ACE

Eindhoven Gilze-Rijen

1994 / 3 Juni

Een Stampe fly-in bracht in mei een hele verzameling van deze oudgediende tweedekkertjes naar Antwerpen, waaronder de SV.4c **G-AZCB** uit Engeland. (15-05-94)

In maart vond op Kleine Brogel een bescheiden open dag plaats, waarbij onder andere deze voor het brusselse museum opgeslagen Streak stond. (12-03-94)

De enige nog overgebleven Swift F.7 wordt op Hurn weer vliegwaardig gemaakt, vijf jaar geleden zag de **XF114** er zo uit. Meer hierover in deze ACE. (22-07-89)

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 10 01 798 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, Marco Dijkshoorn, Stephan vd Krommenacker, Frits Widdershoven.

Beste lezers,

Staat de GRAS op de tocht? Het aantal nieuwe lezers uit die hoek die we hebben kunnen verwelkomen valt tot nu toe behoorlijk tegen, terwijl de GRAS nu zo veel meer te bieden hebben. En dat is jammer, want niet alleen staat het bestaan van de GRAS op het spel maar ook voor de ACE kan het gevolgen hebben: zonder die nieuwe leden zijn de extra acht pagina's waarvan we de vorige keer al konden genieten niet haalbaar. Financieel wel te verstaan, want kopij is er ondanks alles genoeg. Ook SGE zit wat betreft het ledenaantal niet op rozen, dus mensen, voor je eigen bestwil: doe er wat aan!
PS: deze keer geen ACtuEel (geen nieuws!)

MEDEWERKERS:
Aviation Cosmetics, Bolke de Beer, Antoine Bosboom, Frans vd Broek, Hans van Doesburg, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Joris Heeren, Jonathan Verschuuren, Vlb Eindhoven/Gilze-Rijen.

INHOUD:

Redaktioneel 1
SGE'tjes 2
In de Landing 4
Runway 28 8
Oops! 15
Monografie - Swift 16
Er Was Eens 25
Spotlicht - IAC 27
Regio 32
Thrillseekers 36

FOTO VOORPAGINA:
Elk jaar met Hemelvaart gooit de belgische technische school op Saffraanberg de deuren wijd open. Ook Mirages, waaronder de **BA17**, behoren tot de leermiddelen.

SGE / GRAS

AMPLE TRAIN

Op 9 juni organiseerde 315 squadron in samenwerking met "Onze Luchtmacht" een foto-dag op de vliegbasis Twenthe, en dat allemaal in verband met de NAVO-oefening "Ample Train". Via tussenkomst van SGE konden onze leden zich ook inschrijven voor dit evenement dat veel belovend leek. Helaas viel het bij aankomst een beetje tegen. Aan de vliegtuigen lag het niet, want voor vier italiaanse 104's en twee griekse Falcons komt menig spotter met plezier zijn bed uit. Ook het weer werkte mee, het was zonnig op de juiste momenten. Nee, het was de organisatie die de vooraf gemaakte beloften niet was nagekomen. Een paar honderd fotografen kunnen onmogelijk langs een hek van zo'n twintig meter lang allemaal mooie plaatjes schieten, en waar waren de beloofde verhogingen? De static bestond uit niet meer dan een F-16 en de ex-oostduitse MiG-21SPS-K **473**. Na veel gemopper en inschikken kwamen de meeste echte fotografen uiteindelijk toch wel aan hun trekken. Toen de ochtendmissie ten einde was en het slechte weer wederom de overhand kreeg kozen de meeste aanwezigen eieren voor hun geld en werd het veld met de ingehuurde bussen weer verlaten. Ondergetekende deed hetzelfde en vandaar dat dit verslag alleen de ochtend omhelst. Ten slotte: heren organisatie, het initiatief was leuk maar de uitvoering ervan niet!

F-16A	J-249, J-512	KLu	315sqn
	J-255	''	313sqn
	J-251, J-253	''	demo kleuren
	J-214, J-235	''	"323sqn"
	J-213	''	-
F-16B	J-261	''	313sqn
	J-270	''	"323sqn"

Ample Train:

Jaguar A	A5/7-PN, A48/7-PC	AdlA	EC2/7
TF-104G	MM54257/4-39	AMI	20gr
F-104S-ASA	MM6732/36-02, MM6733/36-10, MM6828/36-07	''	12gr
F-16A	FA118	BLu	2sm
	FA121	''	1sm
F-16C	121	EA	
F-16D	147	''	
F-16A	J-055	''	
F-16B	J-064	''	
F-4F	38+46, 38+57	Luftwaffe	JG72
Tornado GR.1	ZD709/BR, ZD849/BT	RAF	14sqn
A-10A	81-0985/SP, 82-0650/SP	USAF	81FS

bezoek:

As.555AN	5466/67-VW	AdlA	EH67
SF.260D	ST45	BLu	5sm
Alouette III	A-489, A-550	KLu	GpH
F-27-300M	C-11	''	334sqn

MET Z'N ALLEN IN EEN BUSJE...

Zoals de vorige keer in een begeleidende brief te lezen viel waren we, of liever gezegd een van onze leden, van plan om een busreis naar de open dagen op het zweedse Ronneby en het deense Vaerlose te organiseren. Het aantal aanmeldingen bleek niet genoeg om een bus vol te krijgen, vandaar dat we met negen man in een klein busje die kant op zijn gereden. Omdat dit alles toch onder het mom van SGE plaatsvond volgt nu een kort verslag van deze driedaagse trip.

Op vrijdagavond 10 juni kon de reis beginnen. Natuurlijk duurt het even voordat alle negen inzittenden zijn verzameld maar dat lukte wonderbaarlijk snel, en nadat de bagage nog eens goed was weggestouwd kon een begin worden gemaakt met de nachtelijke reis naar het mooie Zweden. De stemming zat er al snel goed in, niet in de laatste plaats dankzij de meerdere treeën met blikjes Bavaria waarvoor onze organisator en reisleider had gezorgd, prima initiatief! Naarmate de uren verstreken werd het echter steeds stiller achterin, en van de nachtelijke "afkorting" door Hamburg heeft dan ook bijna niemand iets gemerkt. Op de boot naar Denemarken kregen de slaperige hoofden wat verlichting in de vorm van (niet te zuipen) koffie, waarna de stemming er weer direct goed inzat. Pieter begon met zijn video-camera aan het reisverslag maar (helaas?) is hij in die 3 dagen niet verder gekomen dan het filmen van scandinavische vrouwtjes...

Uiteindelijk waren we, iets later dan gepland, tegen de middag op Ronneby. De open dag was in veel opzichten perfect, alleen waren de voor de pers en spotters geboden faciliteiten beneden peil. Heel fijn zo'n plekje langs de rolbaan, alleen jammer van het tegenlicht. We hebben dus onze eigen plek gezocht die stukken beter was. Na een eigen excursie naar de dump was deze open dag ten einde en vertrokken we weer zwaar tevreden naar Denemarken. Hier werd met z'n allen in een huisje overnacht op een camping vlak bij Vaerlose. Een delegatie ging uit eten in het dorp. Er was een gezellig feestje in een zaaltje erlangs maar helaas kwam Pieter niet verder dan het filmen van de twee serveersters.

De volgende ochtend was Vaerlose aan de beurt, een aardige open dag zonder echte uitschieters, de half gesloopte argentijnse lynx in een hangaar even buiten beschouwing gelaten. We kregen ruzie met een deense militair beweerde dat er bij een paar hangaars achteraf geen helikopters stonden. Hij zei niet te liegen. Toen wij even later na het ontplooien van eigen initiatief daar niet alleen toch twee Lynxen en een Sea King maar ook dezelfde militair tegenkwamen waren de poppen aan het dansen. Hij beweerde niets van deze heli's af te weten wat toch een beetje vreemd is voor iemand die verantwoordelijk is voor de bewaking. Wij hebben hem toen maar voor leugenaar uitgemaakt wat niet echt werd gewaardeerd. Door deze vervelende man zijn we nog eens twee Lynxen en een Sea King misgelopen wat naar onze mening deze uitspraak rechtvaardigde. Laat in de middag werd het museum van Billund aangedaan waarna het bivak, wederom in een huisje, werd opgeslagen op een camping in de buurt van Karup. Hier kwamen we een maffe Amsterdammer tegen die al sinds mensenheugenis op deze camping kwam. Noch op de camping, noch in het dorp wat iets te beleven zodat er weer geen "babes" gescoord konden worden. De eigen biervoorraad slonk gestaag.

De maandag werd doorgebracht op Karup en Skrydstrup waar dankzij de oefening "Central Enterprise" genoeg te beleven viel. Drie amerikaanse deployments (F-16's van de Iowa ANG, New Mexico ANG en de AFRes) op één dag kom je ook niet elke dag tegen. Onderweg naar huis werd door het gezelschap goed gegeten, deels in een joegoslavisch restaurant, deels in een ordinaire imbiss. Pieter verbeterde het record Ouzo-drinken en een jong stelletje dat op de parkeerplaats de schokbrekers van hun busje aan het testen waren ontgingen onze aandacht niet. 's Nachts lag iedereen weer dik tevreden in zijn eigen bed. • bedankt!

