie-dag van JBG32 te **Lechfeld.** Deze interessante eenheid heeft behalve Tornado's ook Hansa-Jets en zelfs een Antonov 26. Dit alles vind plaats op **donderdag 13 oktober** vanaf 14.00 uur. Aanmelden is niet nodig, gewoon aan de poort zeggen dat SGE je gestuurd heeft!

Verder zijn we onder andere nog bezig met **Brasschaat** (ondanks het feit dat nederlanders er eigenlijk geen basisbezoeken meer krijgen), **Ramstein** (vertrek van de laatste F-16's naar Aviano in juni), **Memmingen** en **Fürstenfeldbruck.** Dit jaar hebben we al twee kleine basisbezoekjes achter de rug. In beide gevallen ging het om een telefonische bevestiging enkele dagen van te voren (Ramstein: vrijdagavond gebeld dat er 's maandags drie man op mochten!) èn voor een zeer kleine groep. Het is dan moeilijk om hier op zo'n korte termijn mensen te vinden, en nee, het bestuur heeft niet automatisch voorrang! Ramstein heeft al toegezegd dat het volgende basisbezoek in juni eerder bekend zal worden gemaakt.

SPANGDAHLEM

Het eerste basisbezoek van dit jaar voltrok zich op 18 februari op Spangdahlem alwaar enkele leden getuige mochten zijn van het vertrek van de laatste F-4G's, terug naar ConUS (Continental United States). Om 9 uur hadden alle genodigden zich verzameld bij de hoofdpoort vanwaar ze met twee bussen (voor slechts twee strippen) naar het platform werden gebracht. Het grondpersoneel was al bezig de vier Phantoms klaar te maken voor vertrek. Nadat op het platform al menig filmpje was volgeschoten werd de groep naar de baan gebracht om de "Rhino's" ook vliegend te kunnen fotograferen. In afwachting van de Phantoms konden er landende F-16's met 135mm schuin van voren geplaat worden. Toen op kwart over tien de laatste F-4 van de baan loskwam kwam niet alleen het basisbezoek maar ook het USAFE Phantom tijdperk ten einde. Leuke extra's die dag waren twee egyptische F-4's die er uiteindelijk een echt Phantom-dagje van wisten te maken.

A-10A	81-0952/SP, 81-0954/SP, 81-0976/SP,	USAF	510FS
	81-0991/SP, 82-0649/SP	"	"
F-4G	69-7558/SP,	"	81FS
	69-0258/--, 69-0259/--, 69-7286/--	"	ex 81FS
F-16C	91-0338/SP, 91-0347/SP, 91-0349/SP,	"	23FS
	91-0354/SP, 91-0355/SP, 91-0356/SP,	"	"

	91-0406/SP, 91-0407/SP, 91-0408/SP,	"	"
	91-0409/SP,	"	"
	91-0340/SP, 91-0342/SP,	"	480FS
	91-0337/SP, 91-0345/SP	"	52FW
F-16D	91-0462/SP, 91-0472/SP,	"	23FS
	90-0843/SP, 90-0846/SP	"	480FS

bezoek:

Gazelle AH.1	XX389	AAC	
F-4E	60343, 60364	EAF/ADC	

wfu:

F-15A	..-....	USAF	BDRT
F-16A	78-0057/SP	"	"

Opmerkelijk is dat op 1 april de squadron-aanduidingen zijn veranderd. Omdat er door bezuinigingen veel squadrons verdwijnen wil men dat de squadrons met de meeste historie bewaard blijven. Het 52FW kent nu de volgende "order of battle":

52 FW:	22 FS	F-16C/D	voorheen 480 FS, ex F-15C/D squadron van 36 FW (Bitburg)
	23 FS	F-16C/D	blijft gelijk
	53 FS	F-15C/D	verhuisd van 36 FW (Bitburg) naar 52 FW
	81 FS	A-10A	voorheen 510 FS, ex F-4G squadron van 52 FW

RAMSTEIN

Vrijdagavond 25 maart kregen we een telefoontje: na jaren van tevergeefs proberen kregen we eindelijk toestemming voor een bezoek aan Ramstein. Helaas bleek het om een die aankomende maandag inderhaast ingelaste "persmiddag" te gaan (nouja pers... De dertien man die uiteindelijk op waren komen draven waren geen van alle van de pers!) voor een groep niet groter dan drie personen. Deze dag werd georganiseerd in verband met het aanstaande vertrek van de gebaseerde F-16's naar Italië. Dat het op zo'n korte termijn niet eenvoudig is om drie geinteresseerden bij elkaar te zoeken bleek eens te meer, maar uiteindelijk togen drie SGE'ers die maandag richting Ramstein. Dat veld staat bijna altijd garant voor een uitstekende dag en ook 28 maart 1994 bleek geen uitzondering. 's Middags werden we aan de poort opgehaald met een bus en werden we het veld rondgereden. Letterlijk wel te verstaan want onze gids wist de weg op het veld ook niet helemaal zodat uiteindelijk de "pers" het voor het zeggen had. Niet alleen konden we enkele F-16's in de shelter-area fotograferen maar ook langs de baan en op het bezoekers-platform was het goed vertoeven. Enkele F-16's stonden gereed om terug te gaan naar de States maar die mochten om een of andere wazige reden niet gefotografeerd worden, helaas was dat ondertussen al gebeurd. Drie F-16's werden waargenomen met de nieuwe "AV" code van het 31 Fighter Wing op Aviano. Zoals bekend verhuizen de F-16's naar Aviano en wordt het 86 Fighter Wing een transporteenheid. Het genoteerde bezoek maakte van deze dag een heus feest, vooral de twee franse Alpha-Jets, de US Navy CT-39 en natuurlijk de italiaanse Piaggio 166 werden rijkelijk gefotografeerd. Opmerkelijk is dat volgens "de boeken" de BDRT F-15 afgeleverd is aan Israël, maar het tegendeel is hierbij bewezen. De middag werd afgesloten met de belofte dat we in juni of juli nog eens terug mogen komen als echt de laatste F-16's vertrekken.

C-9A	71-0879, 71-0882	USAF	75ALS
C-20A	83-0500	"	76ALS
C-21A	84-0084, 84-0086, 84-0108, 84-0111	"	"
F-16C	86-0315/RS, 87-0240/RS, 87-0276/RS,	"	512FS
	88-0525/RS, 89-2049/RS,	"	"

	88-0425/AV, 88-0443/AV, 88-0491/AV,	''	31FW
	87-0220/--, 87-0242/--, 87-0244/--,	''	ex 86FW
	87-0248/--	''	''
F-16D	88-0174/RS, 90-0800/RS	''	526FS

bezoek:

C-137B	58-6970	USAF	89AW
C-141B	64-0629, 66-0144,	''	437AW
	65-9411,	''	438AW
	64-0613, 64-0631	''	
C-5A	69-0014,	''	60AW
	70-0460	''	
C-5B	86-0015, 86-0023	''	436AW
RC-12K	85-0150	US Army	1MIB
CT-39G	159363/33	USN	Sigonella
Alpha Jet E	E79/314-LN, E129/314-TO	AdlA	ET314
P.166DL3	MM25154/303-21	AMI	303gr
HS.748 srs 2A	CS-03	BLu	21sm
SF.260D	ST-41	''	5sm
Alouette III	A-521	KLu	GpH

wfu:

F-101F	57-0386	USAF	BDRT
F-4C	64-0917	''	''
RF-4C	68-0554/ZR	''	''
F-15A	74-0098	''	''
F-84F	26789	EA	decoy
F-102A	0-61125	''	''

Ook op Ramstein veranderd veel. Als de laatste F-16's zijn vertrokken wordt het 86 Fighter Wing omgedoopt tot 86 Airlift Wing. Op Aviano wordt een nieuwe eenheid opgericht voor de ex-Ramstein F-16's, het 31 Fighter Wing stond voorheen gebaseerd op Homestead in Florida.

86 AW:	75 ALS	C-9A	voorheen 55 AAS, in 1993 verhuisd van Frankfurt
	76 ALS	div.	voorheen 58 ALS
31 FW:	510 FS	F-16C/D	voorheen 526 FS, ex F-15E squadron van 58 FTW (Luke)
	555 FS	F-16C/D	voorheen 512 FS, ex A-10A squadron van 52 FW (Spangd.)

VRIJDAG DE DERTIENDE... SPOTTERSAVOND!

Op 13 mei is het weer zo ver, want dan gaat de zoveelste spottersavond voor een broodnodige injectie gezelligheid zorgen. Aan de vooravond van het seizoen 1994 kunnen we dan een beetje bijpraten en nieuwe plannen smeden. Uiteraard zullen er ook dia's gedraaid worden, waaronder een zeer fraaie collectie van de recente Amerika-trip. Onnodig te zeggen dat jullie allemaal moeten komen want je weet anders niet wat je mist. De plaats is hetzelfde gebleven (we hebben het kaartje maar weer even uit de kast gehaald) en we willen iets na achten beginnen. Flash zal ook weer aanwezig zijn met boeken en koffie, bier, fris en snoepgoed. Iedereen is van harte welkom, en bij deze willen we ook nadrukkelijk de GRAS'ers uitnodigen. Het bestuur is niet aansprakelijk voor enige ongelukken, het is per slot van rekening vrijdag de dertiende...

IN DE LANDING

Nu het 316 squadron niet meer is zal dit ook wel zijn invloed hebben op het aantal bezoekers of op het soort bezoekers. Laten we hopen dat de aanwezigheid van het transportsquadron in ieder geval nog voor de nodige transport-bezoekers zal zorgen. Vergeet dan ook niet om toch af en toe eens te gaan kijken want je weet maar nooit of er iets staat. Stuur je waarnemingen in ieder geval naar het bekende adres, dan hebben wij er ook iets aan.

MILITAIR JANUARI 1994 AANVULLINGEN

04	308	P-3C	Marpat	*

MILITAIR FEBRUARI 1994

01	5803	An-24V	3DVLP	
	J-068	F-16B	315sqn	
02	L-08	Pilatus PC.7	EMVO	
04	FB24	F-16B	2sqn/2W	*
	5803	An-24	3DVLP	
	J-879	F-16A	312sqn	
	J-656	F-16B	312sqn	
09	FB18	F-16B	10W	
19	G-273	C-130H-30	334sqn	
28	G-273	C-130H-30	334sqn	
	J-142	F-16A	316sqn	d
	J-208	F-16B	316sqn	d
	J-211	F-16B	316sqn	d

Star-item van de maand was natuurlijk het onverwachte bezoek van de nieuwe aanwinst van de Klu op zaterdag-ochtend de 19e, de situatie in Bosnië betekende extra transport voor Villafranca en dus ook meteen werk voor onze Hercules. De Tsjechen waren weer eens present maar de rest van de maand was erg rustig. De laatste dag van de maand betekende ook het vertrek van de laatste F-16's van het 316 squadron. Een F-16 had hier toch wel wat moeite mee en bezorgde zo het achter gebleven technische personeel nog wat werk.

MILITAIR MAART 1994

01	CF01	Merlin IIIA	21sqn	
	38+30	F-4F	JG71	
	G-273	C-130H-30	334sqn	
	J-197	F-16A	311sqn	
	J-210	F-16B	316sqn	d
11	84-0087	C-21A	76ALS	
21	..-....	C-9A	75ALS	*17.25u
28	269	SH-14D	860sqn	
29	37+54	F-4F(ICE)	JG74	a
	mm6824/53-02	F-104S-ASA	21gr	a

	mm6878/9-31	F-104S-ASA	10gr	a	
	mm7119/3-24	AMX	132gr	a	
	mm7144/3-03	AMX	132gr	a	
	ZA409/FQ	Tornado GR.1T	12sqn	a	
	ZA587/TD	Tornado GR.1	15(R)sqn	a	
30	mm54484/11	MB.339PAN	Frecce	a	
	mm54439/12	MB.339PAN	Frecce	a	
	AT29	Alpha-Jet	9W	a	
	45+18	Tornado	JBG34		
	A-407	Alouette III	GPH	a	
	B-78	Bo-105CB	299sqn		
	G-273	C-130H-30	334sqn		
	J-197	F-16A	311sqn	a	
	J-061	F-16A	-	a volkel	
	L-09	Pilatus PC.7	EMVO	a	
	L-10	Pilatus PC.7	EMVO	a	
	J-136	F-16A	316sqn	a	
	J-210	F-16B	316sqn	a	
	J-652	F-16B	312sqn	a	

Op de eerste van de maand vond de officiële overhandiging van de Hercules plaats, meer hierover elders in deze ACE. Tevens vertrok op deze dag de laatste 316sqn F-16 naar Gilze-Rijen, vanwege problemen was dit de vorige dag niet gelukt. De laatste dagen van maart stonden in het teken van de officiële opheffing van het 316sqn. Op de dertigste was er ook nog een formatie van 15 F-16's, heeft iemand die gelezen? Ook leuk was de C-21 van Ramstein, en daar hebben we zelfs een plaatje van.

CIVIEL JANUARI 1994

03	D-IERH	PA60			EDDM/EDDM	
06	N121C	Ce550	Digital	DGT033/034	EICM/EICM	
	N816RL	Be90	Falcon Aviation	PKT01	EGNE/EGNE	
	OO-JMC	PA28			EBAW/EBAW	
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR105/6	EKCH/EPWA/EKCH	07
07	D-EGXE	Ce182			EDWQ/EDWQ	
	D-IDVF	Ce340			EDOP/EDOP	
	HB-LLP	Mu2	Air Material	AMG150/1	LSZB/LSZB	
	N121C	Ce550	Digital	DGT032/034	EICM/EICM	

10	OO-LCM	Ce500			EBLG/----	
	OY-CSA	PA28			EKVB/EKKA	
13	G-BFVO	P68	Travelair		EGBE/EGBE	
14	D-IBFS	Be200	Herberger Bau		EDRY/EDRY	
	HB-VFS	Lj36	Executive Jet	EJE214	DTMB/LSGG	
18	D-CAUU	Ce560	Würther KG		EDOP/EDOP	
20	D-CFTG	Lj35	Griesemann		GCRR/EDDH	
	D-ERAW	Mo20			EDVK/EDVK	
	G-BNDX	Ce172	Interair		EGTF/EGTF	
	G-BSPN	PA28	Allison		EGCF/EGCF	
	OY-FRE	PA31	North Flying		EKYT/EKYT	
21	N25754	Ce172			EBBR/EHRD	22
24	N67JG	PA31T	Guido		EDDN/EDRY	25
25	G-IJYS	BAe31		AKL81/2	EGWU/EGPH	26
26	D-CSAP	Lj35	SAP		EDFM/ESSB/EDFM	
	G-ATPD	BAe125			/	
	F-GHVG	SA227T			/	
27	OY-ATZ	Mu2	Jetair	FOX020	EKRK/EPPO	
28	G-BFVO	P68	Travelair		EGBE/EGBE	
	HB-VIS	Ce550	CAT Aviation		LSZH/LSZH	
	OY-ATZ	Mu2	Jetair	FOX020	EPPO/EKRK	
31	OY-ATZ	Mu2	Jetair		EKRK/LFMD/n.s.	

PH-ALL	5	PH-FWM	20	PH-SNJ	11
PH-AMR	13	PH-GYN	12	PH-SVG	6,7
PH-ANF	4	PH-RWM	7	PH-SVI	21
PH-BWA	24	PH-SBE	7	PH-TGA	31
PH-DPL	7	PH-SBJ	31	PH-VSG	18
PH-EMC	26	PH-SDD	3,31	PH-XLB	17,18
PH-FWH	28	PH-SLR	14		

OO-LCM	10,11,13,18,20,27
OO-RJQ	3,10,17,31

Huilen met de pet op, dat was januari 1994. We zagen op de tiende de aankomst van de OO-LCM voor Dynamic en verder kan ik niets noemenswaardig verzinnen. De vliegbewegingen van februari en maart laten nog even op zich wachten want die waren ze op het vliegveld even kwijt...

We hadden nog wat plaats over (eigenlijk bedoeld voor de movements van februari en maart dus) en dat vullen we handig op met een foto van een BASE-kist.

DECEMBER 1993 AANVULLINGEN

De Gazelle op 2 december 1993 was de XZ328 van 654sqn. Dit toestel was opgestegen van Eindhoven voor en vlucht naar Manston, maar moest vanwege het slechte weer even aan de grond komen op Gilze-Rijen. Op 8 december heeft ook Alpha Jet AT28 nog een overshoot gemaakt, net als F-16A J-212 van 313sqn (nog met 323sqn badge).

FEBRUARI 1994

1.	L-..	PC.7	EMVO	"Archer21"	*
	AT..	Alpha Jet	9w	"BAF517"	*
	R-02	AB.412SP	SAR	"Romeo02"	*
	1x	Chinook HC.1	RAF		*

Ondanks twee buitenlanders was de leukste bezoeker deze keer gewoon van de KLu. De R-02 had een fuelstop gemaakt op Florennes en was bezig aan de laatste etappe van de afleveringsvlucht naar Leeuwarden. De heli kwam om 14.10u héél laag over de dwarsbaan. Als er niemand tussen de Belgische grens en het veld omhoog heeft gekeken, waren de spotters die aanwezig waren de eersten om de AB412 in Nederland waar te nemen (de allereerste was natuurlijk onze regelmatige Florennes-ganger die de R-02 dáár al had zien binnenkomen!). De Chinook kwam om 17.00u over het veld richting UK.

2.	FB10	F-16B	1w		*

3.	XX188/CG	Hawk T.1A	100sqn	"RFR14M7"	
	XX331/CK	Hawk T.1A	100sqn	"RFR14M7"	
	J-267	F-16B	323sqn	"M2026"	*
	J-136	F-16A	316sqn	"M2077"	
	B-79	Bo105CB	299sqn	"Bravo79"	*
	J-...	F-16	311sqn	"Buckskin"	*
	L-..	PC.7	EMVO	"Diamond03"	*
	D-IOAA	Ce421C			
	F-GCTC	SA226T	Trouvay		

De leukste bezoekers van de maand februari kwamen om 12.23u binnen. Het betrof twee Hawks van 100sqn die de oefening "Bronze Invader" kwamen voorbespreken. Over deze oefening later meer (zie bij 21 maart). De Hawks vertrokken de volgende dag rond 10.30u. De J-136 vertrok op de 9e naar FAS op Woensdrecht. Het was de laatste vlucht voor 316sqn van de J-136.

4.	FB..	F-16B	BLu	"Basic25"	*
	PH-RPN	PBN.2T	Politie		*

De Islander van de Politie Dienst Luchtvaart (PDL) cirkelde 's morgens om 08.30u al boven Tilburg-west met landingslichten aan, maar op Gilze waren ze nog niet echt wakker (wat ook gold voor onze trouwe scannerluisteraar die uit bed werd gebeld door iemand die dacht dat de belgische Rijkswacht G05 voor de baan zat...). Het toestel vloog uiteindelijk gewoon langs het veld richting Breda.