IN DE LANDING

MILITAIR APRIL 1994

5	86-1699	MC-130H	7SOS	"Warp16"
13	J-135	F-16A	314sqn	a
	J-139	F-16A	314sqn	a
	J-143	F-16A	314sqn	a
	J-145	F-16A	314sqn	a
14	J-135	F-16A	314sqn	d
	J-139	F-16A	314sqn	d
	J-143	F-16A	314sqn	d
	J-145	F-16A	314sqn	d
15	LX-N19996	B.707TCA	NAEWF	*
17	77-22944	C-12C	207AvCo	
24	H-25	Spitfire IX	DSF	
26	LX-N20198	B.707TCA	NAWF	* "NATO09"

Zo'n fijn overzicht krijg je als niemand zijn movements instuurt... Wie de leuke Hercules gezien en ingestuurd heeft naar de Scramble weten we niet maar wij waren het in ieder geval niet. Allemaal bedankt voor de samenwerking, zo komen we er wel. De C-12 was hier op een Zondag en meost gebruik maken van het civiele platform omdat er bij de luchtmacht niemand thuis was. De Spitfire is afkomstig van Lelystad en was op bezoek bij de collegae van de Dukes of Brabant. Binnenkort een fighter-escorte voor de B-25's.

MILITAIR MEI 1994

01	44-74425	P-51D	DMF	
04	...	F-16		15.05u
10	...	F-16A		09.35u
16	F-SEBG	F-27	CNET	
18	A-...	Alouette III	GpH	10.00u
	J-068	F-16B	313sqn	10.45u
	CH-..	C-130H	20sm	12.00u
	G-273	C-130H-30	334sqn	* 12.45u-13.45u
19	H-..	A-109H.	BLa	
30	G-273	C-130H-30	334sqn	11.15u

Een minstens zo fijne lijst als die van de vorige maand. De Dukes kregen ook bezoek van een Mustang die sinds kort in Nederland vertoeft en eigendom is van de onlangs opgerichte Dutch Mustang Flight. Het wordt qua warbirds leuk in Nederland, waar blijven de Messerschmitts? Enig hoogtepunt van de maand was de Friendschip van het CNET maar die is dan ook wel heel bijzonder. Het "Centre National d'Etudes des Telecommunication" is een frans staatsbedrijf, hun vliegtuigen (twee Friendships en een Corvette) worden onderhouden en gevlogen door de luchtmacht. Vandaar ook het fraaie roundel dat de romp sierd. Op de achtiende begon in de vroege ochtend de inmiddels vetrouwde B-1 invasie, deze keer vanaf Dyess. Andere keren waren de toestellen afkomstig van Fairford.

CIVIEL FEBRUARI 1994

02	OO-VLN	F50	VLM		EBAW/EBAW	03
	OO-GZM	Ce182			EBCI/EBCI	
	OO-DCM	Ce500	Lambda Jet		EBLG/LFST	03
03	D-ICHT	Be300	Salair		EDDF/EDDF	
	D-INWG	Ce425	RWL		EDLM/EDVV	
	OO-DCM	Ce500	Lambda Jet		LFST/EBLG	
07	OO-DCM	Ce500	Lambda Jet		LFMN/ESGP	08
	OO-GZM	Ce182			EBCI/EBCI	
	OY-SVF	BAe31	SunAir	SUS1416	EKBI/EDDK	08
	VR-BLK	RC840	Central Techniques		EHRD/EHAM	
08	F-GGLG	SWM	Transport Air	FEU519	LFPB/LFPB	
	F-GKPB	Da10	Dassault	EFS229/229A	LFPB/LFPB	
	F-GHVG	SWM			/	
	N810OE	Da900	Emerson		/	
	HB-VGG	BAe125	Bosch		/	
09	D-IVHP	Ce414			EDVV/EDVV	
	F-GHLC	Be200	Airlec	ARL106	LFPB/LFPB	
	OE-LLZ	DHC8	Tyrolean		BIRK/LOWI	16
	OO-DCM	Ce500	Lambda Jet		ESGP/LFST	10
10	D-INWG	Ce425	RWL		EDLN/EDVV	
	G-OSCC	PA32			EHRD/EHRD	11
	OO-DCM	Ce500	Lambda Jet		LFST/EBLG	12
11	D-IERH	PA60			EDDM/EDDM	
	D-INWG	Ce425	RWL		EDVV/EDLN	
	D-IVHP	Ce414			EPKK/EDVV	
	G-SWFT	Be200	Swift	SWF20	EGSS/EGSS	
14	SE-KXC	SF340	Regional	RGI1560	LFBI/LFBI	
15	OE-FFE	Ce421			EDDN/LOWG	16
16	F-GFEF	G159	Air Provence		LFBI/LFBI	
	N121C	Ce550	Digital	DGT032/3	EGPK/LSZH	
	OO-DCM	Ce500	Lambda Jet		EBCI/LFST	17
	OY-SBR	Sn601	Aalborg Air Taxi		/	
17	G-BNRX	PA34			EGHI/EGHR	
	OO-GZM	Ce182			EBCI/EBCI	
18	EH-VKB	Ce425	EAT		LSZH/EHRD	
19	OE-LLL	DHC8	Tyrolean	TYR7743/4	LOWI/LOWI	
21	D-CASA	Be300	Aerodienst		EDOP/EDOP	22
	HB-VKR	Da10	ALAG		EDDF/LSZH	
22	HB-GHD	Be90	Air Evasion		LSGG/LSGG	
	N953A	PA34			EGKB/EHBK	
	OY-CPW	Ce501	Jensen	DTR151/2	EKBI/EKCH	
	OY-CYT	Ce560	Air Alsie		/	
23	OO-VLM	F50	VLM		EBAW/EBAW	
26	G-MONW	A320	Monarch	MON096P/2097	EGSS/EGFF	

PH-AST	02,03	PH-MEX	15	PH-XLA	22
PH-DUS	09	PH-MLE	15	PH-XLB	22
PH-EPO	14	PH-VSW	01	PH-996	17
PH-GYN	09	PH-VTW	14		
OO-RJL	28	OO-TVI	09,14	OO-VCB	14

Het duurde even maar hier zijn dan de movements van februari. Niet echt spectaculair maar wel enkele leuke visitors. In chronologische volgorde op de achtste twee franse Metroliners en de Emerson 900. Deze stond op het Philips-

platform waardoor de N8100E niet in de officiële lijst van de luchthaven terugkomt, net als de Bosch 125 overigens. Daarom voor de zoveelste keer: stuur je waarnemingen in!
We dwalen af dus nu naar de negende met de komst van de Tyrolean Dash 8 die bij Aerofurn omgespoten werd in de kleuren van de eigenaar. Regional stuurde op de veertiende een SF340 en een Gulfstream I op de zestiende. En wederom een Dash 8 van Tyrolean op de negentiende. Als hekkesluiter noteren we de Monarch Airbus 320 op de zesentwintigste. Lambda Jets OO-DCM was wel heel erg vaak te gast. Broertje OO-LCM nemen we niet in de lijst op omdat deze in volledige Dynamic kleuren rondvliegt. Op naar maart.

CIVIEL MAART 1994

01	F-GETJ	Be100	Challeng'Air		/	02
02	F-GCQN	Ce425	Technovia		LFSN/LFSN	
03	D-IASA	Be55			EDZZ/EDZZ	
	D-INWG	Ce425	RWL		EDLN/EDVV/EDLN	
	F-GFYL	B737	Air Charter	ACF500	LFPO/LFPO	04
	F-GHLC	Be200	Airlec	ARL105	LFPB/LFPB	04
	N534DS	Ce182			EBAW/EBZZ	
	OY-BSE	P68			EKOD/EKOD	
04	N104AJ	Be90	Luwe Flug		EDQD/EDQD	
	N2575Y	Ce172			EHLE/EHLE	
05	N9123X	PA32	Vector		EHAM/	
08	D-IKOB	Be200	Kobusch		EDVK/LHBP	
	G-POSN	BAe125	P&O		EGTH/EGTH	
	G-BMZD	Be90	Colt		EGHR/EGHR	
09	D-ICAB	Ce551	Thesing		EBBK/LOWW	11
	D-IKOB	Be200	Kobusch		EDVK/LHBP	
	G-BSUW	PA34	Senair	SEN082/3	EGMC/EGMC	
10	D-IAJA	Ce425	UVW		EDWQ/EDWQ	
	D-INWG	Ce425	RWL		EDLN/EDVV/EDLN	
	N544R	Da50	Phifer Whine		EDDS/EDDS/LEBL	
11	D-GDMF	PA34			EDFM/EDFM	
	D-IAMC	PA31			EDVK/EDVK	12
	D-IOSF	PA42	Lufthansa	DLH9016	EHBK/EHBK	
	G-DARR	Ce421			EGSH/EGSH	12
13	N121C	Ce550	Digital	DGT032/3	EGPK/EGLF	
14	G-IJYS	BAe31	Air Kilroe	AKL031/2	EGCC/EGTC	
	N121C	Ce550	Digital	DGT034/5	EGPK/EDDM	
	OO-GZM	Ce182			EBCI/EBCI	
15	OO-DCM	Ce500	Lambda Jet		EHRD/EDVV	17
	OO-RSE	Sabre 75	RST	DMD1	EBAW/EBAW	
16	D-ICAB	Ce551	Thesing		LOWW/LOWW	
	G-IJYS	BAe31	Air Kilroe	AKL31/2	EGCC/EGTC	
	F-GHVG	SWM	Transport AC		/	
	N6228Z	Ce340			/	
	N63M	G1159C	3M		LIML/EDDL	17
17	D-IMAX	Ce441	RWL		EDLN/EDVV	
18	D-IMAX	Ce441	RWL		EDVV/EDLN	
	N1899Q	Ce177			EBZZ/EHRD	19
	OO-DCM	Ce500	Lambda Jet		EDVV/EBLG	
19	OO-VLE	F50	VLM		EBAW/EHAM	
21	D-CASA	Be300	Aerodienst		EDOP/EDOP	
22	D-IDVF	Ce340			EDTX/EDTX	
	F-GJHH	Be300	Accor		LFPN/EBOS	

	G-OAKI	BAe31	Air Kilroe	AKL42/3	EHRD/EGBB	
23	F-GLNI	BAe146	Air Jet	AIJ3559/3572	LFPG/LFPG	
24	D-INWG	Ce425	RWL		EDLN/EDVV/EDLN	
	F-GICE	Be90	ATP	TPR201/2	LFPB/LFPB	
	G-OAVX	Be200	ATS	AVT624	EGMC/EGMC	
25	D-CSAP	Lj35	SAP		EDFM/EDFM	
	D-EDKP	Be35			LSGG/LSGG	
	F-BVPN	Da20	Michelin		LFLC/LFLC	
	F-GJJF	PA31T	Selaco		EGSS/EHBK	26
28	G-HJCB	HS125	JCB	JCB1	EGNX/EGNX/LFPB	
	OY-BIS	Mu2	Jetair	FOX137	EKRK/EGNX	
29	D-IERH	PA60			EDDM/EDDM	
	F-WNAV	Da2000	Dassault		/	
	G-MONH	737	Euroberlin	EEB5252	EDBT/EDBT	
	RA42434	Yak42	Orel Avia	MCW7837	UUEE/UUEE	30
31	D-GLAD	PA34			EDRS/EDRS	
	G-BMHZ	PA28			EGTF/EGTF	

PH-AND	11	PH-HBB	07	PH-PIE	31
PH-BVT	11	PH-KBA	28	PH-TWY	26
PH-DKS	29	PH-LIN	04	PH-UWH	30
PH-FWM	17,18	PH-MLE	14	PH-XLA	25
PH-HAF	22	PH-MLD	17		

OO-CMQ	14	OO-RJL	03,28	OO-RJR	19

Het kon er mee door deze maand. Bij de airliners een Air Charter 737, een Euroberlin 737 en een Orel Yak 42 voor een nachtje Aerofurn. Falcon 50 N544R, Falcon 2000 demonstrater F-WNAV, Gulfstream IV N63M, BAe125 G-POSN en G-HJCB noteerden we als interessante biz-jet movements. Het commuter verkeer bracht ons Air Kilroe met de Jetstreams G-IJYS en G-OAKI, en de jongste aanwinst van de Vlaamse Luchtvaart Maatschappij, de OO-VLE.

Op 20 april bezocht een ierse Boeing 737 Eindhoven, het betrof de EI-CJH van Ryan Air. Volgens ons had het iets te maken met voetballen, of zo.

MAART 1994 AANVULLINGEN

Mogelijk zijn de waargenomen Gazelle en de op de radio gehoorde heli van het 18e squadron één en hetzelfde toestel. Dit squadron heeft namelijk één gazelle HT.3: de XW902/H. Op 22 maart maakte F-16B J-211 van 323sqn een overshoot, terwijl op 24 maart een andere dual, de J-885, toen nog van 311sqn (nu 315sqn), een overshoot maakte. Op 28 maart was behalve de C-7 ook F27-300M C-12 nog hier. Op de 29e kwam om 17.00u een Puma HC1 zeer laag over het veld. Eén dag later, op 29 maart, maakte de J-068, een F-16B van 311sqn, een full stop op Gilze-Rijen. De F27 op diezelfde dag waaruit para's sprongen (callsign "NAF11") blijkt de C-11 geweest te zijn. Twee nog niet vermelde overshooters op 31 maart, tenslotte, waren F27-300M C-5 en PC-7 L-04.

APRIL 1994

5.	G-273	C-130H-30	334sqn	"BAF666"	*
6.	R-01	AB412SP	SAR Flt	"Romeo01"	
	L-01	PC-7	EMVO	"Diamond16"	*

Op de toren raken ze maar niet uitgepraat over die mooie AB412's. Voordat de R-01 binnenkwam ging ie even voor de toren hangen, wat op de radio als volgt becommentarieerd werd: "Hij is echt wel mooi! Prachtig gewoon!" In de area zal een Duitse Bo105M, de 80+80. Hij kwam om 09.05u en 14.40u langs het veld als "GAM8080", maar was geen van beide keren te zien.

7.	L-09	PC-7	EMVO	"Diamond05"	
8.	3..	P-3C	MARPAT	"NRN070"	*
	C-..	F27	334sqn	"NAF20"	*
	C-..	F27	334sqn	"NAF12"	*
11.	AT..	Alpha Jet	9w	"AFB516"	*
	AT..	Alpha Jet	9w	"AFB517"	*
	F...	F-16	31sm?	"Tiger91"	*
	A-177	Alouette 3	300sq	"Tolhouse177"	
	PH-SLI	Bell 206B	PLD		

Drie Belgen in de overshoot, waarvan de F-16 een callsign van 31sm had, maar de ervaring heeft geleerd dat dat niet alles zegt.

12.	ZA671/O	Chinook HC1	18sqn	"RFR7C77"	*
	H22	A109HA	BLa	"OTATD"	*
	J-013	F-16A	311sqn	"Skiddo1"	*
	J-058	F-16A	311sqn	"Skiddo2"	*
	J-259	F-16B	313sqn	"M1761"	*
	L-03	PC-7	EMVO	"Diamond09" (ochtend)*	
	L-08	PC-7	EMVO	"Diamond09" (middag)*	

Hoewel er al vele jaren elke maand Chinooks op Gilze-Rijen te zien zijn, was het bezoek op deze dag toch uniek te noemen: de heli maakte namelijk een GCA-approach voor r/w 28 tijdens een trainingsvlucht. Na een overshoot vertrok het toestel naar Soesterberg om ook daar een GCA'tje te maken. Verder vertrokken op deze dag om 16.00u vier F-16's naar Skrydstrup, gebruikmakend van een Deens callsign: J-135, J-139, J-143, J-145 ("M3740A/B", "M3741A/B"). Op de 13e keerden ze alweer terug naar Nederland, maar omdat Gilze toen gesloten was (zie hierna) werd uitgeweken naar Eindhoven, waarna ze op de 14e alsnog op Gilze landden.

13. A-407	Alouette 3	300sqn	"Bobcat407"	*

Op deze dag werd er bij het X-serviceplatform een niet-ontplofte bom uit de Tweede Wereldoorlog gevonden, waardoor er niet gevlogen mocht worden. Het enige wat er genoteerd kon worden was een naar Breda overvliegende Alouette.

14. 1x	Lynx AH7	AAC	"AA852"	*
3..	P-3C	MARPAT	"NRN004"	*
SE-DEY	Cessna 500	Inter Air	"INR202"	dep15

De Lynx vloog om 11.12u over het veld richting westen (afkomstig van Gütersloh). De andere kant op, maar dan ten noorden van het veld, kwam een Puma HC1 langs.

15. 1x	Lynx AH7	AAC	"AA852"	*
274	SH-14B	860sqn	"NRN467"	*
C-5	F27-300M	334sqn	"NAF28"	*
A-307	Alouette 3	GPH		
A-...	Alouette 3	298sqn	"NAF298"	
B-66 (+3)	Bo105CB	299sqn	"B66-formation"	*
G-POAH	S-76	P&O		

Deze dag waren er nog veel meer heli's op en vooral rond het veld te zien, wat mogelijk duidt op de een of andere oefening. De Engelse Lynx was dezelfde als van de 14e, maar nu vloog hij terug naar Duitsland (om 13.00u over het veld). De Nederlandse Lynx vloog om 15.10u over naar de KMA, terwijl een derde Lynx, waarvan alle verdere gegevens ontbreken, om 17.35u overkwam. De onbekend gebleven Alouette vloog met het squadron als call-sign (daarom ook onbekend) en kwam hier om 18.25u binnen! Het toestel was afkomstig van het Franse Le Touquet en ging naar Soesterberg. De civiele S-76 kwam hier om 15.30u binnen, waarna even later vertrokken werd naar Eindhoven. Om 17.25u kwam de heli weer in de buurt van het veld, nu op weg van Eindhoven naar Battersea heliport in Londen. De J-210 vertrok op deze dag naar de TLP op Florennes.

18. 1x	Chinook HC1	18sqn	"RFR7C86"	*
C-11	F27-300M	334sqn	"NAF26"	*
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond02"	*

Om 10.05u vloog er weer eens een Chinook laag over het veld (500 voet), op weg van Laarbruch naar Odiham. Vijf mijl ten noorden van het veld, op 1000 voet, vlogen twee Tornado's van 17sqn langs, op weg naar Brüggen. Dit gebeurde om 17.15u. Het callsign was "RFR524A/B".

19. 1x	Chinook HC1	18sqn	"RFR7C84"	*
H..	A109	BLa		*
L-07	PC-7	EMVO	"Bounty41"	*
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond16"	*
B-38	Bo105CB	299sqn		
B-83	Bo105DB	299sqn		

Het wordt saai, maar weer een Chinook, echter met een ander callsign, van Odiham naar Laarbruch. Een F-16A van 314sqn kreeg tijdens de start een birdhit, waarna om 09.43u een voorzorgslanding gemaakt werd (callsign "Redskin Red 2").