7.	B-47	Bo105CB	299sqn	"Bravo47"	*
	J-211	F-16B	316sqn		
	J-...	F-16	316sqn	"M2066"	*
	2x	Tornado			*

Twee Tornado's werden boven het veld waargenomen, alsmede een Bolkow. De J-211 kwam binnen om op de veertiende pas weer te vertrekken, een broertje maakte een overshoot.

8.	ZA670/BG	Chinook HC.1	18sqn	"RFR7C88"	*
	1x	P-3C	MarPat	"NRN002"	*

De Chinook vloog op slechts 200 voet over het veld richting Engeland. Dat was om 15.15u.

9.	1x	F-16	1w	"BAF139"	*
	C-11	F-27-300M	334sqn	"NAF24"	
	J-366	F-16A	312sqn		*

11.	J-...	F-16A	306sqn	"M1631A"	*
	J-...	F-16A	306sqn	"M1631B"	*
	L-09	PC.7	EMVO	"Diamond05"	*

De twee F-16's vlogen over in de richting van hun thuishonk Volkel. Op deze dag vlogen zes toestellen van 314 met callsigns "Redskin Red 1/2", "Redskin White 1/2" en "Redskin Blue 1/2", een zeldzaamheid tegenwoordig. "Blue 1" had brandstof-problemen (fuel flow totalizer unservisable) en brak de missie af.

14.	L-..	PC.7	EMVO	"Diamond04"	*
	L-..	PC.7	EMVO	"Diamond05"	*
	1x	P-3C	MarPat	"NRN160"	*
	J-...	F-16	316sqn	"M2072A"	
	J-...	F-16	316sqn	"M2072B"	

Zoals zo vaak was ook deze dag een Orion bezig met een trainingsvlucht. Na een tijdje vertrok het toestel richting Woensdrecht om later toch weer terug te komen. De twee F-16's arriveerden vanaf Eindhoven.

15.	AT..	Alpha Jet	9w	"BAF524"	*
	1x	P-3C	MarPat	"NRN095"	*
	J-142	F-16A	316sqn	"M2066"	
	J-369	F-16B	316sqn	"M2072"	

De J-142 arriveerde en vertrok één dag later weer, de J-369 hield het twee dagen langer vol. Ook bij 314 gebeurde het een en ander: "Mission 1976A" had een "red gear handle upon take-off" en brak de missie af. Een testvlucht ging er uit als

"M2945" en men vloog zowaar Mach 1,5.

16. 1x	A.109	BLa		*
J-211	F-16B	316sqn		
L-..	PC.7	EMVO	"Archer21"	*

De Agusta vloog aan de zuidzijde van het veld voorbij.

17. B-72	Bo.105CB	299sqn		*
C-7	F-27-300M	334sqn	"NAF30"	
J-208	F-16B	316sqn		
L-04	PC.7	EMVO	"Diamond04"	*
L-05	PC.7	EMVO	"Diamond08"	*

De Bolkow maakte een overshoot en verdween daarna in de richting van Volkel. De Troopship maakte een calibratie-vlucht.

18. A-483	Alouette III	300sqn	"Bobcat483"	*
A-535	Alouette III	300sqn	"Bobcat535"	*
B-39	Bo.105CB	299sqn	"Bravo39"	
J-...	F-16	316sqn	"M2072"	

Weer geen schokkende dag. De Bolkow vertrok naar Deelen en de F-16 vloog terug naar Eindhoven.

21. J-...	F-16	313sqn	"M1920"	*
AT..	Alpha Jet	9w	"BAF531"	*
C-..	F-27	334sqn	"NAF30"	
C-..	F-27	334sqn	"NAF14"	
C-..	F-27	334sqn	"NAF34"	

Vijf 314sqn F-16's vetrokken naar het schotse Kinloss voor een twee weken durende "live weapons delivery" oefening. Om 08.30u kwam de eerste F-27 al binnen voor de bommen. Zowel de "NAF14" als de "NAF34" zorgden voor het transport. Om 10.10u vertrokken de J-139, J-201, J-209, J-361 en J-367 onder callsign "Redskin 1 t/m 5". Na uitbundig de verschillende ranges rond Kinloss bestookt te hebben kwam het vijftal, na verschillende wisselingen, op 4 maart weer terug (mooi in formatie!). De wisselingen betroffen o.a. de J-367 die op 2 maart afgewisseld werd door de J-884. Deze dual kwam zelf op de 3e al weer naar Gilze terug. Na een overshoot op 1000 voet kreeg de "M1920" toestemming om VFR low level verder te gaan raggen boven Nederland. De belgische A-Jet mocht van de verkeersleiding geen raak & ga maken want er lag teveel sneeuw op baan 28. Ook een derde Troopship deed het veld aan: de "NAF30" ging wederom de TACAN calibreren. Op de 22e werd er niet gevlogen want het sneeuwde een klein beetje.

Op de drieëntwintigste vertrokken twee kisten ("M2025A/B") met een Leeuwarden callsign, zaten een hele tijd daarna in de TMA-D op "Bandbox", en zijn op Leeuwarden geland. Dit callsign wordt tegenwoordig door 314 gebruikt voor een soort high-level calibratie vlucht, misschien in verband met de nieuwe TACAN?

28. A-292	Alouette III	298sqn	"Doris292"
J-211	F-16B	316sqn	"M2066A"

J-142	F-16A	316sqn	"M2066B"	
J-208	F-16B	316sqn	"M2069"	

Na een hele week met sneeuw en een afwezig 314sqn, en dus zo goed als geen bezoekers, was er vandaag weer wat activiteit van ex-316sqn-kisten die met een grafzerk op de staart op Gilze binnenkwamen om bij 314sqn ingedeeld te worden. De J-136, J-143 en J-201 waren al eerder overgegaan naar 314. Later die dag maakte de J-143 nog een testvlucht als de "M2945". De Alouette was op oefening in de Drunense Duinen.

MAART 1994

1.	AT..	Alpha Jet	9w	"AFB526"	*
	AT..	Alpha Jet	9w	"AFB527"	*
	AT..	Alpha Jet	9w	"AFB528"	*
	AT..	Alpha Jet	9w	"AFB529"	*
	J-210	F-16B	316sqn		arr
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond02"	*
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond03"	*
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond07"	*
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond08"	*
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond12"	*
	PH-SBK	Beech 200	2MOTU	"NRN366"	*

Deze dag werd er druk gelest, zowel door de Belgen met vier Alpha Jets, als door de Nederlanders met vijf PC-7's. Volgens sommige berichten zou minstens één van Alpha Jets een full stop gemakt hebben.

2.	AT..	Alpha Jet	9w	"CL25"	*
	J-206	F-16A	311sqn		arr
	J-208	F-16B	316sqn		dep 323sqn
	J-645	F-16A	206sqn	"AG37"	
	J-657	F-16B	323sqn	"Blast"	
	PH-SBK	Beech 200	2MOTU	"NRN366"	*
	PH-SLI	Bell 206B	PDL		

Om 14.30u maakte in slecht weer een Alpha Jet van de Belgen een overshoot, terwijl op dezelfde tijd door enkelen een Tornado boven het veld is gezien. We vermoeden dat dit echter de Alpha Jet betrof. Er wordt druk gewisseld met de F-16's. De J-206 kwam binnen voor 314sqn, terwijl de J-208 (ex 316) alweer vertrok, en wel naar 323sq. De J-657 (ook een oude bekende van 316) zorgde voor de crewferry.

3.	AT08	Alpha Jet	9w	"AFB523"	*

4.	R-01	AB412SP	SAR Flt	"NAF R01"	*
	C-2	F27-100	334sqn	"NAF11"	

De tweede AB412 voor de KLu werd, net als de eerste (de R-02), via overhead Gilze-Rijen afgeleverd naar Leeuwarden. De heli kwam op 750 voet aanvliegen en ging vervolgens wat rondjes draaien voor de toren, zodat iedereen de nieuwe aanwinst goed kon bewonderen. Op deze dag kwamen de vijf F-16's van 314sqn terug van de schietoefening op Kinloss. De C-2 zorgde voor het transport.

7.	J-001	F-16A	nb	"Blast"	arr
	3..	P-3C	MARPAT	"NRN175"	*
	L-02	PC-7	EMVO	"Diamond09"	*
	A-247	Alouette 3	GPH		*
	PH-SLI	Bell 206B	PDL		

De J-001 kwam binnen voor onderhoud.

9.	AT..	Alpha Jet	9w	"AFB533"	*
	F...	F-16	1w	"AFB113"	*
	300	P-3C	MARPAT	"NRN072"	*
	306	P-3C	MARPAT		*
	J-211	F-16B	316sqn		dep 323sqn
	L-02	PC-7	EMVO	"Diamond07"	*

Deze dag vlogen er maar liefst veertien F-16's vanaf Gilze hun missies, dus dat gaat lekker. Weer vertrok een oude 316-kist naar Leeuwarden, ditmaal de J-211. Op de scanner werd "Diana2" gehoord, zowel bij het binnenkomen als bij het vertrek later in de middag. Niet duidelijk is of het hier een crewferry betrof voor de J-211. Ook werd vandaag weer veelvuldig gevlogen met één van de ultra-lights (oftewel ULV=ultra licht vliegtuig) die door het Korps Commandotroepen op Gilze-Rijen gestationeerd zijn. Vandaag werd de PH-1X7 gezien.

10.	AT26	Alpha Jet	9w	"BAF518"	*
	L-10	PC-7	EMVO		*

Op deze dag werd de J-882 (ex 316sqn) voor het eerst weer in een gewoon grijs jasje gezien, nadat hij geruime tijd met 316sq-jubileum staart heeft rondgetuft.

11.	MT..	CM170R	33sm	"BAF554"	*
	J-135	F-16A	311sqn	"AG03"	arr
	3..	P-3C	MARPAT	"NRN005"	*
	A-536	Alouette 3	GPH		*
	B-80	Bo105CB	299sqn		*

Voor de afwisseling tussen al die Alpha Jets deze keer een Magister. Verder kwam na de J-206 nu ook de J-135 weer terug bij 314sqn. Over 314sqn gesproken: TLP-deelnemers J-141 en J-145 kwamen terug op Gilze, terwijl de J-365 richting Florennes vertrok. Iets verder weg gingen de J-138 en de J-368. Zij vertrokken deze dag namelijk naar Gando op Las Palmas ("M2115A,B"). Toen ze na het weekend (op de 14e) weer terugkwamen op Gilze gaf Approach het weer van Gilze-Rijen op, met de mededeling: "outside temperature is 10 degrees, what was yours?" Waarop één van de vliegers antwoordde: "twice!"

14.	1x	Gazelle HT3	RAF		*
	1x	Puma HC1?	18sqn	"RFR7C78"	*
	304	P-3C	MARPAT		

Een rode Gazelle van de RAF vloog laag over het veld, net als een alleen op de radio gehoorde heli van 18sqn. F-16B J-209 van 314sqn vertrok naar Leeuwarden.

15.	AT..	Alpha Jet	9w	"AFB544"	*

	J-211	F-16B	323sqn	"Blast"	*
16.	AT08	Alpha Jet	9w	"BAF449"	*
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond06"	*
	A-399	Alouette 3	GPH		

De vlieger van de AT08 heeft het de hele vlucht volgehouden: "BAF449", terwijl dat toch echt "BAF549" zou moeten zijn...

17.	AT..	Alpha Jet	9w	"BAF531"	*
	3..	P-3C	MARPAT		*
	J-882	F-16B	316sqn		dep 323sqn
	A-343	Alouette 3	GPH		
	A-489	Alouette 3	GPH		
	B-45	Bo105CB	299sqn	"Esther45"	*

Weer vertrok er een ex 316-bak naar Friesland. Nu zijn van 314/316sqns de F-16B's J-208, J-209, J-211, J-657 en J-882 naar 323sqn verhuisd.

18.	J-136	F-16A	316sqn	arr

Deze ene F-16 was het enige toestel van 316sqn dat nog geen nieuwe thuishaven had gevonden. De wees stond bij FAS op Woensdrecht in onderhoud en keerde daar nu van terug op Gilze-Rijen.

20.	N5369X	Beech 18	DDA	arr

Op deze zondag werd de ex Canadese luchtmacht Beech (RCAF2378) overgevlogen van Schiphol naar Gilze-Rijen. Het toestel is door de DDA, die het in eigendom had, verkocht aan de Stichting Vliegsport. Een mooi aanwinst! De Beech zou eigenlijk pas op de 23e worden overgevlogen, maar men verwachte slecht weer, zodat de overtocht al op de 20e plaatsvond. De officiële overdracht vond wel op de 23e plaats, inderdaad in zeer slecht weer. Voorlopig blijft de kist in zijn Canadese luchtmacht-kleuren vliegen.

21.	WD955/EM	Canberra T17A	360sqn	"M100"	vertrok 25e
	WF916/EL	Canberra T17	360sqn	"M100"	vertrok 25e
	WH646/EG	Canberra T17A	360sqn	"M100"	vertrok 25e
	WH902/EK	Canberra T17	360sqn	"M100"	vertrok 25e
	WT509/BP	Canberra PR7	360sqn	"M100"	vertrok 25e
	XX181/CB	Hawk T1A	100sqn	"RFR18LO"	vertrok 24e
	XX228/CC	Hawk T1A	100sqn	"RFR18LO"	vertrok 24e
	XX325/CE	Hawk T1A	100sqn	"RFR18LO"	vertrok 24e
	XX331/CK	Hawk T1A	100sqn	"RFR18LO"	vertrok 24e
	XX493/L	Jetstream T1	45sqn	"FYY75"	
	FA87	F-16A	nn	"Basic45"	*
	G-273	C-130H-30	15w	"BAF666"	*
	L-09	PC-7	EMVO	"Bounty41"	*
	A-301	Alouette 3	298sqn	"Doris301"	

Dit zijn de betere dagen. Vandaag begon de oefening "Bronze Invader", een oefening waarmee getracht werd het Britse luchtruim binnen te dringen door

gebruik te maken van electronische storingen. De vijf Canberra's vlogen de eerste missie al vanaf Wyton, waarna in de middag (tussen 16.30u en 17.30u) op Gilze geland werd. Leuk was dat er ook een PR.7 bijzat die gewoon met een 360sqn-badge getooid was. T.17A "EM" had een fraaie rode staart. Het transport was al voor het weekend gearriveerd, en wel per auto... Gelukkig nam een Jetstream nog de moeite om naar Gilze te vliegen. Ook was er het eerste bezoek van de G-273, de nieuwe Nederlandse Hercules. Inmiddels komt dit toestel alweer onze neus uit met zijn tig touch en go's elke dag! Het callsign is een vast callsign voor de Herk.

22.	FB18	F-16B	10w	"Tiger92"	*
	3..	P-3C	MARPAT	"NRN002"	
	B-38	Bo105CB	299sqn		
	B-74	Bo105CB	299sqn		

Hoog boven Gilze vloog een USAFE F-16 als "Soaky71" een testvlucht vanaf Woensdrecht, zowel 's morgens als 's middags. Alle Canberra's en Hawks vlogen ieder twee missies. Ze gebruiken hierbij een simpel callsign dat is afgeleid van de datum: "M22.."

23.	1x	F-4F	JG72	"M7233"	*

Gigantische hoeveelheden regen en een stormachtige wind zorgden ervoor dat de Canberra's en Hawks deze dag lekker aan de grond bleven. Wel was er een Duitse Phantom die een overshoot maakte, maar de vlieger was een beetje confuus: hij maakte een overshoot over RW10, terwijl RW28 in gebruik was; toen hij ook nog boven de spottersplek zijn kist op de kant en in de wolken trok was duidelijk dat het serial onleesbaar zou blijven... Ook boven de wolken vloog een gele Sea King van 202sqn langs: "RFR22M3".

24.	WJ874/BM	Canberra T4	360sqn	"RFR23JB"	
	XX482/J	Jetstream T1	45sqn	"FYY78"	
	XX496/D	Jetstream T1	45sqn	"FYY74"	
	J-...	F-16	315sqn	"Lion62"	*
	L-03	PC-7	EMVO	"Diamond04"	*
	L-05	PC-7	EMVO	"Diamond06"	*
	C-9	F27-300M	334sqn	"NAF14"	
	A-253	Alouette 3	GPH		

Joepi! Een T.4 op bezoek! Om 12.30u kwam de kist binnen, en na een korte stop werd via Woensdrecht, waar een touch en go werd uitgevoerd, koers gezet naar RAF Wyton. Ook de vier Hawks vertrokken hierheen als "M24099A/B" en "M24101A/B". De Canberra's vlogen gewoon hun missies in zeer fraai weer, zodat ook voor de fotografen onder ons de oefening een succes werd. Om 11.20u kwam Jetstream XX482/J binnen die echter een hydraulisch probleem bleek te hebben, waarna we later nog een tweede exemplaar op bezoek kregen.

25.	WJ874/BM	Canberra T4	360sqn	"RFR24J7"	
	1x	Chinook HC1	18sqn	"RFR7C80"	*
	B-74	Bo105CB	299sqn		

Vier Canberra's vertrokken tussen 09.00u en 09.30u als "M500A/D". Nummertje vijf ging echter stuk, zodat die leuke T4 van gisteren ook op de laatste dag van

"Bronze Invader" nog een kijkje moest komen nemen (van 12.25u tot 12.55u). Om 15.15u vertrok ook de laatste Canberra naar Wyton ("M500E"), waarmee een mooie oefening ten einde kwam. De Chinook had daar niets mee te maken, maar vloog gewoon ten noorden van het veld langs op weg naar Laarbruch.

28. 1x	Harrier GR7	4sqn	"M1321"	*
G-273	C-130H-30	15w	"BAF666"	*
C-7	F27-300M	334sqn	"NAF11" para's	
L-..	PC-7	EMVO		*
A-407	Alouette 3	GPH		

De Harrier was erg leuk. De kist maakte een overshoot om 14.05u met een callsign van 3sqn, waarna hij via overhead Tilburg naar Laarbruch terugging.

29. AT..	Alpha Jet	9w	"AFB516"	*
1x	Chinook HC.	18sqn	"RFR7C85"	*
A-253	Alouette 3	GPH		
A-267	Alouette 3	GPH		

De Chinook kwam op 1500 voet over het veld richting Laarbruch, maar toen was het al 19.00u.

30. FB..	F-16B	2w	"AFB208"	*
3..	P-3C	MARPAT	"NRN051"	*
3..	P-3C	MARPAT	"NRN121"	*
J-...	F-16	306sqn	"M1635"	*
C-8	F27-300M	334sqn	"NAF10"	*
C-..	F27	334sqn	"NAF11"	para's
L-06	PC-7	EMVO	"NAF L06"	*
A-209	Alouette 3	GPH		
A-253?	Alouette 3	GPH		

De C-8 (in het nieuwe rood/blauwe demo-kleurenschema) kwam al om 09.00u over het veld om zijn smoke-installatie te testen. Behalve van rook hadden we ook last van twee Orions, waarvan de tweede ("NRN051") om 16.45u vriendelijk werd verzocht om op te rotten omdat het veld dicht ging. Vier F-16's vlogen een formatievlucht over Eindhoven om de opheffing van 316sqn luister bij te zetten. Ze gebruikten nog één keer dat beroemde callsign van three-one-six" "Canteen1/4". De L-06 maakte een low pass over RW28, terwijl de wind oost zat en dus RW10 in gebruik was.

31. G-273	C-130H-30	15w	"BAF666"	*
C-11	F27-300M	334sqn	"NAF11"	
A-535	Alouette 3	300sqn	"Tolhouse535"	*

Deze twee maandjes movements zijn zo te zien goed voor een flink aantal pagina's, houden zo! Iedereen die aanvullingen of correcties heeft wordt verzocht deze kenbaar te maken om het geheel nóg completer te maken.

ACTUEEL

316 SQUADRON

Het squadron is niet meer, wat valt er verder nog over te zeggen. Op 30 maart werd het squadron officieel opgeheven en dat leverde gelukkig nog enkele bezoekers op. Op dat moment had het squadron eigenlijk helemaal geen eigen toestellen meer, die waren ondertussen al naar Gilze-Rijen en Leeuwarden vertrokken. Van het voornemen om een F-16 helemaal knalgeel te spuiten is dankzij de inmenging van Den Haag weer eens niets terecht gekomen, het is gebleven met de gemodificeerde jubileum-staarten en de grafzerken, waarvan een detailopname. Voor de allerlaatste keer het overzicht:

Eigen toestellen			
J-136	A	316 embleem	naar 314sqn 18-03, jubileum c/s "THE END"
142	A	316 embleem	vertrokken op 28-02, naar 314sqn
143	A	316 embleem	vertrokken op 28-02, naar 314sqn
208	B	316 embleem	vertrokken op 28-02, naar 323sqn
210	B	316 embleem	vertrokken op 01-03, naar 314sqn
211	B	316 embleem	vertrokken op 28-02, naar 323sqn
369	B	316 embleem	vertrokken op 18-02, naar ?
657	B	316 embleem	vertrokken op 21-02, naar 323sqn
882	B	316 embleem	vertrokken op 28-02, naar 323sqn

334 SQUADRON

Volgens de geruchtenmolen zou de C-12 al buiten dienst gesteld zijn maar op dertig maart zagen we hem nog vrolijk een demo vliegen. Van de Hercules werd al direct na aflevering gebruik gemaakt voor trainingsvluchten, transportvluchten naar Villafranca en ook bij de crisis in Ruanda is het toestel al betrokken geweest. Meer over de aflevering van de G-273 verderop in dit artikel. de C-8 is de demo-kist voor het 1994-seizoen, het vijftiende seizoen alweer aan de opschriften op het toestel te zien. Ergens in dit nummer staat een foto van dit toestel.

C-1 C-2 C-3 C-4 C-5 C-6	 wit c/s grijs c/s wit c/s		C-7 C-8 C-9 C-11 C-12	 demo c/s wit c/s	
G-273	grijs c/s	"Ben Swagerman"			

314 SQUADRON

Het squadron heeft enkele F-16's van Eindhoven overgenomen en is nu weer volledig op sterkte. Defensie heeft toegezegd dat 314 squadron tot 1996 operationeel blijft op Gilze, dus de spotters aldaar kunnen nog even gerust ademhalen. 314 squadron gaat (waarschijnlijk one-way) roteren met Lossiemouth in de periode van 15-08-94 t/m 26-08-94, het voorbezoek is reeds voltrokken op op 19-01-94. Aan de oefening "Dynamic Guard" neemt 314 squadron van 25-09-94 t/m 25-10-94 met tien kisten deel, ze zullen gebaseerd worden op Antalya, Turkije. Transport zal geschieden door (waarschijnlijk belgische) C-130's. Ook Canada staat op het programma: drie F-16's van 314 squadron gaan op 02-05-94 naar Goose Bay, en vandaar op 16-05-94 naar Maple Flag, vanwaar ze op 27-06-94 zullen terugkeren. In de volgende weken zal 314sqn met twee F-16A's op alert staan voor de broodnodige luchtverdediging van Nederland: week 10, 12, 20, 21, 27, 33, 43.

Eigen toestellen

J-136	A	316 embleem	ex 316sqn, op 03-02 gearriveerd. 316 jubileum c/s
137	A	314 embleem	
138	A	314 embleem	
139	A	314 embleem	
141	A	314 embleem	
142	A	316 embleem	ex 316sqn, op 28-02 gearriveerd
143	A	316 embleem	ex 316sqn, op 28-02 gearriveerd
144	A	314 embleem	
145	A	314 embleem	
146	A	314 embleem	
201	A	314 embleem	
360	A	314 embleem	
361	A	314 embleem	
364	A	314 embleem	
365	A	314 embleem	
367	A	314 embleem	
209	B	314 embleem	
210	B	316 embleem	ex 316sqn, op 01-03 gearriveerd
368	B	314 embleem	
884	B	314 embleem	

HERCULES EINDELIJK AFGELEVERD

Op maandag 14 februari was het dan zo ver, de eerste Hercules van de KLu zou worden afgeleverd op Melsbroek. Na verscheidene keren te zijn uitgesteld verscheen om kwart over elf de nog van nieuwigheid glimmende G-273 met callsign "NAF80" op baankop 02 van Brussel voor een lage vlucht boven het verzamelde publiek, om daarna op de normale in gebruik zijnde baan te landen.

De officiële overdracht had reeds op 25 januari bij Lockheed te Mariëtta (Georgia) plaatsgevonden, waarna het testvliegen kon beginnen. Maar ook in de VS kan het zeer slecht weer zijn waardoor de vluchten steeds uitgesteld moesten worden. Omdat de Herk een jaar in opslag heeft gestaan waren olie-lekkages onvermijdelijk, en ook een kapot kompas zorgde voor de nodige vertraging. De afleverdatum van 8 februari werd dus niet gehaald.

De G-273 was zondagavond vanaf Norfolk (Virginia) om kwart voor zes plaatselijke tijd vertrokken richting België via de gebruikelijke route over Canada, Groenland, Ijsland en Schotland. Boven Koksijde werd het toestel opgewacht door

de CH-04, een ouder en ook iets kleiner broertje van de belgische luchtmacht, met daarin enkele nederlandse en belgische fotografen die zo de eerste foto van de Herk in Europa konden maken. Na de ± tien uur durende vlucht kwam de volledig belgische bemanning (er was blijkbaar toch nog geen nederlandse bemanning beschikbaar) het platform van Melsbroek opgereden, compleet met een gecombineerde nederlands/belgische vlag. Nadat de eerste "oehs" en "aahs" verstomd waren werden de crew en alle andere toevallig en minder toevallig aanwezige mensen onthaald op een welkomsfeestje met pintjes en bitterballen.

Hoewel de G-273 al op 26 februari voor een operationele vlucht naar Villafranca een uurtje op het eindhovense beton had vertoefd kon de KLu op dinsdag 1 maart het toestel officieel in gebruik nemen. Met drie F-27's (C-3, 5, en 7) waren enkele hoogeplaatste lieden uit de luchtmacht-top en de regering naar Eindhoven getrokken om bij deze historische gebeurtenis met de neus er bovenop te kunnen gaan staan. Na de landing van de Herk mochten de heren het toestel betreden. Relus ter Beek was blijkbaar het snelste van het gezelschap want hem zagen we enkele momenten later terug in de stoel van de gezagvoerder. Ook het Korps Mariniers, de Luchtmobiele Brigade en Artsen Zonder Grenzen (het Ministerie van Ontwikkelings-samenwerking heeft een flinke duit bijgedragen in de aanschaf) waren, al dan niet vrijwillig, op komen draven om het nieuwe speelgoed te kunnen aanschouwen. Nadat Relus uit de cockpit was gejaagd konden enkele lieden beginnen met hun toespraak, gevolgd door het dopen van de G-273.

Sindsdien gaat de eerste KLu Hercules door het leven als de "Ben Swagerman". Ben was in de meidagen van 1940 een Luitenant in de LVA die heldhaftig met zijn Fokker T.V bommenwerper probeerde enige weerstand tegen de arische horde te bieden. Op zijn eerste missie werd een duitse kist door zijn bemanning neergeschoten, maar tijdens de tweede missie moest de Fokker er zelf aan geloven waarbij vier bemanningsleden om het leven kwamen. Swagerman zelf kwam er relatief goed van af en melde zich die avond weer op Schiphol. Twee dagen later vloog hij zij laatste missie, ook deze keer werd de T.V (registratie 856) doorzeefd wat resulteerde in een crash. Ben Swagerman en zijn bemanning overleefden deze crash niet. Op 9 mei 1946 werd hij bij Koninklijk besluit postuum geridderd in de vierde klasse der militaire Willemsorde. Om zijn heldhaftig optreden niet te vergeten heeft de KLu besloten het nieuwe pronkstuk van de luchtmacht te vernoemen naar Ben Swagerman.

Wat natuurlijk het eerste opvalt aan dit toestel in zijn verlengde romp. In vergelijk met een normale C-130 is de C-130H-30 voor de vleugel 2,54 meter, en achter de vleugel nog eens 2,03 meter verlengd, waardoor een 40% grotere laadvloer is ontstaan. Deze modificatie heeft verder geen enkele invloed op de vliegeigenschappen van de Hercules.

OEFENINGEN GILZE-RIJEN

De volgende evenementen staan op de nominatie om in 1994 plaats te gaan vinden. Als eerste de "Grey End" basisoefeningen van Gilze-Rijen en Eindhoven:

Grey End 94/1	19.04.94 t/m 21.04.94
Grey End 94/2	30.05.94 t/m 02.06.94
Grey End 94/3	07.11.94 t/m 11.11.94

In april verwacht de X-servicing bezoek van Mirage F1CR, Mirage 2000 en Tornado.

HET NEUSWIEL-INCIDENT...

Volgens de lokale krant was het de gebeurtenis van het jaar want ze hadden er bijna een halve pagina aan besteed, maar in feite stelde het hele incident

weinig voor. We hebben het over de Troopship die op 10 maart op Eindhoven binnenkwam met een landingsgestel-probleem, gelukkig kwam alles op zijn (drie) pootjes terecht. Met meer geluk dan wijsheid hadden wij een ooggetuige mèt scanner ter plaatse die naderhand verslag deed:

De C-11 vertrekt vanaf Leeuwarden met twee passagiers en wat vracht. Het intrekken van het landingsgestel geeft problemen met het neuswiel, een F-16 komt erbij om te kijken wat het probleem is: het neuswiel is geheel naar links gedraaid. Het wiel is om de één of andere reden verkeerd gecalibreerd want in de cockpit ziet men namelijk dat het wiel recht zou staan. Het wiel handmatig richten levert niets op, het zaakje is geblokkeerd. Er wordt overleg gepleegd met "White Horse" (334 ops) en men besluit door te vliegen naar Eindhoven. Tevens krijgt de bemanning het advies een beetje meer kracht te gebruiken, helaas breekt daarbij het hele mechanisme af. Ondertussen vliegt men al boven de Peel om brandstof kwijt te raken. Nogmaals wordt er om een F-16 gevraagd maar deze zijn niet in de buurt. Men weet dus niet of er iets aan de stand van het wiel veranderd is. Op verzoek van enkele technische lieden van 334 maakt de C-11 een paar low approaches hen een blik te gunnen. Conclusie: het wiel staat nog steeds gedraaid. Onze man ter plaatse constateerd hetzelfde en maakt er in de landing een paar plaatjes van. Dan is het tijd om de kist binnen te brengen. Met de neus omhoog en twee pootjes op de baan remt het toestel af, gevolgd door een hele horde crashtenders, ambulances en combi's. Op het allerlaatste moment raakt het neuswiel de grond maar er gebeurd niets spectaculairs en de Troopship komt zonder problemen tot stilstand. Na wat inspecties wordt het toestel van de baan gesleept. En weer kwam een spannende dag op de vliegbasis Eindhoven ten einde...

PIPER CUB MAAKT "WHEELS-UP" LANDING

Alsof we nog niet genoeg problemen op Eindhoven met landingsgestellen hadden deed een 50-jarige vliegenier uit Valkenswaard er op 20 maart nog een schepje bovenop. Deze aviateur had Piper Cub PH-ZCT (ex KLu R-169) van Rainbow gehuurd om er een rondvluchtje mee te maken, maar echt ver kwam hij niet. Ondanks de (te ?) stevige wind die haaks op de baan stond besloot de vlieger toch op te stijgen, maar helaas corrigeerde hij daarbij niet voldoende en het Pipertje raakte de rand van de baan. De klap kwam voor het landingsgestel hard genoeg aan om vaarwel te zeggen tegen de rest van het vliegtuig, dat ondanks alles toch het luchtruim wist te kiezen. Na een kort rondje vliegen wist de ondertussen behoorlijk aangeslagen piloot de Cub weer aan de grond te zetten. Dat bij een Piper Cub, net zoals bij de meeste andere toestellen, een landingsgestel toch een behoorlijk praktisch iets is bleek toen de ZCT tot stilstand was gekomen: waar eerst nog een paar stalen buizen en enkele vierkante meters doek de elementen buiten wisten te houden zat nu aan de onderkant van de romp niets meer. Ook de motor had een flinke klap gehad, de koene luchtridder was met draaiende motor geland. De vlieger overleefde het ongeval met enkele lichte verwondingen en een hartslag van 250. Sindsdien ligt de Piper Cub in de Rainbow-hangaar in afwachting van de dingen die gaan komen. Sommigen beweren dat het toestel kan worden afgeschreven, maar bij Rainbow beweren ze het toestel in no-time weer in de lucht te hebben. Ze weten bij Rainbow nu in ieder geval aan wie ze het toestel beter niet meer uit kunnen lenen. Drie keer raden?

NIEUWE KLu REGISTRATIES

Ondertussen is er meer bekend geworden over de registraties die toekomstige KLu vliegtuigen zullen gaan sieren. De C-130's en de KDC-10's hebben/krijgen drie-cijferige registraties omdat een één- of twee-cijferige registratie zo kaal staat op zo'n grote staart... (echt waar!). Zoals bekend krijgen de vier Fokker 60's de registraties **U-01** t/m **U-04**, ondertussen zijn ook twee andere te gebruiken letters bekend geworden: de Chinooks hebben de **"D"** (van CH-47D) gekregen en de Cougars de **"S"** (van Support). Omdat de ene helft van de Chinooks herbouwde ex-canadezen zijn en de andere helft nieuw gebouwd wordt mag aangenomen worden dat de registraties zullen worden afgeleid van het constructienummer (dat schijnt zo de regel te zijn). Voorzichtig kunnen we dan de registraties van de ex-canadese Chinooks voorspellen: **D-725, D-726, D-728, D-729, D-731, D-732** en **D-796.** Voor de Cougars lijkt **S-01** t/m **S-17** aannemelijk. Dit is natuurlijk nog allemaal giswerk. Voor andere nog aan te schaffen toestellen zijn de volgende voorstellen gedaan die echter nog niet officieel zijn overgenomen: de **"O"** voor nieuwe observatie-helikopters (vervanging van de Bö.105), de **"Q"** voor de gevechtshelikopters (de Eurocopter Tiger lijkt nu weer veel kans te maken) en de **"V"** voor VIP-vliegtuigen (de zogenaamde "categorie D" transportvliegtuigen).

PHILAIR

De PH-ILY is begin januari uit het nederlandse register geschreven als zijnde verkocht in Turkije. Op 29 maart was de Falcon 2000 demonstrator F-WNAV van Dassault op Eindhoven. Onder de bezielde leiding van grote baas Timmer zelf ging een geselecteerd gezelschap Philips-bobo's aan boord voor een vluchtje.

BASE

Met ingang van 28 maart heeft BASE de Gatwick-dienst van KLM Cityhopper overgenomen. Zoals het er nu uit ziet heeft BASE de problemen weer een beetje onder de knie. Met de meeste schuldeisers is een regeling getroffen.

AEROFURN

Ook Aerofurn heeft problemen. Begin maart werd het faillissement uitgesproken waarna het bedrijf is overgenomen. Sindsdien heeft het een nieuwe naam: "Aviation Cosmetics". Aangezien er eind maart een Orel Yak 42 binnen stond lijken de werkzaamheden te zijn hervat.