20.	FA20	F-16A	1w (nb)	"AL75"	*
	FA..	F-16A	2sm	"Sting91"	*
	J-001	F-16A	322sqn		arr TDY
	C-2	F27-100	334sqn	"NAF24"	*
	C-6	F27-300M	334sqn	"NAF25"	*
	A-535	Alouette 3	300sqn	"Bobcat535"	
	PH-MEX	Cessna 650			

Twee overshootende Belgische F-16's, waarvan de onbekende een callsign van 1sm had, maar een badge van 2sm. De J-001 is de eerste van een hele serie kisten die voor vier maanden vanaf Gilze-Rijen bij 314sqn gaat vliegen. Op 28 en 29 april zijn namelijk tien F-16's van 314 naar Goose Bay vertrokken, waardoor we wat krap in de kisten zijn komen te zitten. De TDY'ers vangen deze tijdelijke krapte op. De J-001 is overigens nog voorzien van een badge van zijn vorige werkgever 313sqn. De PH-MEX kwam Prins W.A. brengen. De kist stond van 16.35u tot 17.40u aan de grond.

21.	307	P-3C	MARPAT	"NRN025"	*
	J-228	F-16A	315sqn	"Lion86"	dep25
	C-2	F27-100	334sqn	"NAF24"	
	C-11	F27-300M	334sqn	"NAF25"	
	L-01	PC-7	EMVO	"Diamond16"	*
	L-02	PC-7	EMVO		*
	L-04	PC-7	EMVO	"Diamond04"	*

De J-228 kreeg tijdens een HI-TACAN-procedure op Woensdrecht plotseling problemen met zijn landdingsgestel en met het hydraulisch systeem. De kist klom toen TMA-D in om fuel op te branden, waarna een noodlanding op Gilze-Rijen ingezet werd. Om 10.15u werd de J-228 veilig aan de grond gezet, waarna onmiddellijk aan het eind van de baan de motor werd uitgezet. Op de 25e was alles weer gemaakt en vertrok de kist naar Twenthe (overigens nog steeds voorzien van een 322sqn-badge). De J-206 van 314sqn vertrok op deze dag naar Fokker op Woensdrecht voor een flinke modificatieklus (tot augustus/september).

22.	C-5	F27-300M	334sqn	"NAF28"	*

Om 19.15u was Spitfire LF9 G-HVDM van de Dutch Spitfire Flight boven Tilburg te zien. Deze Spit heeft zijn KLu-jasje ("H-25") ingeruild voor RAF-markings ("MK732/OU-U") en is voorzien van invasiestrepen, dit alles in verband met de herdenking van de 50e verjaardag van de invasie in Normandië. Het toestel staat momenteel gestationeerd op Soesterberg.

25.	F...	F-16	1w	"AL32"	*
	C-3	F27-100	334sqn	"NAF25"	*
	L-01	PC-7	EMVO	"Diamond09"	*
	A-253, A-292	Alouette 3	GPH		
	SE-DDY	Cessna 550	Inter Air	"INR303"	

De twee Alouettes wierpen para's af. Verder was er weer een Citation van Inter Air voor Ericsson, net als tien dagen geleden.

26.	LX-N20198	B707TCA	NAEWF	"Nato09"	*
	1x	Chinook HC1	18sqn	"RFR7C82"	*

302	P-3C	MARPAT	"NRN100"	
J-...	F-16	323sqn	"Cobra"	*
C-.., C-..	F27	334sqn	"NAF25,26"	*
L-..	PC-7	EMVO	"Diamond09"	*
B-83	Bo105DB	299sqn		*

Na eerst op Eindhoven hetzelfde gedaan te hebben, heeft de Navo-Boeing van 12.00u tot 12.35u GCA's en TACAN's gevlogen op Gilze-Rijen. Daarna vertrok de kist naar Mildenhall. De Chinook kwam om 18.35u nog over het veld op weg naar Laarbruch.

27. C-4	F27-300M	334sqn	"NAF70"	

Om 08.05u kwam deze Troopship al binnen, en een uur later werd koers gezet naar Stornoway, wat op de Hebriden ligt, een Britse eilandengroep en noorden van Schotland. Vraag me niet wat ie daar ging doen, maar vreemd is het wel. Ongeveer op hetzelfde moment vertrok vanaf Eindhoven ook een F27 die richting op ("NAF71"). Mogelijk had dit iets te maken met de overvlucht van 22 F-16's van de KLu naar Goose Bay op 28 april via Keflavik. Het zou mij niets verbazen als Stornoway een uitwijkveld is geweest voor deze overvlucht. De J-884 vertrok op deze dag naar Volkel, om vandaar op de 28e naar Goose Bay te vliegen.

28. J-510	F-16A	311/312sqn	"AG42"	arr TDY
J-885	F-16B	315sqn	"AM76"	*

Wel te horen, maar vanwege de laaghangende bewolking niet te zien, was een overliegende Chinook (om 11.45u: "RFR4C08"). Acht F-16's van 314sqn vertrokken op deze dag naar Goose Bay. Om 10.40u vertrok de eerste groep van vier: J-141, J-143, J-201, J-361 (resp. "NAF89/87/90/88"), om 11.25u gevolgd door de tweede groep: J-137, J-139, J-144, J-360 (resp. "NAF98/96/95/97"). Deze tweede groep van vier komt niet met de rest op 11 juli mee terug, maar blijft tot september in Canada. Ze zullen deelnemen aan de oefening Maple Flag.

29. J-019	F-16A	311sqn	"Cougar2"	arr TDY
J-246	F-16A	313sqn	"AM46"	arr TDY
L-09	PC-7	EMVO	"Diamond08"	*
A-253	Alouette 3	GPH		
B-38	Bo105CB	299sqn		

Weer twee nieuwe tijdelijke aanwinsten voor 314sqn: de J-019, afkomstig van Volkel (maar zonder badge), en de J-246, afkomstig van Twenthe (maar nog met 323sqn-badges). De A-253 dropte para's boven het veld. Eén dag later dan de rest vertrok op deze dag nog F-16A J-135 naar Keflavik. Het toestel was een reservekist die kennelijk toch nog nodig werd geacht op Goose Bay. De J-135 heeft tot 2 mei op Keflavik gestaan, waarna koers gezet werd naar Goose Bay.

MEI 1994

2. L-.., L-..	PC-7	EMVO	"Diamond07,09"	*
3. 1x	Puma HC1	RAF		*
J-265	F-16B	313sqn	"M1783"	*
A-253	Alouette 3	298sqn		para's

De J-265 is voorzien van speciaal jubileum-schema voor 313sqn. De Puma kwam om 18.05u over het veld op weg naar Laarbruch. Vrij laag (voor en civiele kist tenminste) kwam een SAS DC-9 over het veld.

4.	J-265	F-16B	313sqn	"M1791"	*
	A-253	Alouette 3	298sqn	"Doris253"	para's
	A-266	Alouette 3	298sqn	"Doris266"	para's
9.	2x	Tornado ECR	JBG38	"M3870"	*
	2x	Tornado IDS	JBG38	"M3801"	*
	2x	H500M	HaerFl	"M3360"	*
	2x	AS550C	HaerFl	"M3360"	*
	AT..	Alpha Jet	9w		*
	H..	A109	BLa		*
	J-192	F-16A	322sqn	"Hawk1"	*
	J-193	F-16A	322sqn	"Kite1"	*
	J-208	F-16B	322sqn	"Kite2"	*
	J-211	F-16B	322sqn	"Hawk2"	*
	L-05	PC-7	EMVO	"Diamond08"	*
	A-514	Alouette 3	298sqn	"Doris514"	para's
	N11T	P-51D	private	'474425/GO-C'	*

Wauw! Wat een dag! Waar zijn de Gilze-spotters op zo'n dag? Om 09.15u kwamen de eerste twee Duitse Tornado's in de overshoot, bijna een uur later gevolgd door nog twee. De vier Deense heli's kwamen op slechts 700 voet recht over de spottersplek heen op weg naar de vliegshow van Middle Wallop. Ze vlogen de route Vandel-Deelen-Brasschaat-Middle Wallop. Let ook even op het callsign: de Denen hebben hun callsigns kennelijk niet afgestemd met de Duitsers, want het zou kunnen dat ook JBG33 dit callsign gebruikt. Op de 17e gingen ze weer terug, ook weer via overhead Gilze-Rijen. De Mustang kwam vanaf Eindhoven over Tilburg richting Gilze-Rijen, maar boog vlak voor het veld naar het noorden af.

10.	304	P-3C	MARPAT	"NRN030"	
	A-514	Alouette 3	298sqn	"Doris514"	para's
	A-528	Alouette 3	298sqn		*
11.	1x	Chinook HC.	RAF		*
	A-514	Alouette 3	298sqn	"Doris514"	para's

De Chinook kwam om 18.38u over het veld.

16.	ZA556/TA	Tornado GR1	15sqn	"RFR3A67"	
	1x	Chinook HC.	27(R)sqn	"RFR4C12"	*
	G-273	C-130H-30	20sm	"BAF666"	*
	A-549	Alouette 3	GPH		

De Tornado van Lossiemouth was hier waarschijnlijk voor een pre-exchange bezoek en bleef van 10.55u-14.50u aan de grond. De Chinook kwam om 16.20u over het veld op weg van Oostende naar Laarbruch. De Alouette kwam om 16.45u binnen en vertrok pas weer om 19.15u!