OPEN DAGEN 1994

Het is nog steeds een beetje te koud buiten om aan het komende open dagen seizoen te denken maar toch willen we jullie de eerste bekend geworden data niet onthouden, alles natuurlijk onder voorbehoud. Meest opvallend is dat de organisatie van de "International Air Tattoo" is uitgeweken van Boscombe Down in begin juni naar Fairford in eind juli. Op Fairford heeft men meer ruimte en mogelijkheden en het begint er op te lijken dat dit groots evenement een jaarlijks terugkerend karakter gaat krijgen, wegens groot succes heeft men in ieder geval ook dit jaar weer een russische Bear uitgenodigd... Ook Eindhoven krijgt dit jaar op 18 september weer een vliegshow maar daarover de volgende keer meer. De volgens sommigen aangekondigde open dagen op Laarbruch en Cambrai gaan niet door, in het geval van Laarbruch lijkt het om een soort van "Childrens' Day" te gaan.

mei

do 12	Saffraanberg	België	Open Dag
za 14 - zo 15	Middle Wallop	Groot-Brittannië	Int.Air Show
za 14 - zo 15	North Weald	Groot-Brittannië	Fighter Meet '94
zo 15	Laarbruch	Duitsland	Open Dag
vr 20	Oranienburg	Duitsland	Open Dag
za 21 - zo 22	Pardubice	Tsjechië	Airshow
vr 27	Sperenberg	Duitsland	Open Dag
za 28 - zo 05	Berlijn-Schonefeld	Duitsland	ILA '94
za 28 - zo 29	Gosselies	België	SONACA Airshow
za 28 - zo 29	Mildenhall	Groot-Brittannië	Air Fete '9474
za 28 - ma 30	Portsmouth	Groot-Brittannië	Navy Days

juni

vr 10 - za 11	Namest nad Oslavou	Tsjechië	Airshow
za 11	Fleetlands	Groot-Brittannië	Open Day
za 11 - zo 12	Vaerlose	Denemarken	Open Dag
za 11 - zo 12	Ronneby	Zweden	Open Dag
za 11 - zo 12	Gardermoen	Noorwegen	80 jaar KNL
vr 17 - za 18	Ceske Budejovice	Tsjechië	Airshow
za 18 - zo 19	Biggin Hill	Groot-Brittannië	Int.Air Fair
zo 19	Cosford	Groot-Brittannië	Airshow
zo 19	Halton	Groot-Brittannië	Airshow
za 25	Wunstorf	Duitsland	Open Dag LTG62
za 25	St.Athan	Groot-Brittannië	'At Home' Display
za 25	Woodford	Groot-Brittannië	RAFA/BAe Airshow

juli

za 02	Leeuwarden	Nederland	Open Dag Klu
za 02	Waddington	Groot-Brittannië	Air Day
za 02 - zo 03	Koksijde	België	Int.Airshow
zo 03	Laupheim	Duitsland	Open Dag
zo 10	Dijon	Frankrijk	Portes Ouvertes
za 16	Yeovilton	Groot-Brittannië	Int.Air Day
zo 17	Finningley	Groot-Brittannië	BoB Day
zo 17	Leuchars	Groot-Brittannië	BoB Day
za 23 - zo 24	Oostende	België	Flanders Fly in
wo 27	Culdrose	Groot-Brittannië	Int.Air Day
do 28	Chivenor	Groot-Brittannië	Air Day
za 30	Leeming	Groot-Brittannië	Air Day
za 30 - zo 31	Fairford	Groot-Brittannië	Int.Air Tattoo '94
zo 31	Sanicole	België	Airshow

augustus

wo 03	St.Mawgan	Groot-Brittannië	Int.Air Day
za 20 - zo 21	Bratislava	Slowakije	Airshow
za 27	Stans-Buochs	Zwitserland	80 jaar Flugwappe

september

ma 05 - zo 11	Farnborough	Groot-Brittannië	SBAC Show
vr 09 - za 10	Prostejov	Tsjechië	Airshow
za 17 - zo 18	St.Truiden-Brustem	België	Int.Airshow
za 17 - zo 18	Spangdahlem	Duitsland	Open Dag
zo 18	Eindhoven	Nederland	vliegfeest
zo 25	Nancy-Ochey	Frankrijk	Meeting Nationale

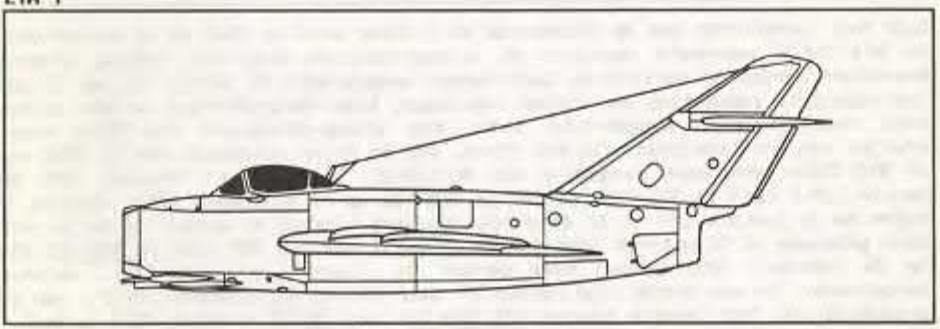
De volgende keer hopen we meer data te hebben ontvangen.

Licencyjny Mysliwiec

De MiG-15 en MiG-17 in Polen

De laatste paar jaren duiken er steeds meer MiG-15's en MiG-17's in westerse musea op die meestal van poolse afkomst blijken te zijn. In die gevallen spreken we niet van "MiGs" maar van "LiMs". Hoe dat precies zit met die Limmetjes gaan we hier haarfijn uit de doeken doen.

LiM-1



In het begin van de jaren vijftig begon de poolse luchtmacht aan een moderniserings-programma waardoor onder andere de door zuigermotoren aangedreven jagers uit de tweede wereldoorlog en eerste-generatie straaljagers, Yak-17's en Yak-23's van sovjet-makelij, werden vervangen door het modernste oost-europese type: de MiG-15. De door een RD-45F motor aangedreven MiG-15 leek een ontwerp met toekomst-perspectieven en werd daarom gekozen als het type dat de eerstkomende jaren voor de poolse luchtmacht in licentie gebouwd zou worden.

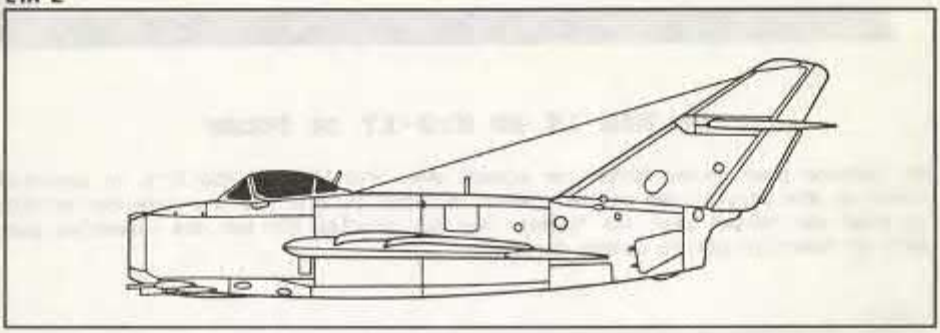
Midden mei 1951 ontving de "Wytwornia Sprzetu Komunikacyjnego" (WSK) staatsfabriek in Mielec een MiG-15 (c/n 113074) uit de Sovjet-Unie als voorbeeld. In Polen werd de MiG-15 aangeduid als de LiM-1 (Licencyjny Mysliwiec, oftewel licentie jachtvliegtuig) terwijl de RD-45F motoren — op zich al een kopie van de Rolls Royce Nene — als de LiS-1 (Licencyjny Silnik, licentie motor) bij de WSK fabriek in Rzeszow in licentie werden gebouwd. Intern stond de LiM-1 bekend als het "type 1A"° maar ook de aanduiding "Produkt C" werd gebruikt, afgeleid van de russische aanduiding "Produkt S" waarbij in het cyrillische schrift een 'S' geschreven wordt als een 'C'. Het eerste toestel (c/n 1A 01-001) vloog voor

---

° Deze type-aanduiding vormt tevens het eerste deel van het constructie-nummer (c/n). Een voorbeeld: c/n "1B 019-14" was het veertiende toestel van de negentiende produktie-reeks van het type "1B". Het serienummer werd direct afgeleid van het constructienummer, doorgaans zonder de eerste nul.

het eerst op 17 juli 1952 en na 227 toestellen in 12 productie-reeksen verliet de laatste LiM-1 op 1 september 1954 de fabriek. De kwaliteit van de toestellen was hoger dan van die geproduceerd in de Sovjet-Unie.

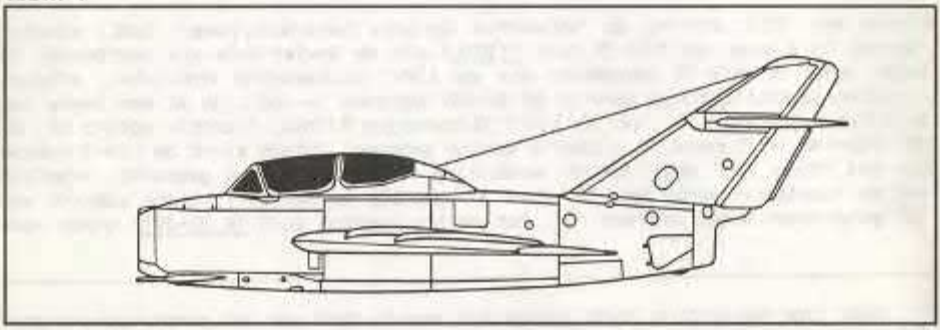
LiM-2



Door het installeren van de verbeterde VK-1 motor werd in 1949 in de Sovjet-Unie de MiG-15bis gecreëerd waardoor de vliegprestaties drastisch omhoog gingen. Bovendien werden er verbeterde luchtremmen aangebracht en werden nieuwe vlieginstrumenten, bewapening en vizier ingebouwd. Deze veranderingen werden echter niet tegelijkertijd aangebracht zodat een vroege-productie MiG-15bis nogal afwijkt van een late-productie MiG-15bis. Ook in Polen schakelde men in 1953 om, de MiG-15bis werd daar aangeduid als de LiM-2, "type 1B" en "Produkt CD". De eerste LiM-2 (c/n 1B 001-01) verliet de fabriek op 17 september 1954, slechts 17 dagen na de laatste LiM-1. In de eerste honderd toestellen werden in de Sovjet-Unie gebouwde VK-1A motoren ingebouwd maar vanaf toestel 101 (c/n 1B 006-02) die op 24 februari 1955 gereed kwam werden in licentie gebouwde LiS-2 motoren aangebracht. In een korte tijd rolden er maar liefst vijfhonderd LiM-2's van de produktielijn, het laatste toestel (1B 019-14) kwam op 23 november 1956 gereed.

LiM-1½ / LiM-1.5
Deze inofficiële aanduidingen werden gebruikt voor LiM-1's die tijdens groot onderhoud qua vlieginstrumenten gedeeltelijk op LiM-2 standaard werden gebracht.

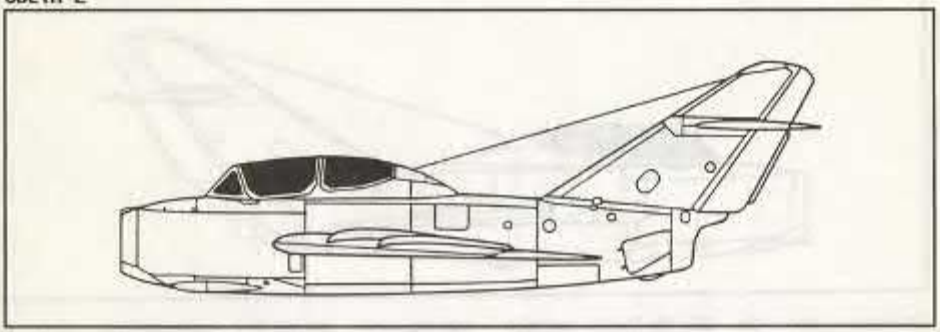
SBLiM-1



In 1949 werd in de Sovjet-Unie een tweepersoons versie van de MiG-15 gecreëerd als trainer, de MiG-15UTI. In plaats van ze in licentie te bouwen betrok de

poolse luchtmacht vanaf 1951 hun tweezitters uit de Sovjet-Unie of uit Tsjechoslowakije. De noodzaak voor meer trainers was echter zo groot dat men na verloop van tijd een aantal LiM-1's zelf heeft omgebouwd tot tweezitter, onder de aanduiding SBLiM-1 (Szkolno Bojowy, gevechtstrainer). De SBLiM's waren voorzien van één kanon voor wapentraining en aangepaste LiS-2SB motoren die zuiniger waren maar ook minder stuwdruk leverden. De laatste SBLiM-1 werd in 1975 uitgefaseerd.

SBLiM-2

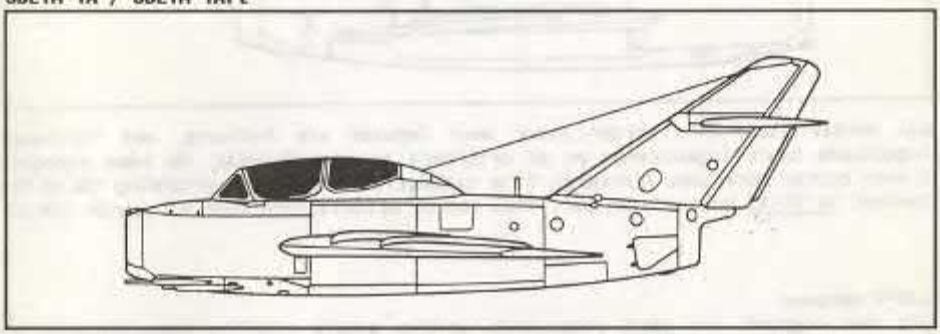


In het midden van de jaren zestig werden de staartstukken van de MiG-15UTI's en SBLiM-1's vervangen door die gelijk aan de LiM-2 om de modernere motor en de efficiëntere luchtremmen te kunnen installeren waardoor de SBLiM-2 ontstond. De laatste SBLiM-2 werd pas in 1991 buiten dienst gesteld.

LiM-2R

Toen de poolse luchtmacht de beschikking kreeg over modernere types kregen de LiM-1's en LiM-2's andere taken toebedeeld. Één daarvan was fotoverkenning en door het installeren van een camera in plaats van het N-37 kanon werden een aantal LiM-2's omgebouwd tot LiM-2R's. In plaats van een camera kon ook "chaff" meegenomen worden om de vijandelijke radar te storen.

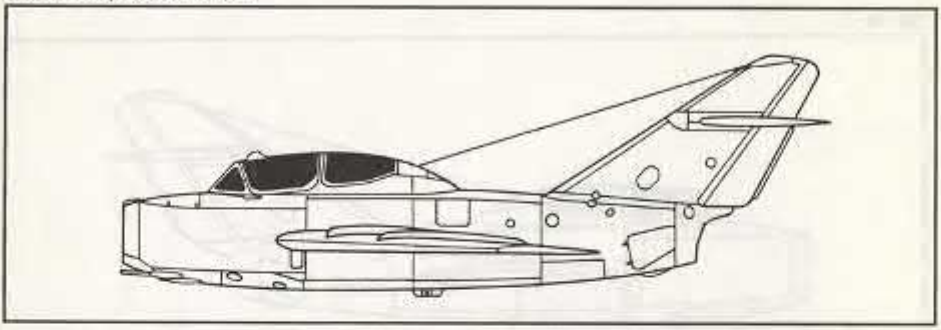
SBLiM-1A / SBLiM-1Art



Vanaf 1958 werden de LiM's van de luchtverdediging- overgedragen aan de grondaanval-eenheden. De tweezitters werden aangepast voor verkenning en artillerie-waarneming waardoor de aanduiding SBLiM-1Art ontstond, later veranderd in SBLiM-1A. Uit de achterste cockpit werden de besturingsorganen

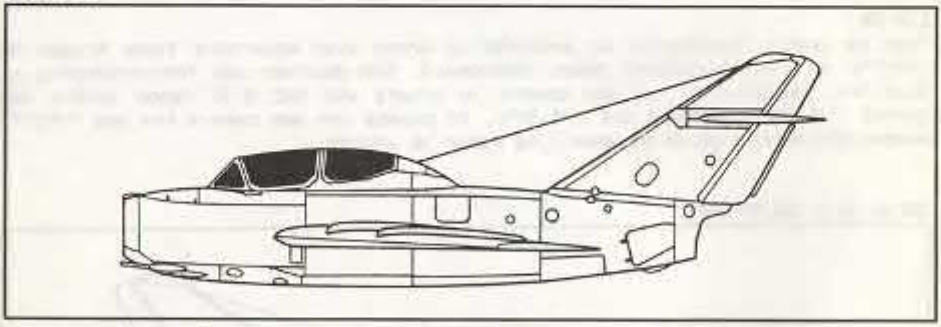
verwijderd om plaats te maken voor een navigator. De bewapening werd verbeterd door de installatie van een tweede 23mm kanon en bij sommige toestellen werd een camera aan de onderzijde van de romp bevestigd. Hierdoor werd de hoeveelheid mee te nemen brandstof wel verkleind waardoor deze toestel meestal met twee tanks onder de vleugels rondvlogen.

SBLiM-2A / SBLiM-2Art



Analoog aan de SBLiM-1Art werden omgebouwde SBLiM-2's aangeduid als de SBLiM-2Art, later veranderd in SBLiM-2A. Het marine-regiment op Siemirowice heeft tot het einde met deze variant in de verkennings-taak gevlogen.

SBLiM-2M

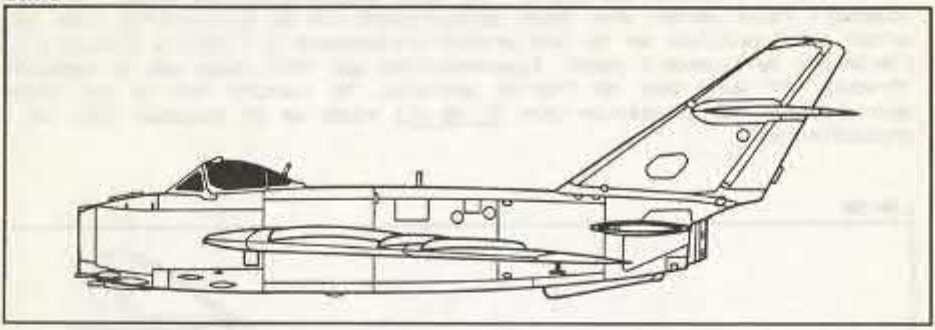


Een aantal SBLiM-2A's werden later weer ingezet als trainers, met hernieuwd ingebouwde besturingsorganen en de originele brandstofinhoud, de twee kanonnen bleven echter doorgaans behouden. Deze toestellen kregen de aanduiding SBLiM-2M. Toestel 1A 05-43 behoorde in juli 1993 tot de allerlaatste twee vliegende LiM's.

LiM-2 smugacz

Uit een oogpunt van pure propaganda werden enkele LiM-2's gemodificeerd om gekleurde rook te kunnen produceren, bijvoorbeeld voor het opluisteren van vliegparades. Dit systeem werd getest door LiM-2 1B 011-27 van het "Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych" (technisch luchtvaart instituut) in juni 1960. De zodanig omgebouwde toestellen stonden bekend als de LiM-2 Smugacz (roker).

LiM-5

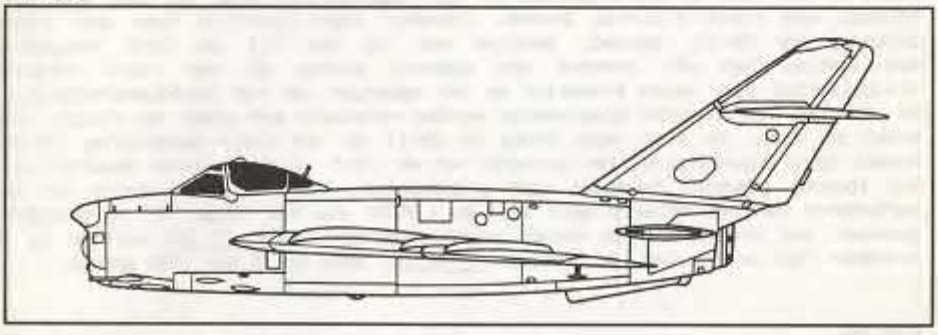


Het streven naar een verbeterde MiG-15 resulteerde in de Sovjet-Unie uiteindelijk in de MiG-17 waarbij de nieuwe — van boven af gezien geknikte — vleugel de meest opvallende vernieuwing was. Toen men de van de VK-1A afgeleide VK-1F motor met naverbranding installeerde werd de MiG-17F geschapen die in grote aantallen in de Sovjet-Unie geproduceerd werd. Tijdens de produktie werden later ook een SRD-1M gevechtsradar ingebouwd en werden de schietstoel en het landingsgestel gemodificeerd. Ook in Polen schakelde men om van de MiG-15bis (LiM-2) naar de MiG-17F, onder de aanduiding LiM-5 ("type 1C", "Produkt CF"). De VK-1F motor werd eveneens in licentie gebouwd als de LiS-5. De eerste LiM-5 (c/n 1C 00-01) was gereed op 28 november 1956, vijf dagen na de laatste LiM-2. De eerste produktie-reeksen hadden nog niet de SRD-1M radar geïnstalleerd omdat de Sovjets traag waren met het leveren van deze uitrusting. In negentien produktie-reeksen werden in totaal 477 toestellen geproduceerd, het laatste toestel (c/n 1C 19-14) kwam op 30 juni 1960 gereed. De LiM-5 was het meest moderne toestel van de poolse luchtmacht tot aan de invoering van de MiG-21 aan het eind van de jaren zestig. Op 22 juli 1993 maakte LiM-5 1C 17-17 op de basis Modlin de allerlaatste vlucht van een LiM.

LiM-5R

Door een AFA-39 camera onderin de romp te monteren werd de LiM-5R fotoverkenner geschapen. Dit systeem werd beproefd met toestel 1C 13-18.

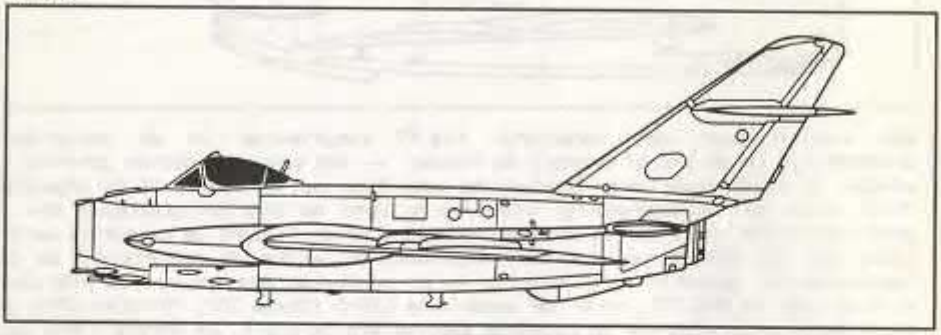
LiM-5P



Om als nachtelijke onderschepper te kunnen fungeren werd in de Sovjet-Unie de MiG-17PF ontwikkeld met Izumrud-1 en later Izumrud-5 radar in de neus. Deze simpele radar had een zoekbereik van 12 kilometer en gaf een mogelijkheid tot

vuren vanaf 2 kilometer afstand tot het doel. Vroege-produktie exemplaren met de Izumrud-1 radar werden door Polen geïmporteerd uit de Sovjet-Unie, maar later werden ook toestellen van de late produktie-standaard in licentie gebouwd als de LiM-5P met de Izumrud-5 radar. Typeaanduiding was "1D", maar ook de aanduiding "Produkt PF" werd door de fabriek gebruikt. De laatste van in zes reeksen geproduceerde 129 toestellen (c/n 1D 06-41) rolde op 29 december 1960 van de produktielijn.

LiM-5M



Aan het eind van de jaren vijftig begon men in Polen na te denken over het verder ontwikkelen van de LiM-5 voor grondaanval welke voorlopig de aanduiding "Produkt CM" kreeg. Na langdurig onderzoek werden de volgende modificaties voorgesteld:

- twee wielen per hoofdlandingsgestel voor operaties vanaf gras
- installatie van een remparachute
- installatie van startraketten
- mogelijkheid voor twee extra brandstoftanks
- bewapening met ongeleide raketten
- onderzoek naar een meer geschikte vleugelformaat
- onderzoek naar aërodynamische verbeteringen om gewichtstoename teniet te doen
- onderzoek naar het verder naar voren verplaatsen van de cockpit

Niet alle modificaties zijn daadwerkelijk uitgevoerd, om deze te testen werden twee LiM-5's (1C 10-30 en 1C 16-01) door de luchtmacht beschikbaar gesteld. In het begin van 1958 kwam het eerste ontwerp, de CM-I, gereed. Dit toestel was voorzien van twee SR startraketten en een remparachute onder de romp waar zich normaal een klein kielvlak bevond. Ongeveer tegelijkertijd kwam een tweede ontwerp, de CM-II, gereed. Behalve met de ook bij de CM-I toegepaste modificaties had dit toestel ook dubbele wielen en een sterk verdikte vleugelwortel voor extra brandstof en het opbergen van het hoofdlandingsgestel. De antennes van de radar-hoogtemeter werden verplaats van onder de vleugel naar onder de romp. In deze vorm kreeg de CM-II de officiële aanduiding LiM-5M. Hoewel de vliegprestaties ten opzichte van de LiM-5 slechter waren geworden werd het toestel geschikt bevonden voor grondaanval. Terwijl men doorging met het verbeteren van het ontwerp werd toch de LiM-5M als het "type 1F" in produktie genomen. Het eerste van in totaal zestig toestellen (1F 01-01) verliet op 30 november 1960 de fabriek, de laatste (1F 03-30) kwam op 10 mei 1961 gereed.

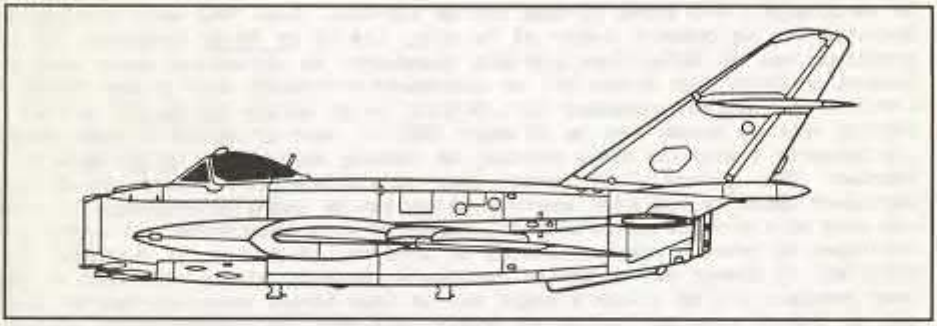
LiM-5MR

Een verkennings-variant van de LiM-5M werd in juni 1960 ontwikkeld. Het "Produkt CMR" oftewel de LiM-5MR kon een verscheidenheid aan verkennings-apparatuur meenemen en bezat een grotere spanwijdte. Het is niet in produktie genomen.

LiM-5M-II

Terwijl de LiM-5M in produktie werd genomen bleef men met de CM-II experimenteren. In 1960 werd geprobeerd het toestel te stroomlijnen door het principe van de "area-rule" toe te passen maar dat bleek niet uitvoerbaar. De container van de remparachute werd verplaatst naar een positie onder het staartvlak en boven de uitlaat om de chute efficiënter te maken en beschadigingen door contact met de baan te voorkomen. In juli 1960 werden nieuwe landingskleppen ontworpen die door de motor "aangeblazen" werden, dit om de landingslengte te verkorten. De LiS-5 motor gemodificeerd om de kleppen aan te kunnen blazen werd aangeduid als de LiS-5M. In deze vorm kreeg het toestel de aanduiding LiM-5M-II, oftewel "Produkt CM-II" (niet te verwarren met de CM-II aanduiding van de LiM-5M).

LiM-6

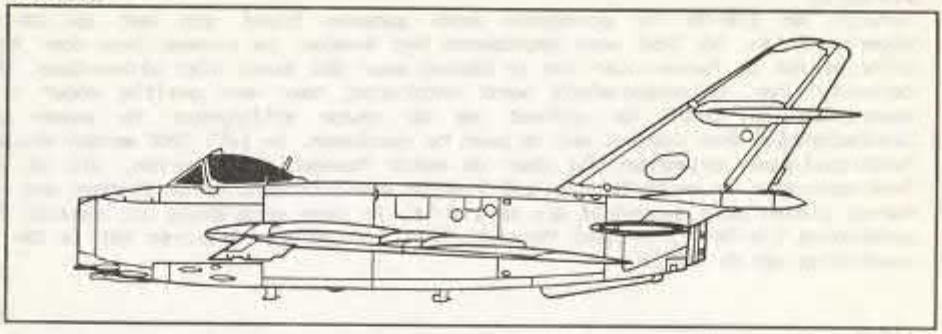


Onmiddellijk na het beëindigen van de LiM-5M produktie werd in mei 1961 de LiM-5M-II in produktie genomen als de LiM-6, "type 1J", hoewel nog niet alle proeven met de LiM-5M-II naar voldoening uitgevoerd waren. De LiS-5M kreeg eveneens een andere aanduiding, namelijk LiS-6. De constructienummers gingen verder daar waar die van de LiM-5M geëindigd waren, de 40 gebouwde toestellen kregen de nummers 1J 04-01 t/m 1J 04-40. Een belangrijk verschil met de LiM-5M-II was de verlengde luchtinlaat die het toestel sneller moest maken.

LiM-5R

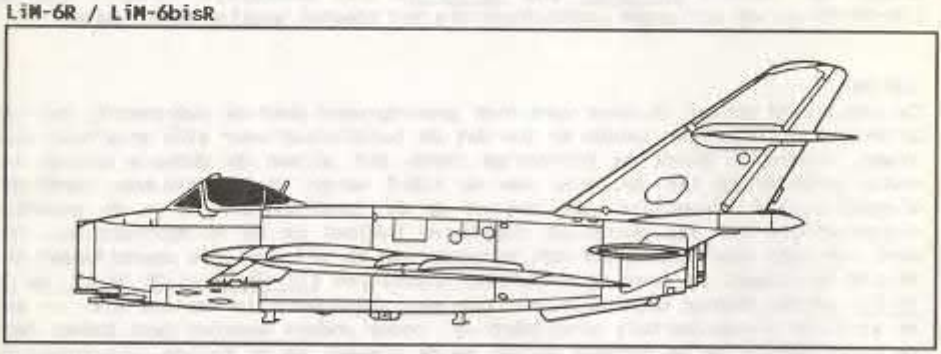
De LiM-6 werd echter in deze vorm niet geaccepteerd door de luchtmacht. tal van problemen met de motor leidde er toe dat de luchtinlaat weer zijn originele vorm kreeg, bovendien bleek na uitvoerige tests dat alleen de dubbele wielen een echte verbetering ten opzichte van de LiM-5 waren. De aangeblazen landingskleppen bleken nauwelijks van invloed op de landingssnelheid en de verdikte vleugelwortel had een duidelijk negatieve invloed op de vliegprestaties. Een deel van deze klachten werden ook vernomen van de vliegers die operationeel met de LiM-5M vlogen. De twee experimentele toestellen (1C 19-04 en CM 16-01, ex 1C 16-01) werden daarom omgebouwd naar een puur experimentele variant die — met de verdikte vleugelwortels verwijderd — onder andere moesten gaan zoeken naar de beste manier om de dubbele wielen in de vleugel op te bergen. Uiteindelijke conclusie luidde dat de voordelen van de dubbele wielen niet opweegden ten opzichte van de nadelen. Toch formuleerde men een verbeterde LiM-6 als het originele toestel met de dikkere vleugelwortels en de aangeblazen kleppen verwijderd, maar met de dubbele wielen en een extra ophangpunt voor wapens onder elke vleugel. De dubbele wielen werden in een aluminium wielbak onder de vleugel ondergebracht maar naar gelieve kon het tweede wiel en de wielbak verwijderd worden.

LiM-6bis



De verbeterde LiM-6 stond te boek als de LiM-6bis. Eind 1962 werd uiteindelijk besloten van de dubbele wielen af te zien, LiM-5M CM 10-30 fungeerde als het prototype van de definitieve LiM-6bis standaard. Na uitvoerige tests werd dit toestel geschikt voor dienst bij de luchtmacht verklaard. Niet alleen werden de LiM-5M's en LiM-6'en omgebouwd tot LiM-6bis — de eerste (1J 04-07) verliet de fabriek voor de tweede keer op 23 maart 1963 — maar er werden in twee reeksen ook zeventig toestellen nieuw gebouwd, de laatste daarvan (1J 06-40) kwam op 25 februari 1964 gereed. Toch werden deze toestellen niet direct operationeel verklaard omdat ze nog niet voorzien waren van de extra ophangpunten en omdat nog niet alle proeven voltooid waren. Hoewel er enig touwtrekken aan vooraf ging verliepen de proeven naar voldoening en werd de LiM-6bis op 14 september 1964 officieel in dienst van de poolse luchtmacht genomen. Het toestel werd al gauw zeer populair bij de vliegers omdat het op lage hoogte manouvreerbaarder bleek dan de MiG-21's en Su-7's van de andere eenheden. De laatste jaren werd het samen met de SBLiM-2M en de LiM-5 exclusief gebruikt door de vliegscholen. Op 20 februari 1992 maakte LiM-6bis 1J 05-22 van het 45e training gevechtsregiment op Babimost de laatste landing van een LiM-6bis, de allerlaatste vlucht van een LiM was echter een jaar later weggelegd voor een LiM-5.

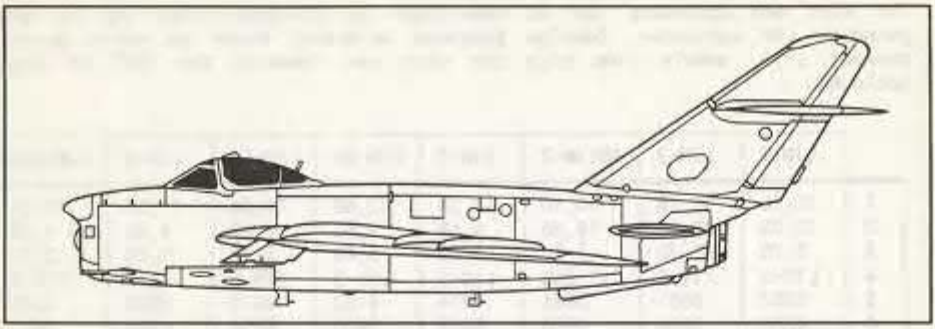
LiM-6R / LiM-6bisR



Een fotoverkenner-variant van de LiM-6bis kreeg de aanduiding LiM-6bisR, later veranderd in LiM-6R. De uitrusting was vergelijkbaar met die van de LiM-5R.

LiM-6M

Nadat de LiM-5P's na enkele jaren dienst waren verouderd werden ze tijdens groot onderhoud op gedeeltelijke LiM-6bis standaard gebracht en weer in dienst genomen



als de LiM-6M. Modificaties bestonden onder andere uit het verwijderen van de onderscheppings-radar (hoewel de twee afzonderlijke radarbehuizingen niet werden verwijderd) en het bevestigen van de twee extra ophangpunten. De toestellen werden echter niet voorzien van een remparachute.

LiM-6MR
Enkele LiM-5P' werden analoog aan de LiM-6M's omgebouwd tot LiM-6MR fotoverkenners, vergelijkbaar met de LiM-6R.

Resumerend zijn in min of meer alfabetische volgorde de volgende varianten van de MiG-15 en MiG-17 in Polen afgeleid. In de tweede kolom staat het type waarop de variant in grote lijnen is gebaseerd.

variant	gebaseerd op	1	2	aantal	modificatie van
LiM-1	MiG-15	1A	C	227	-
LiM-1½	MiG-15bis			-	modified LiM-1
SBLiM-1	MiG-15UTI			-	modified LiM-1
SBLiM-1A	MiG-15UTI			-	modified SBLiM-1
LiM-2	MiG-15bis	1B	CD	500	-
LiM-2R	MiG-15bis			-	modified LiM-2
LiM-2 smugacz	MiG-15bis			-	modified LiM-2
SBLiM-2	MiG-15UTI			-	modified SBLiM-1
SBLiM-2A	MiG-15UTI			-	modified SBLiM-2
SBLiM-2M	MiG-15UTI			-	modified SBLiM-2A
LiM-5	MiG-17F	1C	CF	477	-
LiM-5M	LiM-5	1F	CM-II	60	-
LiM-5M-II	LiM-5M		CM-II	-	modified LiM-5M
LiM-5MR	LiM-5M		CMR	-	modified LiM-5M
LiM-5P	MiG-17PF	1D	PF	129	-
LiM-5R	LiM-5			-	modified LiM-5
LiM-6	LiM-5M-II	1J	CM-II	40	-
LiM-6M	LiM-6bis			-	modified LiM-5P
LiM-6MR	LiM-6bis			-	modified LiM-6M
LiM-6R	LiM-6bis			-	modified LiM-6bis
LiM-6bis	LiM-6	1J		70	also modified LiM-5M/-6

1 = fabrieksnummer, tevens eerste deel van constructienummer
2 = fabrieks produkt aanduiding

Tot slot een opsomming van de afmetingen en vliegprestaties van de meest gangbare LiM varianten. Sommige gegevens ontbreken omdat ze nooit openbaar gemaakt zijn, enkele LiMs zijn per slot van rekening tot 1993 in dienst gebleven.

	LiM-1	LiM-2	SBLiM-2	LiM-5	LiM-5P	LiM-5M	LiM-6	LiM-6bis
1	10,10	10,10	10,10	11,36	11,68	11,36	11,36	11,36
2	10,08	10,08	10,08	9,62	9,62	9,62	9,62	9,62
3	3,70	3,70	3,70	3,80	3,80	3,80	3,80	3,80
4	LiS-1	LiS-2	LiS-2SB	LiS-5	LiS-5	LiS-5	LiS-6	LiS-5
5	3382	3681	3763	4114	4182	4473	4520	4271
6	4806	5044	4876	5485	5620	6256	6300	5651
7	5260	5574	5446	6206	6552	6954		6652
8	1050	1076	932	1154	1123	1108	1102	1150
9	1023	1044	906	1138	1060	1097	938°	1019
10	15200	15500	13950	14700	14450	13250	13050	
11	-	-	-	16600	16300	15200	15000	16470
12	1420	1330		1085	1100			
13	1920	1976			1730			
14	2,30	1,95	4,00	2,63	2,50	3,62		4,00
15		4,40	8,70	4,29	4,50	6,93		8,18

1 lengte (m)
2 spanwijdte (m)
3 hoogte (m)
4 motor
5 leeggewicht (kg)
6 startgewicht (kg)
7 maximum startgewicht (kg)
8 maximum snelheid op constante lage vlieghoogte (km/u)
9 maximum snelheid op constante vrij grote tot grote vlieghoogte (km/u)
10 maximum vlieghoogte zonder naverbrander (m)
11 maximum vlieghoogte met naverbrander (m)
12 maximum vliegbereik zonder extra brandstoftanks (km)
13 maximum vliegbereik met extra brandstoftanks (km)
14 klimduur tot 5000 meter vlieghoogte (min)
15 klimduur tot 10000 meter vlieghoogte (min)

° zonder naverbrander

De vliegprestaties van de LiM-1, LiM-2 en LiM-5P zijn afgeleid van de corresponderende MiG varianten. De prestaties van de LiM-5 zijn gemeten door toestel 1C 02-01, terwijl die van de LiM-5M gemeten zijn door de 1F 01-02.