17.	2x	H500M	HaerFl	"M3360/61"	*
	2x	AS550C	HaerFl	"M3360/61"	*
	1x	Lynx	AAC		*
	3..	P-3C	MARPAT	"NRN002"	
	J-265	F-16B	313sqn	"M1761"	*
	C-..	F27	334sqn	"NAF30"	*
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond06"	*
	A-482	Alouette 3	300sqn	"Tolhouse482"	
	A-494	Alouette 3	298sqn	"Doris494"	
	N162W	BAC 1-11	Westinghouse?		dep30

Op deze dag kwamen dus de Denen weer over, nu niet met z'n vieren, maar in groepjes van twee (resp. "M3360" en "M3361"). Nu gingen ze na hun tussenstop op Brasschaat naar Ahlhorn in Duitsland. Heel erg vreemd was het binnenkomen van de zeer bijzondere BAC1-11, die voorzien was van een radarneus. De aankomst van de toestel kondigde een NAVO-F-16-radartest aan waarvoor de deelnemende toestellen op de 18e arriveerden (zie hieronder voor meer informatie). Om 22.55u zou er nog een overshoot gemaakt zijn door een onbekend gebleven kist.

18.	E-016	F-16A	Esk726	"DAE3072"	dep20
	668	F-16A	334Skv	"NOW5563"	dep27
	FA78	F-16A	31sm	"AFB431B"	dep26
	FA84	F-16A	31sm	"AFB431A"	dep26
	J-653	F-16B	TG KLu	"M2924"	dep26
	J-...	F-16B	322sqn	"Polly"	*
	A-...	Alouette 3	GPH		

De aan de radartests deelnemende F-16's werden allemaal in de zuidelijke shelterarea geparkeerd. De Noor kwam pas om 16.10u binnen, de rest veel vroeger (de Deen om 11.00u, de Belgen om 11.45u). De F-16's vlogen de komende negen dagen testruns uit op de BAC1-11 als "Bite1/6". Dit gebeurde ten noorden van Gilze op een hoogte van 5000/6000 voet. Vanaf 20nm werden dan head-on runs gevlogen door één of meer F-16's, dit volgens een van te voren bepaalde hoek, koers e.d. Voor de analyse van de runs werd gebruik gemaakt van de guncamera's van de F-16 en de radarapparatuur aan boord van de BAC. Ook werd andere telemetrische apparatuur gebruikt. Dit alles vond plaats in het kader van de F-16 Midlife Update, waarvan ook een nieuwe radar deel uitmaakt. De BAC1-11 vloog telkens als "Bite1", de KLu-F-16B als "Bite2", de Deen als "Bite5", de Belgen als "Bite3/4". De Noor vloog aanvankelijk als "Bite6", maar in de tweede week als "Bite7" (een extra Deen had het oude Noorse callsign overgenomen).

19.	1x	C-12C	USAr?		
	303	P-3C	MARPAT	"NRN144"	*
	L-01	PC-7	EMVO		*
	L-02, L-06	PC-7	EMVO	"Diamond02,06"	*
	A-209	Alouette 3	298sqn	"Doris209"	*
	A-374	Alouette 3	300sqn	"Bobcat374"	*

De Amerikaanse C-12C, waarover trouwens nog veel onduidelijkheid bestaat, was hier mogelijk i.v.m. de radartests. Of het een C-12F van de USAF of een C-12C van de Army was is niet helemaal duidelijk. Hij is in ieder geval door verschillende mensen in de landing gezien.

20.	J-...	F-16	322sqn	"Kite"	*
	R-02	AB412SP	SAR Flt	"Romeo02"	
	L-..	PC-7	EMVO		*
	A-260	Alouette 3	298sqn	"Doris260"	
	A-500	Alouette 3	GPH	"Tolhouse500"	
24.	E-016	F-16A	Esk726	"DAE3266"	dep26
	E-017	F-16A	Esk726	"DAE3072"	dep26
	C-6	F27-300M	334sqn	"NAF12"	para's
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond06"	*
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond16"	*
	A-227	Alouette 3	300sqn	"Tolhouse227"	*

Nadat de E-016 op vrijdag de 20e was vertrokken, kwam ie na Pinksteren (op dinsdag de 24e dus) weer terug, nu echter met een callsign van Skrydstrup. Het

toestel was echter nog gewoon van het op Aalborg gestationeerde Esk726. Dit gebeurde om 10.40u. Eerder, om 10.05u, was er echter al een andere Deen binnengekomen, zodat er voor de tweede radar-testweek twee Denen stonden! Dit vinden wij geen probleem.

25.	AT..	Alpha Jet	9w	"BAF543"	*
	AT..	Alpha Jet	9w	"Dipstick2"	*
	J-262	F-16	"323sqn"	"Hawk"	*
	L-10	PC-7	EMVO	"Diamond06"	*
	L-..	PC-7	EMVO	"Diamond16"	*
	C-..	F27	334sqn	"NAF23"	*
	A-343	Alouette 3	GPH		*
26.	ZA674/A	Chinook HC1	7sqn	"RFR2C03"	*
	CH12	C-130H	20Smd	"BAF622"	*
	FA108	F-16A	1sm	"Sting51"	*
	2x	F-16	313sqn	"M1761A,B"	*
	C-4	F27-300M	334sqn	"NAF13"	*
	C-6	F27-300M	334sqn	"NAF14"	*
	A-226	Alouette 3	GPH	"Tolhouse226"	
	A-536	Alouette 3	298sqn	"Doris536"	*
	4x	Alouette 3	Grasshoppers	"Grasshoppers"	*

Behalve het vertrek van de Deense en Belgische F-16's was er deze dag nog meer te doen. De Chinook kwam om 16.20u over naar Laarbruch. Leuk waren de Belgen met hun overshoots. De Grasshoppers hadden de A-536 geleend omdat hun A-350 bij een harde landing gekraakt was. De heli's kwamen langs op weg naar Mildenhall Air Fete. Ze maakten een fly past langs het Elizabeth ziekenhuis om iemand die daar lag te groeten.

27.	ZA674/A	Chinook HC1	7sqn	"RFR2C03"	*
	L-05	PC-7	EMVO	"Diamond09"	*
	A-227	Alouette 3	GPH	"Tolhouse227"	
	A-...	Alouette 3	GPH		

Vandaag vertrok de Noorse F-16 en kwam de Chinook van gisteren weer over, nu van Laarbruch naar Odiham. Over de weg op een dieplader werd vanaf Woensdrecht TF-104G D-5805 aangevoerd.

30.	G-273	C-130H-30	20Smd	"AFB666"	*
	3..	P-3C	MARPAT		
	J-...	F-16B	322sqn	"Polly"	*
	J-...	F-16	322sqn		*
	L-04	PC-7	EMVO		*
	L-06	PC-7	EMVO		*
	C-..	F27	334sqn		*
	A-275	Alouette 3	300sqn	"Bobcat275"	*
	B-68	Bo105CB	299sqn		*
31.	45+98	Tornado	JBG34	"4AK724/M3408"	
	AT22	Alpha Jet	9w	"4AK725"	b/a*
	FA..	F-16A	2sm?	"4AK721"	b/a*
	FA.., FA..	F-16A	2w	"4AK724"	b/a*
	FB..	F-16B	2w	"4AK724"	b/a*
	2x	F-16	BLu		b/a*
	J-192	F-16A	322sqn	"4AK722/Polly1"	
	J-193	F-16A	322sqn	"4AK722/Polly2"	dep..

De maand mei eindigt met de eerste dag van een Grey End basisoefening, en wat voor een dag! Een hele zooi Belgische F-16's hebben basis aanvallen uitgevoerd. Het begon met de "4AK721" om 10.15u. Zo rond 15.00u voerden drie F-16's los van elkaar aanvallen uit ("4AK724"). Ze vertrokken met het callsign "Sting71" weer naar Florennes. Om 15.50u deden twee F-16's het nog eens dunnetjes over. Ook de Alpha Jet viel aan, maar deze kist kon vanaf de grond gelezen worden, wat volgens mij wil zeggen dat hij nogal gemakkelijk ook door luchtafweergeschut geraakt zou kunnen worden. Hij had naast het oefencallsign als roepnaam "BAF541". De leukste kist was echter de Memmingen-Tornado, die als overloper fungeerde en van 11.15u tot 13.55u aan de grond stond. Zonder meer een vette visitor voor Gilze! Ook de 322-F-16's (beide nog met 311-markings) waren overlopers. De J-193 kreeg tijdens de start motorproblemen, waardoor hij de start moest afbreken. Wanneer dit toestel is vertrokken is niet bekend.

Oops !

Grootste frustraties van een hoofdredacteur zijn altijd de foutjes die pas opvallen net na het verschijnen van het blad. Ook in de ACE vinden we regelmatig foutjes terug die meestal zijn ontstaan door foute informatie, het lay-outen of gewoon door onoplettendheid van de betreffende redacteur. Maar vergissen is menselijk en foutjes kunnen altijd goed gemaakt worden, en dat is precies wat we vanaf dit nummer van plan zijn. De linker kolom verwijst naar het ACE-nummer en de pagina waar het desbetreffende tekstdeel begint.

1994/1 20 De lijnnummers van de CH-47D's worden niet onderbroken door MH-47E's maar lopen door tot **M3464** voor de 90-0323. Lijnnummer van het MH-47E prototype 88-0267 (ex CH-47D 88-0084) is **M3258** gebleven, vanaf het eerste productie-toestel (90-0414) begint de nummering met **M3701**.