En hiermee is het LiM verhaal ten einde. Hopelijk zorgen deze toestellen vanaf nu voor iets minder verwarring, en worden ze niet meer voor MiGs uitgemaakt.

STERKE VERHALEN

Tot onze grote blijdschap hebben we wederom een ingezonden stuk mogen ontvangen, deze keer geen maf verhaal maar een via de scanner gehoord waargebeurd gesprek welk toch wel wat vraagtekens zet bij de onderlinge communicatie binnen de NAVO.

10-02-94: AWACS "Magic 60" op NATO TLP-ops Florennes (frequentie 260.100)

Rond 13.45 uur deed MAGIC60 verslag van zijn bevindingen met de laatste missie van de TLP 1/94 cursus. Naast deze missioncrew (te weten een fighter controller met een deens of noors accent en een "female" USAF controller) deed ook een RAF Sentry AEW.1 mee (MAGIC87) alsmede CRC Neatishead (britse gevechtsleiding). Twee Hawks van 74 squadron alsmede franse Mirage 2000's waren op ATC (Air Traffic Control) frequenties te horen als IGLU61 & 62, op de MAGIC kanalen gebruikten ze BLUE en RED. Een aantal 43 squadron Tornado F.3's en Luftwaffe F-4F's gebruikten op de MAGIC frequenties óók RED en BLUE, dit om het geheel "duidelijker" te maken voor de AWACS bemanning (dus niet!). De attack-formatie vloog gewoon als IGLU. Verder valt nog te melden dat het een en ander boven het britse deel van de Noordzee plaats vond. De tekst zelf is zo integraal mogelijk weergegeven, ware het dat de TLP-ops door mij niet ontvangen kon worden, tekstgedeeltes waar de woordvoerders nogal de nadruk op legden zijn vet weergegeven. De controller met de scandinavische tongval doet in eerste instantie het woord aan Florennes:

MAGIC60: "...frequency channel 18 as planned (...) they were at something like 25.000 feet, high level though 20, 25 miles off the bullseye (...) BLUE3 and 4 had a problem: they worked that out (...) suddenly we got IGLU61 on the frequency which we **thought** were BLUE and RED and then IGLU61 turned out to be the **Mirages** and the **Hawks** (...) they were on our frequency (TLP-ops channel 18 dus) we couldn't get contact with the other MAGIC (...) so BLUE and RED got **pissed off!** They switched frequency without telling us! They turned up on the air-to-ground frequency (Neatishead) and then that it turned out: they were **attacking the air to ground package aswell!**"

De beschermengelen van de aanvallers hadden dus een andere kijk op de gang van zaken dan dat eigenlijk de bedoeling was en diverse vliegers zijn zich rot geschrokken door deze "reverse of roles".

MAGIC60: **"So it was a big mess and we didn't find any plan in this!!! And then the usual: the squawk plan! That was really a mess today! Everybody was squawking the same thing!** (...) they were flying at medium and high level (zeer lange stilte...) uh, uh, because they were flying at medium and high level for a moment so we couldn't know who was who between all those civilian traffic and the civilian VFR-flyer in uh... british airspace (weer stilte...) at last the pilots (...) they got a siplip, while Suzanne (de "female" controller) was giving them traffic information while they were shooting (...) their TLP pictures! **So we were a bit pissed about that aswell!!!**"

MAGIC60: "You probably will hear from RED and BLUE that they didn't get much control from us! (...) that was because they left the frequency: they didn't use the code words... they just left! And as we were rolling to the other frequencies (...) and then we heard them on the air to ground frequency, and I didn't hear anything from the other MAGIC, so I don't know if **they** controlled the Hawks and the Mirages but they turned up on **our** frequency **first** and tried to go on "guard" but they had no reply... so (...) it was akind of a mess today!"

Hierna wil Florennes blijkbaar meer details want het word even stil op de frequentie en MAGIC60 komt terug met meer uitleg:

MAGIC60: "...I don't know if they had a callsign like BLUE and RED aswell, but there were **two BLUEs** and there were **two REDs**! So we didn't know who was who (...) and everybody turned up on the same frequency! (...) and then BLUE and RED (...) they were pissed off: they left (...) they weren't telling us anything!"

TLP-ops komt weer in de lucht met vragen.

MAGIC60: "...**not that we know of** (...) they stayed for a while (...) we heard nothing and then we heard a british controller on that frequency for a while **so I don't know what game-plan that was!** (verbaasd) For the players we had a bunch of "mode 1's" (squawks) and even (for) the bad guys: we had correct modes on them. So that didn't work out and as far as the rest is concerned: we couldn't discriminate between **who was a bad guy, who was a civilian guy or who was a military VFR-"player"!!!** (that is) **in british airspace! They all looked the same to me!!!** We could discriminate one CAP (Combat Air Patrol) just 10 miles north of the bullseye, because they were flying like a **CAP** with a... (lange stilte) ...they were flying like the Hawks in the beginning (...) I did any sort of routine for them...! Yes yes, we had Mode 1 squawks, yes, we had Mode 1 squawks on the bad guys aswell (...) I don't know if it was our system or the computer or whatever? But once they went really close to each other, everybody was squawking the same **shit for us!** (klinkt een beetje boos) Yep, that was what we had in our ... (onverstaanbaar), we had Mode 1 callers up aswell, so we had those squawks on (...) on the SID and then we had the **standard shit** about guys calling **"Yeah... Breaking! Breaking off close...! Breaking through the close...! Next to the Mirages! Boogied all!"** and stuff and I am telling for the 100th time **we can't discriminate** and we **do know "some" bullseye-control at that time was impossible to give because of "tactical"** (reasons) **at that time."**

TLP komt weer even in de lucht waarop de AWACS antwoord: "...I'll let Suzanne talk about that, I wasn't in the picture there!" Suzanne (de collega fighter-controller) komt nu op de frequencie met haar versie van het verhaal, uiteraard met een onvervalst amerikaans accent:

MAGIC60: "Wha d'ya wanna know...? Well the **biggest** problem was that as they came up and didn't check! So I had no idea where the intended air to air guys were at all! However... however Twenthe and Tubework (?) were supposed to be up doing intended air to air and **I never found out where they were at all!** Affirmative! (...) then I called them "up freq", trying t get **some** information and then they said they were on **radio-silence!** We showd them in the package... just... they **weren't speakin'** to **me** (...) and I couldn't get information to them."

TLP wil nu kennelijk weten waar dit alles plaats vond.

MAGIC60: "...off the bullseye... But then we had the RED and BLUES, who was the Mirages, who's the friendly? **All I did was pass out anything without a friendly squawk** (lachje) **...after the bullseye!"**

TLP wil nu informatie over de vlieghoogte.

MAGIC60: "20 to 25 (thousand feet)... allright... it was **everywhere** from high level down to medium (level). ...Affirmative... I couldn't bring up every track and look for Mode 2's? We couldn't bring up tracks on everybody and pulling up a **Mode 2 and looking for them**, it was just impossible with everything goin' on!"

Weer komt Florennes in de lucht met een vraag.

MAGIC60: "I **did**, but the package saw that little starbust there and evaded west (...) **Negative** (béétje geïrriteerd) they got 'bout half-way up and did a little north-west manouvre towards the bullseye... (ze corrigeert zichzelf dan) towards the targetpoint! Affirmative! Yeah... I didn't have (any complaints) except for that one (thing)...! I did have than **one** thing with the zip-flip! They (de formatie dus) were trying to take pictures and I was trying to give traffic information to one of the guys as flight-following and I zip-flipped when they told me to! I just left the frequency! I hope they gote home allright (heel timide!) **Roger! That's all!"**

De eerstgenoemde controller deed een identiek verhaal óók tegen de "tactical controller" op DISBOUNT (CAOC Uedem) en deed daar de suggestie "to stick to the IGLU-callsigns or work something out locally, 'cause this doesn't work!". Enigzins bitter wist hij DISBOUNT nog te vertellen dat toen het een en ander achter de rug was (en de missie dus afgelopen was) plotseling de RAF AWACS zich meldde met **"I am the MAGIC you're talking about"**. Coördinatie schijnt een kunst op zich te zijn, zullen we maar zeggen.

=#=#=#=#=#=

In deze ACE hadden we ook een artikel over de Ierse luchtmacht willen plaatsen maar daar is het helaas wegens plaatsgebrek niet van gekomen. Toch vast deze opname van een fraaie Ierse Fouga Magister.

MUURKRANT

Te koop: Minolta Dynax 7xi AF-spiegelreflex camera met 100-300 mm xi-tele-objectief. Dit apparaat is zo'n twee jaar oud maar het is bijna niet gebruikt en verkeert in een perfecte staat: geen beschadigingen, mankementen of wat dan ook. De 7xi kent vele praktische gebruiks mogelijkheden zoals een snel en accuraat autofocus systeem, "fuzzy-logic" belichting, motordrive, ingebouwde flitser en nog veel meer "goodies". Kortom dé camera om snel en gemakkelijk de perfecte foto's mee te maken. Wegens een veranderde invulling van de hobby wordt deze in nieuwstaat verkerende camera te koop aangeboden voor 1750 gulden, een hele besparing als U bedenkt dat een 7xi met bovengenoemde lens in de winkel al zo'n duizend gulden méér kost! Als U misschien toch al van plan was een nieuw toestel aan te schaffen dan is dit een aanbod welke U niet mag laten schieten. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met Marco Dirkx (telefoon 040-455004).

HET SGE SPOTTERSARCHIEF

In de eerste helft van de jaren tachtig beleefde het spotterswereldje een unieke wildgroei aan nieuwe aanwas. Waren de spotters daarvóór een klein gezelschap, in de jaren tachtig groeide die groep uit in een enorm gezelschap. Ook op Eindhoven diende een nieuwe lichting spotters zich aan, vele daarvan hebben de hobby al weer achter zich gelaten maar enkele volhouders zijn nog steeds actief. Het huidige SGE-bestuur en de ACE-redaktie bestaat bijvoorbeeld grotendeels uit deze lichting. Het is van het begin af aan een hecht groepje geweest en — eerlijk is eerlijk — , de ene is nog maffer dan de andere. Dat leverde ook toen al de meest vreemde situaties op waar doorgaans een fotografische nagedachtenis van over bleef. Wat SGE op dit gebied heeft onderscheiden van de andere verenigingen dat wij vanaf het begin alle "spottersdia's" in één verzameling gestopt hebben. Er zijn niet veel criteria nodig om als dia in het spottersarchief te belanden. De dia moet "iets" met spotters of het spotten te maken hebben — behalve natuurlijk een ordinair vliegtuig — en er wordt absoluut géén censuur toegepast. Daardoor staat ons archief bol van dubieuze opnamen die sommige mensen liever nooit meer van hun leven willen terugzien. Sommige dia's zijn leuk op zich maar bij de meeste horen eigenlijk verhaaltjes die het allemaal moeten verklaren. Sommige mensen kunnen geen genoeg krijgen van het steeds maar weer oprakelen van die verhalen. "Oude koeien uit de sloot halen" heet dat geloof ik... En dan zijn er natuurlijk nog de groepsfoto's, feestjes, ongelukken, gekke bekken en semi-erotische standjes (de zogenaamde blote-konten parade).

Als we over het tegenwoordige archief praten dan hebben we het toch over zo'n 1700 dia's, vandaar we met gemak kunnen stellen dat het SGE-spottersarchief **het grootste van zijn soort ter wereld** is. Natuurlijk kan daar niemand warm of koud van worden maar het is maar dat U het weet... Wanneer het archief openbaar gedraaid wordt krijgen we wel eens het verwijt te horen dat er steeds dezelfde mensen op staan. Dat is natuurlijk logisch gezien de vrij kleine groep die al jaren actief bijdraagt aan het archief. Dia's van buitenaf komen zelden in het archief terecht, maar misschien zijn die er ook niet. Wie toch denkt een bijdrage te kunnen leveren moet vooral niet nalaten om contact op te nemen.

FAT ALBERT

HET HERCULES VERHAAL

De Lockheed C-130 Hercules is een legende op zich. Geen ander vliegtuig is al zo lang in productie en wordt toch nog steeds tot het neusje van de zalm gerekend. Geen ander vliegtuig is bij zo veel luchtmachten in dienst in zo veel verschillende taken. De aflevering van de eerste KLu Hercules was voor ons aanleiding om vanaf dit nummer een serie artikelen aan de "Herk" te wijden. In elke aflevering van "Fat Albert" (na "Herk" waarschijnlijk de meest bekende en gebruikte bijnaam van de Hercules) zal een bepaalde periode of variant uit de lange en rijke Hercules historie in een paar pagina's belicht worden. We beginnen de serie met de voorgeschiedenis.

HET ONTWERP

Op dit moment zijn er al meer dan 2000 Herculessen gebouwd in een tijdspanne van 30 jaar, wat de Herk met gemak tot het best verkochte transport vliegtuig in het westen sinds de tweede wereldoorlog maakt. De geschiedenis van de Herk begint eigenlijk in die oorlog want het was de ongeschiktheid van de in 1940-1945 gebouwde of ontwikkelde transportvliegtuigen (C-46 Commando, C-47 Dakota, C-82 Packet, C-119 Flying Boxcar, etc.) tijdens de oorlog in Korea die de USAF deed besluiten actief op zoek te gaan naar een beter toestel. Op 21 februari 1951 verzocht de USAF vier gerenommeerde fabrikanten zo'n toestel te ontwerpen: Lockheed, Fairchild, Douglas en Boeing. De aan het ontwerp gestelde eisen waren voor die tijd niet flauw maar alle vier fabrikanten hadden de bui al zien hangen en waren daarvoor al op eigen initiatief begonnen met het ontwerpen van zo'n toestel. Lockheed had op dat moment op de Constellation na nog maar weinig ervaring met grote transportvliegtuigen maar toch was het hun ontwerp dat al vijf maanden later werd hun "L-206" uitgeroepen tot het winnende ontwerp. Als militaire aanduiding kreeg het toestel "C-130" toegewezen. De Boeing C-127 is nooit van de tekentafel gekomen, terwijl de Fairchild C-128 en de Douglas C-129 in feite niets meer waren dan verbeterde varianten van respectievelijk de C-119 Flying Boxcar en de C-47 Dakota.

Chefontwerper Willis Hawkins van de befaamde "Skunk Works" gaf zijn team een zeer simpele richtlijn bij het ontwerpen van de C-130: de luchtmacht zoekt niets anders dan een kruising tussen een vliegtuig, een vrachtwagen en een jeep! Het ontwerp werd zeer rechttoe-rechtaan uitgevoerd met (toen nieuwe) turboprop motoren die een ongehoord gunstig vermogen en brandstofverbruik leverden. De ronde romp werd uitgevoerd als drukcabine met een vrachtvloer op vrachtwagen-hoogte en een praktische laadklep aan de schuin naar boven oplopende achterzijde. Om de romp laag bij de grond te houden werden de vier wielen geplaatst in een uitbouw aan beide zijden van de romp. Per landingsgestel waren de twee wielen achter elkaar geplaatst om ook op zacht terrein te kunnen landen: het voorste wiel maakt dan in feite een spoor in de bodem waarin het tweede wiel het gewicht van het vliegtuig draagt! Aan de om praktische redenen hoog geplaatste vleugel werden vier Allison T56-A-1A's van 3750 pk elk bevestigd. De ruime cockpit met maar liefst 23 ramen werd helemaal vooraan de romp bevestigd met een

stompe neus die de vliegers een fantastisch zicht van 20° naar beneden bood, zeer geschikt voor het maken van landingen op moeilijk terrein. Ook vermeldenswaardig was het gebruik van geavanceerde materialen zoals titanium die het toestel niet alleen lichter maar ook sterker maakten. In feite pionierde Lockheed met ideeën die nu als vanzelfsprekend worden geacht.

De vorm van de C-130 was zeer functioneel en zou — afgezien van het neusprofiel — door de jaren heen weinig veranderen, maar een "mooi" vliegtuig was het niet. Dat was in feite in tegenstelling tot de "huisstijl" van Lockheed die bekend stonden om hun fraai gevormde en gestroomlijnde ontwerpen, zoals bijvoorbeeld de F-80 Shooting Star en de Constellation. Het werd dan ook heel stil toen het ontwerpteam voor het eerst een model van de C-130 liet zien aan de directie van Lockheed, de stilte werd pas verbroken toen de befaamde Kelly Johnson protest maakte tegen het ronduit lelijke ontwerp. De C-130 was echter ontworpen met functionaliteit in plaats van fraaie vormgeving in het achterhoofd, en dat het toestel uitermate functioneel was zou spoedig blijken.

DE YC-130

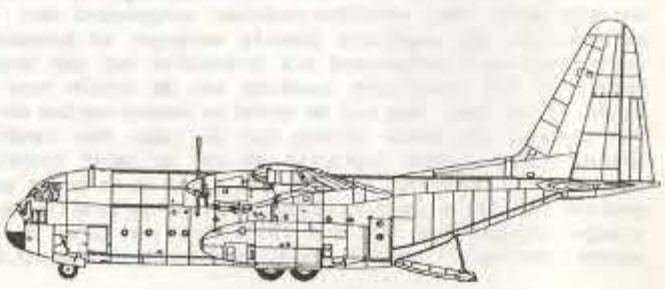
Negen dagen na het bekendmaken van de winnaar bestelde de USAF twee Lockheed YC-130 prototypes, de 53-3396 en 53-3397. Ondertussen was het modelnummer van het tijdelijke L-206 veranderd in Model 082. Hoewel men ondertussen al besloten had de productie te verplaatsen naar de fabriek in Marietta werden de twee prototypes gebouwd in Burbank, voorzien van 3250 pk sterke Allison YT56-A-1 motoren, eveneens nog in het prototype-stadium. Het eerste toestel werd direct ingezet voor statische tests zodat de eerste vlucht gemaakt werd door het tweede toestel. De 53-3397 koos op 23 augustus 1954 voor het eerst het luchtruim met Lockheed vliegers Stan Beltz en Roy Wimmer in de cockpit. De aanloop van slechts 300 meter en de 30° klim naar 10000 voet was voor die tijd een zeer spectaculaire gebeurtenis. Na een vlucht van 61 minuten lande het toestel op Edwards AFB. Ook het eerste prototype verhuisde al snel naar Edwards voor het uitvoeren van testvluchten. Daar bleek de C-130 niet alleen de eisen van de luchtmacht maar ook de verwachtingen van Lockheed ruim te overtreffen!