1994/2 3 Spangdahlem: F-16C **91-0337** had "52FW" titels, terwijl de **91-0345** nog geen "SP" code droeg. Tevens werden de **91-0351** en **91-0402** van het 23FS waargenomen. De egyptische Phantoms waren van het **222e wing.**

1994/2 5 Op Ramstein was 's morgens ook C-12C **77-22944** van 207AvCo op bezoek. Bij de toekomstige eenheden van Ramstein moet ook het nu nog op Frankfurt gebaseerde **37ALS** staan, deze eenheid vliegt met C-130E's. De C-9's vliegen bij het **75AS** (Aeromedical Squadron). Bij Aviano zijn twee regels omgewisseld: Het 512FS wordt het **510FS** en dat is het ex A-10A squadron van Spangdahlem en het 526FS wordt het **555FS** en dat is een ex F-15E sqn van Luke.

1994/2 40 De "Skunk Works" zijn gevestigd op **Burbank** en niet op Palmdale.

1994/2 42 De aanduidingen van de nieuwe testsquadrons op Edwards zijn inmiddels bekend geworden: de C-135's vliegen bij het **452TS** terwijl de NC-141's en de T-39's bij het **453TS** rondvliegen.

1994/2 44 Aangezien Flight Systems slechts één F-100 "single" heeft (gehad) is de opgeslagen Super Sabre inderdaad F-100D **N405FS**.

1994/2 45 De anonieme Impala N156TP is inderdaad de **468**, de toko heet voluit "National Test Pilot School" (NTPS). De opgeslagen ex-Puerto Rico F-104D zou de **57-1320** moeten zijn in plaats van de 57-1314. Bij de jordaanse F-104 staat de regi wel op de kist maar in het arabisch.

1994/2 46 De F-16C "422TES" is vanaf een dia gelezen als de **91-0374/WA**.

1994/2 47 A-10A's **80-0195/DM** en **80-0278/DM**, laatstgenoemde en de **81-0941/DM** zijn overigens **OA-10A**'s. F-16C **88-0402/FT** kan uit het overzicht geschrapt worden. F-14A's **160657** en **161279** zijn fotografisch bevestigd. Tornado GR.1's **ZA393/BE** en **ZD849/BT**.

1994/2 48 De Moody F-16C "389FS" is vanaf een dia gelezen als de **89-2108/MY**. De bezoekende Hornet van het NAWC/WD met code 107 is onlangs nog waargenomen als F/A-18C **163987**. De genoemde fiets blijkt achteraf toch niet ouder dan F-16A 78-0025 te zijn.

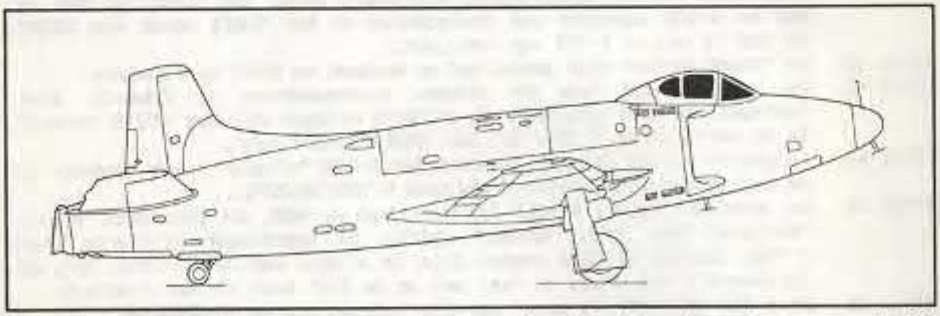
SWIFT

SUPERMARINE SWIFT

De naam "Supermarine" doet de meesten direct aan de Spitfire denken, het toestel dat van zo'n grote betekenis was voor de RAF tijdens WO2. Supermarine is al lang geleden van het toneel verdwenen, maar niet nadat het na de oorlog baanbrekend werk had verricht in het straaljagertijdperk en drie operationele types het levenslicht had laten zien. Één daarvan, de Swift, is onderwerp van dit artikel.

SPITFIRE, SPITEFUL, ATTACKER

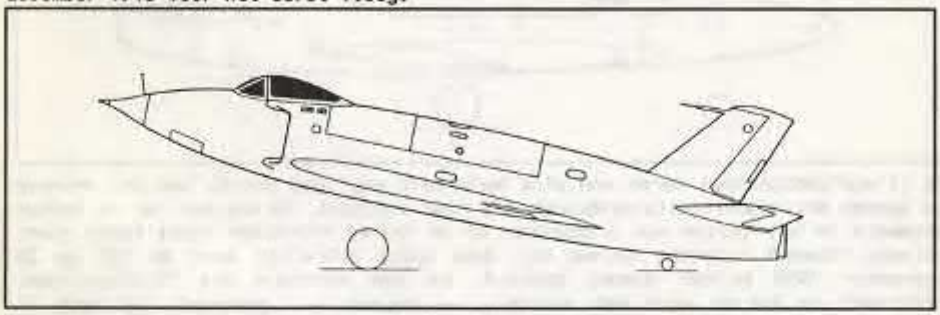
Toen in 1936 de eerste Spitfire het luchtruim koos wist men bij Supermarine, tot dan toe vooral bekend om hun vliegboten en racevliegtuigen, dat ze een echte winnaar in huis hadden. Niemand kon echter vermoeden dat de Spitfire is zulke grote aantallen (meer dan 22000 stuks) en in zoveel verschillende varianten gebouwd zou gaan worden. De Spitfire I was in enkele jaren tijd uitgegroeid tot een toestel zoals de Spitfire F.24 of de Seafire F.47 dat aan het maximum voor door een propeller aangedreven toestel vloog. Toch probeerde men het ontwerp nog eens te verbeteren door een geheel nieuwe vleugel met "laminaire" eigenschappen toe te passen. Het zo ontstane toestel had weinig meer gemeen met zijn voorgangers (de karakteristieke elliptische vleugel van de Spitfire was ook verleden tijd) zodat het toestel "Spiteful" werd gedoopt. De Spiteful bleek echter geen verbetering van belang in vergelijk met de Spitfire en het toestel werd niet in dienst genomen. Ook een variant voor de marine, de Seafang, werd geannuleerd nadat er slechts 12 gebouwd waren.



Het straaltijdperk had ondertussen voorgoed zijn intrede gedaan en ook bij Supermarine was men begonnen met het ontwerpen van een straaljager. Het uiteindelijke resultaat was een vreemd ogende combinatie van oud en nieuw. De rechte vleugel stond in contrast met de gestroomlijnde romp maar het meest opvallende was dat het toestel was voorzien van een staartwiel, een unieke eigenschap voor een straalvliegtuig! De RAF was niet geïnteresseerd maar de marine wel en nam uiteindelijk 145 toestellen in dienst als de Supermarine Attacker. Pakistan was de enige buitenlandse klant en schafte 36 toestellen aan.

VAN ATTACKER TOT SWIFT: SUPERMARINE 510 & 517

De Attacker was echter al verouderd op het moment dat het in dienst kwam. Duitse geleerden hadden aan het eind van de oorlog aangetoond dat veel aërodynamische problemen met betrekking tot hoge snelheden door het naar achter laten wijzen van de vleugels opgelost konden worden. Deze ontdekking werd snel door de amerikanen (F-86 Sabre) en de sovjets (MiG-15) met succes toegepast maar de britten waren daar wat langzamer in. Volgens de britse regering moest daar eerst onderzoek naar gedaan worden, vandaar dat men de opdracht gaf om twee al vliegende ontwerpen te voorzien van pijlvleugels: de Hawker P.1040 (Sea Hawk) en de Attacker. Het Supermarine ontwerp kreeg het typenummer 510 en bestond in feite uit een Attacker-romp met 40° naar achter wijzende vleugels en staartvlakken. Één toestel werd als zodanig gebouwd, namelijk de VV106 die op 28 december 1948 voor het eerst vloog.

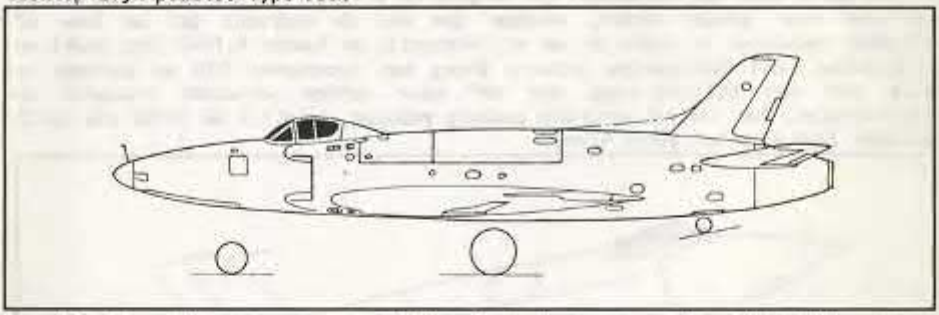


De prestaties van dit toestel waren een flinke stap vooruit maar bleken niet te kunnen tippen aan die van bijvoorbeeld de F-86 Sabre, mede door de minder krachtigere Nene 2 motor. Ook bleken er verraderlijke stabiliteits- en besturings-problemen de kop op te steken die de 510 ongeschikt maakten voor operationele dienst. Het toestel, dat inmiddels "Swift" gedoopt was, werd later ook gemodificeerd en gebruikt voor proeven vanaf de HMS Illustrious als mogelijke vervanger van de Attacker. Het toestel bleek geschikt te zijn voor operaties vanaf vliegdekschepen maar de stabiliteits-problemen verhinderden een mogelijke bestelling door de Royal Navy. Na een buiklanding op 14 december 1952 werd het toestel gerepareerd en gemodificeerd met een nieuwe straalpijp die de stabiliteits-problemen moest verhelpen. De gehele achterkant van de romp kon, inclusief de staartvlakken, 4° naar boven en beneden gedraaid worden om het toestel bij veranderde snelheden te kunnen stabiliseren. Deze modificatie was ingrijpend genoeg om het toestel een nieuwe aanduiding te geven: Type 517. De aldus gemodificeerde Swift vloog voor het eerst op 2 september 1953 en deed onderzoek naar hoge snelheden tot 14 januari 1955 toen het buiten dienst gesteld werd. Na enkele omzwervingen kwam de VV106 terecht in het RAF Museum Cosford waar het tot voor kort te zien was. Het toestel staat nu tezamen met zijn tegenhanger, de Hawker P.1052, opgeslagen op Lee-on-Solent. Een productie-variant met aanduiding Type 520 en een export-variant bedoeld voor Australië kwamen niet verder dan de tekentafel.