De twee YC-130's waren echter niet op productie standaard en konden alleen gebruikt worden voor aërodynamische proeven en "proof of concept", het testprogramma werd daarom al snel overgenomen door de eerste productie C-130A's. Daarna werden de twee toestellen aan Allison uitgeleend voor motor-tests. In 1959 werden de YC-130's heraangeduid als NC-130's, ook de aanduidingen YC-130A en NC-130A komt men nogal eens tegen maar die zijn eigenlijk onjuist. Helaas zijn beide toestellen na het verstrijken van hun nuttige leven gesloopt, de 53-3396 in oktober 1960 en de 53-3397 in april 1962.

YC-130-00-LO:
(model 082-44-01)

53-3396 c/n 1001
53-3397 c/n 1002

to NC-130 in 1959,
scrapped 1960 / 1962



THRILLSEEKERS

NATIONAL LAMPOONS AMERICAN VACATION

Amerika is en blijft een vreemd land. Als nuchtere nederlander blijf je van de ene verbazing in de andere vallen als je weer een typisch amerikaans staaltje van grootsheid of domheid tegenkomt. Het is echter ook een heel mooi land, niet alleen wat betreft de natuur maar wat voor ons net zo belangrijk is: de vliegtuigen. Afgelopen februari was het zover, ons drietal zette op carnavalsdinsdag via Londen koers naar Los Angeles. Het hoofddoel: de vliegtuig-opslag en -sloop op Davis-Monthan in Arizona. Het drietal bestond uit: Perry Dirkx (aangewezen chauffeur en stress-factor 9.9), Patrick van Stiphout (navigator, regelneef en fervent anti-amerikaan) en Marco Dirkx (planning en achterbank-catering).
In iets meer dan twee weken tijd zijn de meeste vliegvelden en musea in California, Nevada en Arizona aangedaan maar om daar een volledig tripverslag van te geven gaat ons net iets te ver, het zou sowieso enkele ACE's volledig in beslag nemen. Daarom hebben we gekozen voor een selectie van de leukste vliegvelden, een soort van "the best of..." dus. Wie toch graag een volledig verslag wil hebben, altijd makkelijk voor diegenen die recent die kant op geweest zijn of juist willen gaan, kan contact opnemen met Marco op het bekende redactie-adres. Genoeg voorspel, laten we beginnen.

De heenreis verliep wat vreemd omdat we via de trein, bus, boot, bus en Metro op Londen-Heathrow aankwamen alwaar onze vlucht naar LA vetrok. We vlogen met de G-VIRG, een 747 van Virgin Atlantic, een prima maatschappij. In LA aangekomen gingen we eerst de voor ons gereserveerde huurauto ophalen. "Helaas" was de door ons reeds betaalde compacte auto niet meer beschikbaar zodat we uiteindelijk voor hetzelfde geld in een fraaie zescilinder Buick Century (kenteken California 3GKJ781) mochten rondrijden. Deze slee had slechts 35 mijl op de teller staan, de man van het verhuurbedrijf zei met een lachje dat de auto nog ingereden moest worden en we er dus gerust een 10.000 mijl mee mochten rijden. Dat hebben we niet gehaald maar geschrokken zijn ze 2½ week later bij het inleveren wel. Enige nadeel van ons "Buikje" was wel dat de zes cilinders een aardige slok benzine lustten maar wie een halve gulden voor een liter benzine betaalt moet niet zeuren. 's Avonds vonden twee kleine opwarmertjes plaats in de vorm van het vliegveld van Burbank (1 warbird B-26) en een Starfighter in het centrum van deze stad. Het uitstekende boek "Aircraft Museums and Collections of the World 5: USA Western States" van Bob Ogden kwam dus al direct goed van pas, don't leave home without it! Toch een beetje overmand door de lange reis werd in de buurt van Palmdale de eerste "Motel 6" aangedaan. Motel 6 is een alom vertegenwoordigd motelketen die goede accomodaties bied voor relatief weinig geld.

PALMDALE **do.17-02-94**

's Morgens al vroeg uit de veren want we hadden die ochtend een tour geboekt bij de NASA op Edwards en daarvóór wilden we eerst naar Palmdale. Wie denkt dat in

de woestijn alleen de zon schijnt komt soms bedrogen uit want bij ons zag het er behoorlijk regenachtig uit, en toch was het lekker weer. Palmdale is geen operationeel veld maar is de lokatie van enkele fabrikanten die onder auspiciën van de luchtmacht werken aan enkele projecten die blijkbaar zwaarder dan normaal beveiligd moeten worden. Zo bouwt Northrop hier de B-2, doet Lockheed werk aan enkele minder normale Hercules-varianten en knutselt Rockwell aan de B-1. Hier is tevens Lockheeds "Skunk Works" gevestigd dus wie weet waar we op een paar honder meter vandaan hebben gestaan... De luchtmacht noemt dit allemaal "Air Force Plant 42", wij noemen het gewoon ontzettend leuk.

B-1B	85-0061/EL, 85-0078/EL, 85-0085/EL,	USAF	28BW/Rockwell
	85-0090/EL, 86-0097/EL	''	''
MC-130H	90-0163	''	Lockheed
AC-130U	89-0509, 89-0513, 89-0514,	''	''
	90-0164, 90-0165, 90-0166	''	''
C-130	92-0253	''	''
F-117	.../ED	''	445TS

Vooral de AC-130U's waren leuk, op Edwards zouden we er nog meer zien. Één Hercules was zo nieuw dat we tot nu toe het juiste type nog niet hebben kunnen achterhalen. Langs een gebouw lag een stuk romp van een C-130 die duidelijk (nog) niet gebruikt was. Van de F-117 die midden op het veld onder een afdakje stond was niet meer te lezen dan de Edwards-code. Er stonden ook enkele toestellen in opslag zoals drie Blackbirds en, jawel, twee B-2's. Deze strijkplanken waren geheel ingepakt wat ze als vliegtuig helemaal onherkenbaar maakt.

B-2A	82-1066, ..-....	USAF	stored Northrop
SR-71A	64-17962, 64-17967, 64-17968	''	stored Lockheed

En dan is er nog zoiets als het Blackbird Air Park wat in feite niets meer (of minder) is dan twee tentoongestelde — u raadt het al — Blackbirds. De twee toestellen staan langs de openbare weg en zijn van grote afstand al te zien. De regenboog (in de woestijn!) leverde de twee fotografen mooie plaatjes op.

A-12	60-6924	USAF
SR-71A	64-17973	"

EDWARDS **do.17-02-94**

Amerikaanse vliegvelden zijn voor iedereen heel gemakkelijk op te komen. Zodra er een basismuseum is of als je in dit geval een uitnodiging van de NASA hebt kom je de eerste poort doorgaans zonder grote problemen door. Op Edwards kun je daar goed gebruik van maken want wie niet al te opvallend doet kan met gemak alle platforms leeglezen. Wie echter denkt dat na de hoofdpoort direct het vliegveld begint komt bedrogen uit want eerst moeten er nog enkele mijlen door de woestenij gereden worden. Om te beginnen was er de NASA tour die om kwart over tien begon. Eerst kregen we een aardig filmpje maar we waren toch echt voor de vliegtuigen gekomen. Dan maar naar de tentoongestelde museumstukken. Nee, we willen echte vliegtuigen. Vooruit, hier hebben jullie een YF-23. Slik, da's beter! Hoewel de tour vrij kort en niet compleet was konden we gelukkig zijn met wat we te zien kregen. Zo stonden er drie Starfighters waarvan onze gids wist te vertellen dat ze "net vorige week buiten dienst waren gesteld". Dat kan wel zijn maar waarom worden ze dan nog gewoon onderhouden? Praat geen poep man. De twee X-29's stonden tijdelijk werkeloos in opslag, net zoals de beide YF-23's die de NASA onlangs van de luchtmacht te leen heeft gekregen voor onderzoek naar het gedrag van composiet-materialen in "high-performance" vliegtuigen. Hieronder het gespotte materiaal van het "Dryden Flight Research Facility".

NB-52B	52-0008	NASA	Dryden FRF
B-52G	59-2586	"	"
F-104G	N826NA	"	"
TF-104G	N824NA, N825NA	"	"
F/A-18A	N842NA, N843NA, N847NA, N850NA	"	"
F/A-18B	N846NA	"	"
YF-23A	87-0800, 87-0801	"	"
Jetstar 6	N814NA	"	"
PA.30-160	N808NA	"	"
SR-71A	832, 844	"	"
SR-71B	831	"	"
T-38A	N821NA	"	"
AT-38B	62-3715/HM, 62-3746/HM	"	"
X-29	82-0003, 82-0049	"	"

Sommige toestellen zijn tijdelijk of langdurig geleend, zoals de B-52's, de F-18's, F-23's en X-29's. De B-52G was zelfs geheel in luchtmacht kleuren maar onze gids wist te vertellen dat dit toestel op dat moment gebruikt werd door de NASA. De twee AT-38's staan in volledige Holloman kleuren opgeslagen in afwachting van de dag dat ze door de NASA in dienst zullen worden genomen. Starfighter 824 wordt niet meer gebruikt en staat eveneens in opslag, de andere twee one-o-fours staan in zogenaamde "flyable storage": ze worden niet meer gebruikt maar worden wel nog gewoon periodiek onderhouden en zijn dus nog volledig vliegwaardig. Mocht men in de toekomst weer een beroep willen doen op deze onverbangbare toestellen dan zijn ze weer in "no-time" inzetbaar. Bij de NASA konden we ook nog wat bezoek noteren in de vorm van twee toestellen van het "Johnson Space Flight Centre" en het enige toestel van het "Jet Propulsion Laboratory" te Pasadena. De avond ervoor waren we op zijn thuisveld Burbank nog tevergeefs op zoek geweest naar dit toestel, achteraf verloren moeite dus. Let op de registratie van de T-38: deze eindigt op NS in plaats van het gebruikelijke NA. Het fotografische bewijs leveren we er meteen bij.

Beech 200	N7NA	NASA	Pasadena JPL
Boeing 747-123	N905NA	"	Johnson SFC
T-38A	N920NS	"	"

Zoals gezegd stonden er buiten enkele relikwieën opgesteld die vliegend zeker de moeite waard waren geweest maar ook nu nog een blik waardig zijn. Alleen de X-15 is hardstikke nep. De eerste Crusader is overigens superkritisch, de tweede digitaal en de HL.10 mist zijn vleugels maar dat schijnt zo te horen...

F-8A	N810NA	NASA	Dryden FRF
F-8C	N802NA	"	"
HL.10	804	"	"
X-1E	46-063	"	"
X-15A	"56-6672"	"	replica

Tegen het middaguur was de officiele tour aan zijn einde gekomen en begon onze "self-guided" tour van Edwards. Zolang je niet in gebieden komt waarvan duidelijk staat aangegeven dat je er niet mag komen kun je — eenmaal binnen de hoofdpoort — vrij rondrijden, en dat levert doorgaans heel wat nummertjes op. Fotograferen is echter minder aan te raden. Het vliegend materieel op Edwards is onlangs weer eens uitgebreid met de toestellen die voorheen op Wright-Patterson gebaseerd stonden, zoals de NC-141A's, C-135's in allerlei maten en vormen en de laatste vliegwaardige T-39's van de luchtmacht. De nieuwe aanduidingen van de twee squadrons zijn vooralsnog niet bekend. Afknapper waren wel de twee C-23 Sherpas die we in een grijs verleden tot vervelens toe op Zweibrücken hebben mogen aanschouwen. Ook de landmacht maakt gebruik van Edwards, hun gedeelte heet de "Army Aviation Engineering Flight Activity".

B-52G	58-0235/ED	USAF	419TS
B-52H	60-0050	"	"
AC-130U	87-0128/ED, 89-0510/ED, 89-0511/ED	"	418TS
C-135C	61-2669	"	
EC-135E	61-0329	"	
NKC-135E	55-3135	"	
NC-141A	61-2775, 61-2776, 61-2777, 61-2779	"	
C-17A	87-0025/ED, 88-0266/ED, 89-1191	"	417TS
C-23A	83-0512/ED, 84-0458/ED	"	445TS
F-15A	77-0139/ED	"	415TS
F-15B	76-0130/ED, 76-0132/ED, 76-0134/ED	"	"
F-15	..-0117, ..-0119	"	
F-16A	80-0557/ED	"	416TS
F-16B	78-0089/ED, 78-0096/ED,	"	"
	80-0633/ED, 80-0634/ED	"	"
F-16C	88-0456/ED	"	"
UH-1N	68-10776/ED	"	445TS
T-38A	70-1559/ED, 70-1575/ED	"	"
CT-39A	62-4463	"	
T-39B	59-2874, 60-3476, 60-3477	"	
AH-1F	0-67-15645	US Army	AAEFA
CH-47D	84-24159	"	"

De F-16A had "416TS" titels in de staart staan terwijl de derde C-17 al de kleuren droeg van de eerste operationele eenheid: het 437AW. Twee Eagles waren gestoken in het nieuwe tone-down camouflage-schema zodat ze van een afstandje niet helemaal te lezen waren. Op de platformen van de luchtmacht stonden vier vreemde eenden in de bijt. Het ANG/AFRes Test Centre is een onderdeel van de Arizona ANG op Tucson en doet experimenteel werk op het operationele vlak voor de met de F-16 vliegende reserve-onderdelen van de luchtmacht.

KC-135E	58-0041	USAF	72ARS/AFRes
KC-135R	64-14834	"	453OG
F-16B	79-0412	"	ANG/AFRes TC
T-38A	65-10402/SM	"	337TS

Nee, we zijn nog niet helemaal klaar op Edwards. Hoewel het merendeel van het "Flight Test Center Museum" aan de overkant in opslag staat (men is bezig ook

dit voor het publiek toegankelijk te maken) waren ook aan "onze" kant aardig wat bewaard gebleven toestellen te zien. Zo staan er enkele exemplaren her en der bij enkele gebouwen tentoon gesteld.

P-59B	44-22633	USAAF	
F-86F	52-5241/FU-241	USAF	
NF-104A	(56-0756)/"56-0760"/NF-760	"	
T-33A	0-52-9846	"	
T-38A	61-0810/ED	"	

Wie via de oostelijke poort (Rosamund gate) de basis oprijd komt als eerste aan de linkerzijde enkele bewaard gebleven toestellen tegen. Dit is het voor het publiek toegankelijke gedeelte van het FTC Museum. Hoewel klein van omvang staan er toch enkele toestellen tussen die de moeite van het stoppen waard zijn.

B-52D	56-0585	USAF	
F-84F	51-9350/FS-350	"	
F-111A	63-9766	"	
CT-39A	60-3505	"	
T-28B	137702	US Army	AAEFA
NF-104A	N820NA	NASA	Dryden FRF
Meteor NF..	.....	RAF	

De F-111 is niets minder dan het allereerste prototype, en ja, de Trojan is inderdaad van de Army. Waar de Meteor vandaan is gekomen is vooralsnog een raadsel. Als laatste in het rijtje "goud van oud" komt het kleine opslag-terrein van het museum dat ergens tussen het luchtmacht- en NASA-gedeelte ligt. Na vriendelijk vragen aan een medewerker mochten we het terrein betreden (we stonden er ondertussen al midden op) en zelfs overal in als we daar behoefte aan hadden, behalve in de H-21 want die was — naar eigen zegge — "onlangs nog in aktie geweest bij de evacuatie uit Beiroet en er waren rond dit toestel nog enkele rechtzaken bezig in verband met enkele amerikaanse militairen die door deze heli gewond waren geraakt", of zoiets. Duidelijk een verhaal waar geen barst van waar kan zijn maar zo'n behulpzame man spreken we op zo'n moment natuurlijk niet tegen. Dezelfde man was overigens met behulp van een vorkheftruk met een F-89 Scorpion aan het hannessen, op onze vraag of hij hem soms aan het slopen was kregen we het ontstelde antwoord dat het oude beestje door hem juist gerestoreerd werd...

B-1A	74-0159	USAF	
F-47D	"45-49009"	"	
F-89J	52-1883 & 52-1959	"	179FIS/Minn ANG
CH-21C	56-8623	"	
U-2CT	56-6953	"	
X-25B	68-10771	"	
HUP-2	130059/UP	USN	
FBU-1	145385 ?	"	
EF-10B	125850/CY/4F006/VH004/FD001	USMC	VMCJ2
CH-34A	53-4477	US Army	
VH-34C	57-1726/HD200	"	ArNG
PA.48 Enforcer	N482PE/AG001	Piper	

Van de B-1 is alleen de ontsnappings-capsule bewaard gebleven want dit toestel is in 1984 zeer onzacht met de woestijn in aanraking gekomen. De Thunderbolt is een replica en de Scorpion waar onze vriend zo delicaat mee om sprong blijkt uit twee verschillende toestellen te bestaan, de staart is van de 52-1959. De X-25, een soort van vliegende fiets, hangt in het bijbehorende gebouwtje aan het

plafond, de Piper Enforcer staat voor het gebouwtje en is niets anders dan een Mustang uit de Tweede Wereldruzie met een turboprop-motor. Zeer fraai maar jammerlijk geflopt. De codes bij de F-10 Skynight, VH-34 en de Enforcer zijn parkeercodes die men tijdens de opslag op Davis Monthan pleegt te gebruiken. Verder lagen er nog twee mock-ups op schaal (ik geloof 1 op 3) van een B-1 en een B-2 die men voor elektro-magnetische proeven (jaja) heeft gebruikt, en een aantal onbemande vliegtuigjes. En dit was dan een doorsnee ochtendje Edwards...

MOJAVE **do.17-02-94**

Niet ver van Edwards ligt het vliegveld Mojave. Hoewel geen enkele luchtvaart-maatschappij dit veld aandoet staat het toch vol met vliegtuigen. Dit is namelijk één van de vele vliegvelden in de zuidelijke VS waar de maatschappijen hun overtollige toestellen opslaan, en dat zijn er tegenwoordig veel! Maar er gebeurd nog meer op dit interessante veld. Zo is het bekende bedrijf "Tracor Flight Systems" hier gevestigd die veel werk doen voor de militairen. Zo bouwt men op dit moment Phantoms om tot onbemande doelvliegtuigen en heeft men een niet onaardige vloot oude jachtvliegtuigen die regelmatig ingezet worden als doelslepers voor de militairen. Ook "AvTel" heeft hier enkele civiel geworden jachtvliegtuigen staan, bovendien onderhoudt en vliegt dit bedrijf de DC-130's van de marine. Tegen betaling kun je een rondleiding over het veld krijgen, gewoon even vragen in het kantoortje achter de Phantom. Voor onze gids was dit zijn eerste keer, en omdat hij ook niet alles wist mochten wij uitmaken waar we heen gingen. De rondleiding duurde dan ook twee keer zo lang als eigenlijk de bedoeling was.