EEN STAP VERDER: SUPERMARINE 528 & 535

Een tweede Swift, de VV119, was tegelijk met de VV106 besteld maar onderscheidde zich in eerste instantie vooral door de installatie van een naverbrander. Een nieuwe aanduiding leek daarom gepast, het werd Type 528. Het toestel vloog voor het eerst op 27 maart 1950, maar niet lang. Twee maanden later werd de 528 tijdelijk buiten dienst gesteld en voorzien van enkele belangrijke modificaties, het werd onder andere voorzien van een langere neus, een neuswiel, verbeterde luchtinlaten en een groter vleugeloppervlak door de achterkant van de vleugels

een knik te geven, in de hoop de prestaties ten opzichte van de eerste Swift te verbeteren. Enkele andere kleinere modificaties waren onder andere een stevigere canopy, een verbeterd brandstofsysteem en voorzieningen voor de installatie van vier 20mm kanonnen in de vleugels. Hoewel het staartwiel behouden bleef (om het mogelijk beschadigen van de staart tijdens start en landing te voorkomen) gaf het neuswiel de Swift een stuk moderner uiterlijk. Wéér een nieuwe aanduiding leek op zijn plaats: Type 535.



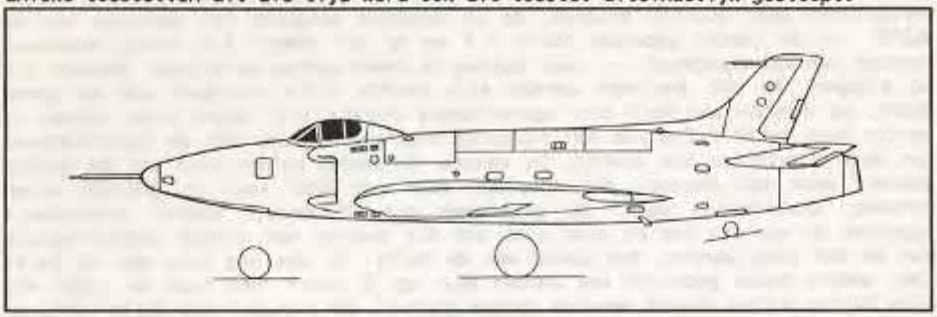
De vliegeigenschappen waren een stuk verbeterd maar nog steeds had het ontwerp te kampen met stabiliteits-problemen bij hoge snelheid. Na nog een rol te hebben gespeeld in het testen van drukpakken en de Fairey Fireflash lucht-lucht raket (alleen "dummy" raketten werden bij deze tests gebruikt) werd de 535 op 28 september 1955 buiten dienst gesteld. Na een carrière als "instructional airframe" op Halton werd het toestel — helaas — gesloopt. De neus is gelukkig bewaard gebleven en is te zien in het Lincolnshire Aviation Museum te East Kirby. Wie de VV119 echter in volle glorie wil zien moet niet nalaten de speelfilm "Sound Barrier" te gaan bekijken want in die typische jaren 40/50 rolprent speelt dit toestel een belangrijke rol als de "Prometheus".

BIJNA PRODUCTIERIJP: SUPERMARINE 541

De volgende stap in de richting van een operationele Swift, het type 541, had veel weg van de 535 maar onderscheidde zich door een andere motor: de Rolls Royce Avon RA7 die zonder dat een naverbrander geïnstalleerd werd toch 50% meer vermogen leverde dan de voorheen gebruikte Rolls Royce Nene mèt naverbrander. Helaas bleek ook dit toestel, de WJ960, niet geschikt voor supersone snelheden gewoon omdat de aërodynamische verhoudingen daarvoor niet geschikt waren. Het toestel werd geplaagd door motorproblemen die op een gegeven moment zelfs hebben geleid tot een buiklanding in een veld waarbij het tot een botsing kwam met een vrijstaand stenen toilet achter een boerderij, score: 1-0 voor de Swift. Hierdoor kon de WJ960 niet deelnemen aan de vliegshow te Farnborough (de VV119 nam zijn plaats in) maar het wist een half jaar later wel een nieuw record te vestigen op het traject Londen-Brussel: 18 minuten en 3,3 seconden, een record dat sindsdien niet verbeterd is en dus tot op de dag van vandaag in de recordboeken staat. Na de installatie van een geheel beweegbaar staartvlak werd de WJ960 op 15 september 1959 buiten dienst gesteld en verkocht aan een sloper die korte metten maakte met de recordhouder.

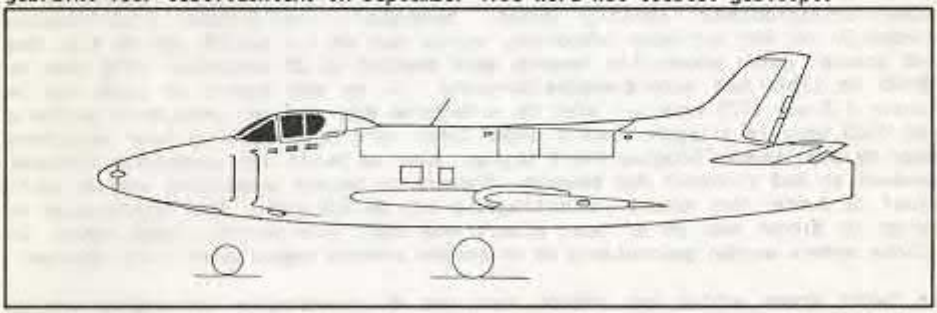
Ook een tweede type 541 zag het levenslicht, de WJ965 werd gezien als het prototype van de productie-Swift. Een kortere neus, verbeterde cockpit, verbeterde luchtinlaten, een nieuw staartvlak, verplaatste vleugels en een grotere brandstofinhoud waren de belangrijkste verschillen met het vorige toestel. Helaas bleken de vliegeigenschappen door het gebruik van lichtere materialen veel slechter te zijn dan van alle vorige Swifts, de installatie van bekrachtigde rolroeren gaven dit toestel echter eindelijk de mogelijkheid om in

een duikvlucht de geluidsmuur te doorbreken zonder de besturing te verliezen, dit gebeurde voor de eerste maal op 26 februari 1953. Net als zoveel andere unieke toestellen uit die tijd werd ook dit toestel uiteindelijk gesloopt.



OPERATIONELE DIENST: SWIFT F.1, F.2 EN F.3

In november 1950 bestelde de RAF bij Supermarine honderd toestellen van het type Swift F.1 dagjager. Ook bij de rivaal Hawker werden toestellen besteld, de vervanging van de Meteor en Vampire was zo belangrijk dat de invoering van twee types de beste garanties boden voor succes. Op dat moment had de Swift dankzij een groter vliegbereik de voorkeur ten opzichte van de Hunter. De Swift F.1 was bewapent met twee 30mm Aden kanonnen onder de cockpit, en toen de RAF besloot de bewapening te verdubbelen waren de eerste twintig Swifts op de productie-lijn al te ver gevorderd om ze te modificeren. Het eerste toestel, de WK194, vloog voor het eerst op 25 augustus 1952 en werd in zijn korte operationele leven enkel gebruikt voor testvluchten. In september 1956 werd het toestel gesloopt.



De daarop volgende toestellen hadden wel vier kanonnen en kregen de aanduiding Swift F.2. Om ruimte te maken voor de extra munitie werd de vleugelvoorrand verbreed wat de vliegeigenschappen echter nadelig beïnvloedde, een probleem dat de Swifts een lange tijd zou plagen. Bij snelheden boven Mach 0,85 kon tijdens het manoeuvreren de neus plotseling omhoog gaan, waarna correcties door de piloot vaak resulteerden dat het toestel op zijn rug terecht kwam. Een fraaie defensieve manoeuvre in een luchtgevecht maar niet echt praktisch in de aanval. Verdere modificaties aan de vorm van de vleugel bleken niet afdoende, een betere oplossing werd gevonden in het naar voren brengen van het zwaartepunt. Hiervoor werden zware ballasten in de neus aangebracht die de prestaties van de Swift echter niet ten goede kwamen.