QF-4E	73-1203/AF-104/FP688	USAF	475WEG/FS
DC-130A	57-0461, 570496, 570497, 560514	USN	AvTel
		''	AvTel, stored
F-100C	54-2091/3-091/N2011M	TNK	FS, stored
F-4D	N401AV, N402AV/65-0696	AvTel	
F-100D	(N405FS ?)	FS	stored
F-4D	N427FS/66-7505	''	
FJ-4B	(143575)	''	
CT-33A	N301FS, N305FS/21159	''	
Sabre Mk.6	N89FS	''	

De QF-4 stond in het zonnetje te wachten op aflevering, onze gids wist onze dag aardig te verzieken door doodleuk te vertellen dat net die ochtend vier stuks die minstens een jaar op Mojave hebben gestaan overgevlogen waren naar Tyndall in Florida. Hopelijk was het maar een grapje... De wit/rood/gele DC-130's vormden natuurlijk het klapstuk van de rondrit, de 57-0461 was echter onlangs van de luchtmacht overgenomen en was geheel donkergroen. Deze toestellen zijn nog steds eigendom van de marine maar worden gevlogen door AvTel voor het lanceren van onbemande doelvliegtuigen. De toestellen zijn ooit allemaal van de luchtmacht geweest, vandaar de voor US Navy begrippen vreemde registraties. Één

Herk stond in opslag maar zag er nog zeer vliegwaardig uit. Wat ze met de turkse F-100 aanmoeten weten ze zelf ook niet meer, het is in ieder geval hetzelfde toestel welke Marco en Stip in 1989 in Engeland voorbij zagen komen, op aflevering naar...Mojave! 's Werelds enige nog vliegwaardige Fury (opgekrikte Sabre van de marine) is van Flight Systems en na jarenlang in opslag te hebben gestaan was men dit fraaie toestel nu weer vliegwaardig aan het maken. Het op dat moment staartloze toestel stond met draaiende motor op het platform, gaaf!

Een ander op Mojave gevestigd bedrijf is de Test Pilot School, die met een allegaartje meestal oude militaire vliegtuigen burgervliegers opleidt tot testpiloten. De meeste toestellen liggen echter in opslag zodat er een vraagteken gezet mag worden bij de huidige geloofwaardigheid van dit bedrijf, het leverde in ieder geval wel een berg leuke toestellen op.

TF-35	AT-151/N166TP, AT-153/N167TP,	KDF	TPS owned
	AT-154/N168TP, AT-157/N169TP	''	''
C-4M Kudu	...	SAL	TPS, stored
MB.326M Impala	462, 471, 472, 473, 474, 478,	''	''
	482, 493, 497, 498, 4..	''	''
T-33	051, 054	Yugo AF	''

De deense Drakens waren onlangs gearriveerd en werden vergezeld door een groepje deense techneuten. Eindelijk praten met normale mensen. Heel leuk waren natuurlijk de zuid-afrikaanse Impalas die in grote getalen her en der opgeslagen stonden. De onbekende Impala had gelukkig wel een civiele regi: N156TP, mogelijk is dit de 468. Van dezelfde luchtmacht stond ook een klein verkennings / trainings-vliegtuigje bij de Drakens, waarschijnlijk een Atlas C-4M Kudu maar het zou net zo goed een AM-3C Bosbok kunnen zijn. Als we de roundels mogen geloven dan zijn de twee T-33's inderdaad afkomstig van de yoegoslavische luchtmacht. Van twee wel vliegwaardige T-33's mag worden aangenomen dat ze in particulier bezit zijn, de voormalig noorse Starfighter is één van de weinige regelmatig vliegende civiele F-104's:

CF-104D	N104NL	private	ex KNL
CT-33A	21024, 21556/N99179	"USAF"	ex CAF

De meeste opgeslagen toestellen zijn civiele airliners maar her en der staan er ook ex-militaire toestellen tussen geparkeerd, goed opletten dus! De Phantom staat als poortwachter het kantoortje van FS te verdedigen. De twee navy-kisten staan aan de zijkant van het veld geparkeerd terwijl de jordaanse Starfighter een eindje van het platform af op een braakliggend stukje grond ligt.

C-133A	(54-0136)/N136AR, (56-2001)/N201AR	USAF	
F-104D	(57-1314)	''	198TFS/PR ANG
F-4C	64-0741/"414"/WA	''	57FWW
NRA-3B	142256	USN	
EC-130Q	161496	''	
A-32A	32120/N4767R, 32284/N4432V,	KSF	F6/FC/Mach Two
	32209/N5468X	''	Mach Two
F-104A	(909)	RJAF	

Als laatste noemenswaardig was de F-18 van VFA305 met modex (code) ND-404 die een doorstart kwam maken, eind vorig jaar werd de 161715 nog waargenomen met deze code. Al met al is Mojave een heel leuk veld dat door geen enkele spotter overgeslagen mag worden, afgezien misschien van die paar zondaars die niet-operationele vliegtuigen als afval betitelen. Ze weten op een veld zoals dit niet wat ze missen.

NELLIS **vr.18-02-94**

Hoewel we de dag erna weer in de buurt van Los Angeles moesten zijn voor een rondleiding op El Toro leek het ons geen slecht idee om de vrijdag op Nellis door te brengen in verband met de Red Flag en Air Warrior oefeningen die dat weekeinde aan hun einde zouden komen. Donderdagavond werd nog even Las Vegas bekeken wat echt een onvoorstelbaar spektakel is, zeer mooi maar ook zeer overdreven. De volgende ochtend was het frisjes, niet echt het soort weer dat je in een woestijn verwacht maar het was de hele dag door wel ontzettend helder. Vanaf allerlei kanten af is het veld goed te overzien en konden we in ons geval alle platforms bijna helemaal leeglezen. Vliegende onderdelen van het gebaseerde 57FW zijn het 422 Test & Evaluation Squadron die het operationele reilen en zeilen van alle wapensystemen bestudeerd, het 561FS die samen met de Idaho ANG nu alle F-4G Wild Weasel Phantoms beheerd, het 414 Composite Training Squadron dat met een tiental F-16's als agressor de oefeningen iets realistischer maakt, en het 66 Rescue Squadron.

A-10A	79-0169/WA, 79-0171/WA, 80-0185/WA,	USAF	422TES
	80-0200/WA, 80-0211/WA, 81-0945/WA,	"	"
	81-0958/WA	"	"
F-4G	69-0241/WA, 69-0248 , 69-0265/WA,	"	561FS
	69-0277/WA, 69-0285/WA, 69-7228/WA,	"	"
	69-7235/WA, 69-7260/WA, 69-7579/WA,	"	"
	69-.254/WA, 69-.263	"	"
F-15C	80-0006/WA, 80-0030/WA, 80-0043/WA,	"	422TES
	80-0044/WA, 80-0045/WA, 81-0053/WA,	"	"
	85-0127/WA, 85-0128/WA, 86-0168/WA,	"	"
	86-0177/WA, 86-0179/WA	"	"
F-15D	81-0063/WA, 85-0129/WA	"	"
F-15E	86-0190/WA, 88-1677/WA, 88-1678/WA,	"	"
	88-1681/WA, 88-1693/WA	"	"
F-16C	86-0220/WA, 86-0251/WA, 86-0272/WA,	"	414CTS
	87-0267/WA, 87-0307/WA	"	"
	87-0293/WA, 87-0297/WA, 87-0299/WA,	"	422TES
	87-0301/WA, 87-0305/WA, 87-0321/WA,	"	"
	88-0442/WA, 88-0499/WA, 89-2100/WA,	"	"
	90-0707/WA, 90-0708/WA, 90-0713/WA,	"	"
	90-0720/WA, 90-0721/WA, 90-0727/WA,	"	"
	90-0739/WA, 90-0740/WA, 90-0746/WA,	"	"
	90-0747/WA, 90-0750/WA, 90-0751/WA,	"	"
	90-0809/WA	"	"
F-16D	86-0039/WA	"	414CTS
	90-0785/WA, 90-0790/WA, 91-0470/WA	"	422TES
F-117A	82-0800/HO, 86-0837/WA	"	"
HH-60G	90-26309/WA, 90-26311/WA, 91-26353/WA	"	66RQS

Een beetje ontmoedigend zijn wel de vele squadron- en wing-commanders die rondvliegen, ééntje is leuk maar het moeten er geen heleboel worden met van die superkleine registraties. Zo hadden wij hier nog twee F-15C's, een met "422FS" titels en de andere met "422TES". F-15D 81-0063 met "WTC" titels kon in de landing gelukkig wél gelezen worden. Maar liefst drie F-16C's stonden onleesbaar op het platform: de "422TES", "57FW" en "57TG". Van de eveneens hier gebaseerde Thunderbirds stonden vijf F-16C's en één F-16D buiten, uiteraard zonder enig zichtbaar nummertje.

Nellis is vooral bekend om de vele oefeningen die hier het hele jaar door gehouden werden, waarvan Red Flag veruit de bekendste is. De Red Flag die wij mee mochten maken was bijna aan zijn einde en stond in het teken van mogelijke

operaties boven het voormalige Yoegoslavie. De buitelandse deelnemers waren voor ons niet zo schokkend, namelijk Tornados van Brüggen en franse Mirages, maar een lokale luchtvaart-kneus stond zijn ogen uit te kijken bij al die vreemde vliegtuigen. Er was ook een Air Warrior oefening gaande die vooral in het teken stond van het ondersteunen van grondtroepen in de Mojave-woestijn. Ook deze oefening liep tegen zijn einde maar het is onmogelijk te zeggen welke toestellen met welke oefening meededen. Voor ons allemaal één pot nat dus. Andere leuke oefeningen die regelmatig plaats vinden zijn Green Flag en Gunsmoke, laatstgenoemde is eigenlijk meer een competitie dan een oefening.

A-10A	78-0679/FT, 78-0697/FT, 79-0159/FT,	USAF	75FS
	79-0169/FT, 79-0213/FT, 82-0661/FT,	"	"
	82-0664/FT	"	"
	79-0223/FT, 80-0223/FT	"	23FW
	79-0085/DM, 80-0144/DM, 80-0232/DM,	"	333FS
	81-0941/DM, 81-0997/DM, 82-0665/DM,	"	"
	..-0195/DM, ..-0278/DM	"	"
B-52H	61-0010/MT, 61-0023/MT/"23BS"	"	23BS
HC-130H	65-0970/PD	"	304RQS/AFRes
HC-130N	69-5829	"	AFRes
E-3B	78-0577	"	964ECS
E-3C	81-0005/OK	"	552ACW
F-15C	81-0029/FF, 82-0008/FF, 83-0027/FF,	"	27FS
	83-0032/FF, 83-0033/FF, 83-0036/FF,	"	"
	83-0042/FF, 83-0043/FF	"	"
	..-0022	"	(1FW)
F-15D	83-0049/FF, 83-0050/FF	"	27FS
F-16C	84-1223/MO, 84-1241/MO	"	389FS
	87-0351/FT, 88-0402/FT, 88-0429/FT,	"	74FS
	88-0512/FT, 89-2006/FT	"	"
	89-2042/FT	"	23Wg
	89-2086/MY	"	68FS
	89-2102/MY, 89-2104/MY, 89-2105/MY,	"	308FS
	89-2111/MY, 89-2115/MY, 89-2131/MY,	"	"
	91-0367/OT, 91-0378/OT/"AWC"	"	85TES
F-16D	84-1322/MO	"	389FS
	90-0844/OT, 91-0469/OT	"	85TES
A-6E	159314/NG-512, 160422/NG-506,	USN	VA165/Nimitz
	160429/NG-510, 162205/NG-502,	"	"
	162207/NG-503, 15..42/NG-507	"	"
E-2C	164493/NG-602, 164495/NG-601	"	VAW112/Nimitz
F-14A	160929/NG-104, 161291/NG-105,	"	VF211/Nimitz
	16..../NG-106, 16..../NG-111	"	"
	159845/NG-201, 160657/NG-204,	"	VF24/Nimitz
	161279/NG-206, 161853/NG-203,	"	"
	161856/NG-207, 162588/NG-200	"	"
C-160F	F11/61-MF, F160/61-ZZ	AdlA	ET61
C-160NG	F214/64-GN	"	ET64
Mirage 2000B	523/5-OJ	"	EC2/5
Mirage 2000RDI	112/5-NB, 113/5-NC	"	EC1/5
	117/12-YD	"	EC1/12
Mirage 2000N	338/3-JG, 363/3-JL	"	EC2/3
	341/4-AF	"	EC1/4
	335/4-BJ	"	EC2/4
Hercules C.1P	XV179, XV298	RAF	LTW
Tornado GR.1	ZD715/DB, ZD843/DH, ZD844/DE	"	31sqn
	ZD846/BL, ZD848/BY, Z..../BE,	"	14sqn

	Z..../BT	"	"
Tornado GR.1A	ZA373/H, ZA397/O	"	2sqn

Opmerkelijk waren de twee wing-commanders van het 23FW, zowel de 79-0223 als de 80-0223 vlogen met deze titels rond, zeer veradelijk! Het gaat pas opvallen als ogenschijnlijk hetzelfde vliegtuig twee keer achter elkaar opstijgt. Davis-Monthan A-10 79-0085 had "355Wg" titels terwijl Langley Eagle 83-0027 "27FS" op de beide staarten had staan. Pope F-16C 89-2042/FT vloog rond als wing-commander van het 23Wg. Vervelender waren de twee F-16's waar weinig van te maken viel: een MO'er met "389FS" (kandidaat hiervoor is de vorig jaar nog waargenomen 83-1132) en eentje van Moody met "308FS". Ook de US Navy deed vrolijk mee aan Red Flag maar Tomcats zijn en blijven in de landing rottig te lezen, daar zouden we later in de trip nog meer last van krijgen. De meeste nummers konden later met enige zekerheid opgezocht worden maar ze moeten natuurlijk nog wel bevestigd worden, deze zijn hierboven onderstreept.

Uiteraard was er ook nog wat bezoek waarbij de rood/grijze Hercules van New York dankzij het nogal onconventionele aanvliegen het meest in het oog vloog. Misschien kon de vlieger niet besluiten of hij nou op de linker of rechter baan ging landen? KC-135's verwacht je in de VS natuurlijk overal maar als er dan een fransoos in de landing blijkt te hangen is het natuurlijk toch een verassing.

C-130H	83-0488	USAF	139ALS/NY ANG
KC-135E	57-2608	"	147ARS/Pn ANG
KC-135Q	58-0069	"	917ARS
C-5B	87-0030	"	60AW
F-16A(ADF)	80-0592	"	194FS/Ca ANG
T-38A	67-14857/RA	"	12FTW
	68-8204	"	
F/A-18	16..../107, 16..../10.	USN	NAWC/WD
P-3C(IT½)	1...../LE-6	"	VP11
C-135FR	470/93-CA	AdlA	ERV93
Hercules C.3P	XV177	RAF	LTW
VC.10 C.1	XR810	"	10sqn

Op Nellis hebben ze maar liefst zes poortwachters en dat noemen ze voor het gemak het "Nellis Air Force Base History Park". Wie nog nooit een F-117 heeft gezien kan altijd hier terecht want ze hebben er eentje op een paal staan. Niemand kan ze betalen en in Amerika maken ze er een museumstuk van...

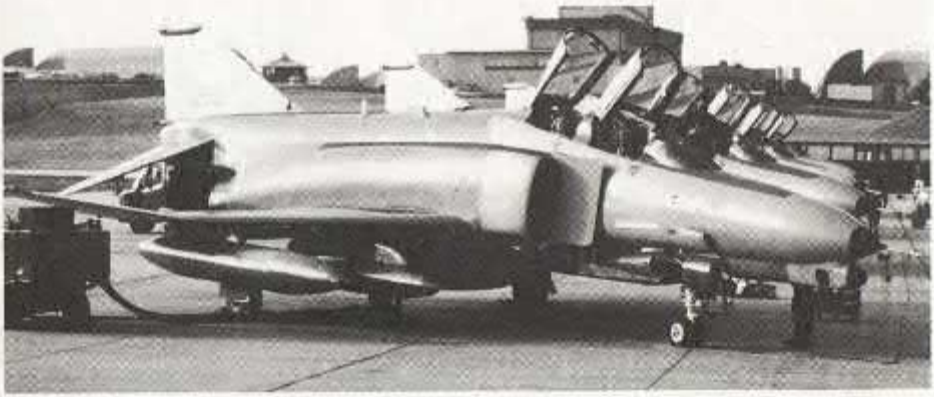
F-100D	54-2298/WB	USAF	65FWS
F-105G	63-8276/WA	"	66FWS
F-111A	67-0100/WA	"	57FWW
YF-117A	79-10780	"	37FTW
F-4C	(64-0806)/"94806"/WA	"	57FWW
F-5E	(74-1571)/"65"	"	57FWW

We konden nóg twee niet meer vliegwaardige toestellen ontdekken. Op een platform langs de weg stond een A-6 waarmee duidelijk iets engs gebeurd moet zijn, geen vleugels, geen canopy, etc. Later hoorden we dat dit toestel vorig jaar tenauwernood een "mid-air collision" boven de ranges heeft overleefd. Helemaal aan de andere kant van het veld stond een oude F-16 (nouja, oud? Zelfs mijn fiets is ouder dan deze vroege telg uit het F-16 geslacht) buiten die waarschijnlijk als sleutelkist wordt gebruikt.

F-16A	78-0025	USAF	
A-6E	149949/AG-504	USN	VA34/Washington

Nog mooiere C-130's zijn nauwelijks voor te stellen. De DC-130A's van de US Navy waaronder deze **570496** spannen met hun fraaie kleuren de kroon. (Mojave, 17-02-94)

Wie na deze ACE dit toestel nog voor een MiG-17 uitscheld moet voor straf vroeg naar bed. Het is dus een poolse LiM-6bis. (Savigny les Beaune, 20-02-93)



"End of an era": de allerlaatste vier USAFE Phantoms worden gereed gemaakt voor het vertrek naar de VS. De **69-0259** staat vooraan. (Spangdahlem, 18-02-94)

De afscheidsceremonie van 316 squadron bracht enkele leuke toestellen naar Eindhoven, waaronder deze F-104S-ASA **MM6878/9-31** van Grazzanise. (30-03-94)

Het leek wel een italiaans onderonsje op Eindhoven die dag. Ook twee AMX'en, waaronder de **MM7119/3-24** van Villafranca waren van de partij. (30-03-94)

Enkele leden waren op Spangdahlem aanwezig bij het vertrek van de allerlaatste USAFE Phantoms. F-4G **69-7558/SP** maakte er even nog iets moois van. (18-02-94)