Ondanks deze problemen werd de Swift de eerste straaljager met pijlvleugels in RAF dienst toen 56 squadron op 20 februari 1954 de eerste Swift F.1, de WK209, in dienst nam. Twee maanden later waren reeds acht toestellen afgeleverd maar op

7 mei crashte de WK209, slechts vijf dagen later gevolgd door de WK208. Het gevolg was dat alle Swifts een vliegverbod kregen in afwachting van modificaties. Ondanks deze modificaties bleven de Swifts problemen geven, vooral veroorzaakt door slechte motoren. Op 25 augustus weigerde het neuswiel van de WK213 — de laatst gebouwde Swift F.1 en op dat moment het enige inzetbare toestel van het squadron! — naar buiten te komen waarna de vlieger besloot uit te stappen. Na dit incident werden alle Swifts F.1's voorgoed aan de grond gezet, na slechts een half jaar operationele dienst! Vijf dagen later werden de eerste twee Swift F.2's aan het squadron afgeleverd, maar ook de inzetbaarheid van deze toestellen was slecht. De meeste vlieguren werden niet met de Swifts gemaakt maar met Meteors die speciaal voor dat doel weer in gebruik waren genomen. Ondertussen waren de problemen met de Hawker Hunter grotendeels opgelost en was men het er over eens dat dit toestel het nieuwe jachtvliegtuig van de RAF ging worden, ten koste van de Swift. Er was nog hoop dat de Swift voor andere taken gebruikt kon worden maar op 15 maart 1955 kwam de order dat alle Swifts buiten dienst moesten worden gesteld. De overgebleven Swift F.1's en F.2's begonnen een tweede leven als "sleutelkisten" en 56 squadron schakelde over op de Hunter.

De Swift F.3 was bijna identiek aan de F.2 met het verschil dat de Avon motor was voorzien van een naverbrander. Ondanks de verbeterde prestaties bleef de F.3 dezelfde problemen houden als de F.1 en F.2. Niet één van de 25 gebouwde exemplaren werd in dienst genomen, de meeste toestellen werden direct van de productielijn afgeleverd aan technische scholen.

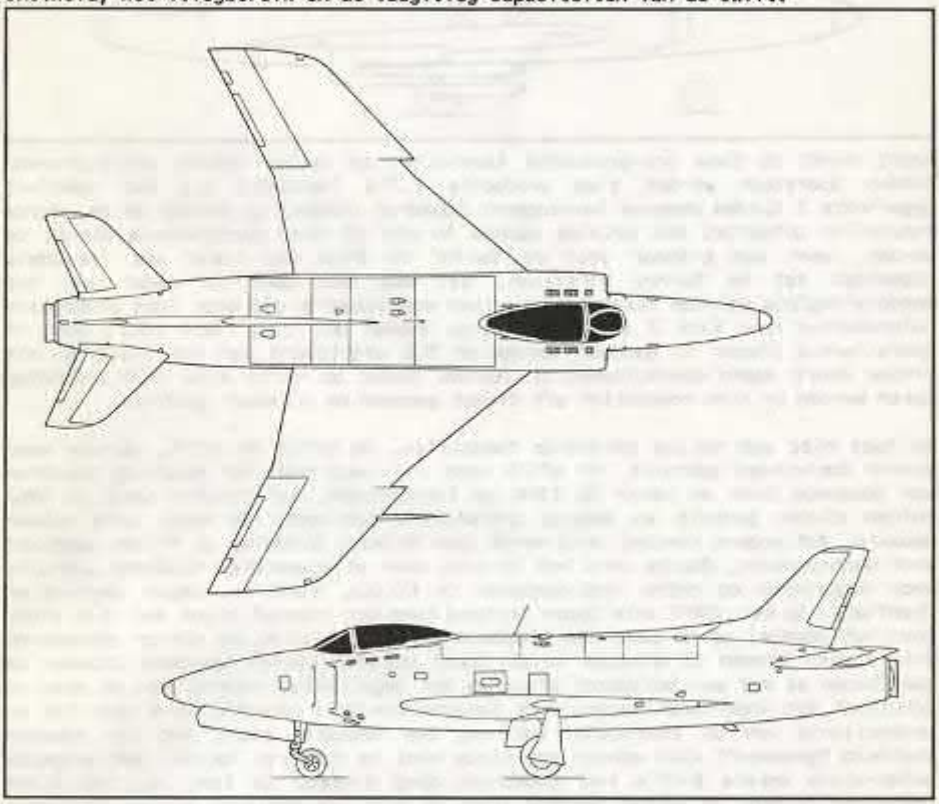
TWEEDE GENERATIE: SWIFT F.4, FR.5 EN PR.6

Had de Swift als jachtvliegtuig een tweede kans gekregen dan was de Swift F.4 de eerste succesvolle variant geweest. De tot F.4 omgebouwde WK198 bewees dat de stabiliteitsproblemen dankzij geheel beweegbare horizontale staartvlakken eindelijk tot het verleden behoorden, verder was de F.4 gelijk aan de F.3. Dat het toestel goede prestaties leverde werd bewezen op 25 september 1953 toen de WK198 in Libië het wereld-snelheidsrecord — op dat moment op naam van de Hunter F.3 met 1173 km/u — wist te verbeteren door met een gemiddelde snelheid van 1183 km/u te vliegen. Enkele dagen later werd dit record al weer verbeterd door de amerikaanse Douglas F4D-1 Skyray, maar de Swift was wereldrecord-houder geweest en had zichzelf dus bewezen. Ondanks de betere prestaties van de Swift bleef de Hunter het nieuwe jachtvliegtuig van de RAF omdat deze ondertussen al volop in dienst was en er geen plaats was voor twee verschillende typen. De flinke orders werden geannuleerd en er werden slechts negen Swift F.4's gebouwd.

De Swift kreeg echter een tweede kans met de broodnodige vervanging van de Meteor FR.9 verkenner. Met de fabrieksaanduiding "Type 549" was de Swift FR.5 een F.4 met drie camera's in een verlengde neus. Een van de overgebleven Swift F.1's, de WK200, werd omgebouwd tot het prototype Swift FR.5. De eerste productie FR.5, de XD903, vloog voor het eerst op 27 mei 1955. In totaal werden er 89 FR.5's gebouwd, veel daarvan waren origineel als F.4 besteld. Van de negen F.4's die daadwerkelijk zijn gebouwd werden er vijf tot fotoverkenner omgebouwd, wat het aantal Swift FR.5's exclusief het prototype op 94 exemplaren bracht. Enkele aanvullende orders voor totaal 58 toestellen werden geannuleerd. De onbewapende Swift PR.6 (Type 550), ter vervanging van de Meteor PR.10, werd eveneens geannuleerd hoewel het eerste exemplaar (XD943) al in aanbouw was.

Was de Swift F.1 het eerste type met pijlvleugels in RAF dienst geweest, de FR.5 had de eer het eerste type te zijn uitgerust met naverbranding toen 2 squadron, gebaseerd op Geilenkirchen in Duitsland, in januari 1956 de beschikking kreeg over de eerste toestellen. In oktober 1957 verhuisde het squadron naar Jever

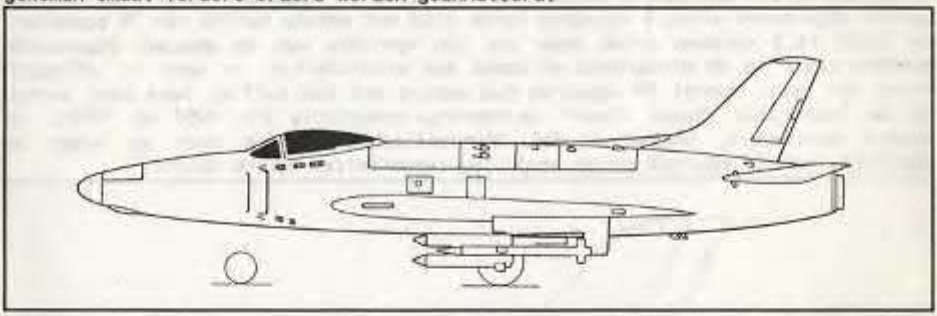
alwaar vanaf april 1961 de Swifts langzaam plaats maakten voor de Hunter FR.10. Het op Gütersloh gebaseerde 79 squadron was de tweede eenheid die met de Swift FR.5 ging vliegen. Op 1 januari 1961 werd het squadron ontbonden om geabsorbeerd te worden in het met Hunter FR.10's uit te rusten 4 squadron. Terwijl de Hunters werden afgeleverd vloog 4 squadron korte tijd met enkele Swifts van 79 squadron. De Swift FR.5 voldeed prima maar was ten opzichte van de massaal ingevoerde Hunters zwaar in de minderheid en moest het uiteindelijk — weer — afleggen tegen dit type. Vooral 79 squadron had succes met hun Swifts, twee keer wonnen ze de jaarlijkse "Royal Flush" verkennings-competitie (in 1957 en 1959). De andere deelnemers, vooral RF-84F Thunderflashes, konden niet op tegen de snelheid, het vliegbereik en de laagvlieg-capaciteiten van de Swift.



LAATSTE VARIANT: SWIFT F.7

In het begin van de jaren vijftig was de algemene veronderstelling dat in de toekomst de geleide raket het wapen voor lucht-lucht gevechten zou worden. In augustus 1952 was de Fairey Blue Sky in ontwikkeling en de Swift werd gezien als het ideale platform om deze eerste-generatie raket operationeel te beproeven. In de Swift F.7 werden de vier Aden kanonnen vervangen door twee onder de vleugel opgehangen raketten, de bijbehorende radar werd in een verlengde neus ondergebracht. De spanwijdte werd zo'n 0,8 meter verlengd om het grotere gewicht te compenseren. Swift F.4 WK279 werd omgebouwd als het prototype, de eerste drie raketten werden in oktober 1955 met succes gelanceerd. Er werden twee

pre-productie toestellen gebouwd, de XF774 en XF778, die in april en juni 1956 voor het eerst vlogen. Verder dan twaalf productie-exemplaren (XF113 t/m XF124, merk op dat de pre-productie toestellen hogere nummers hadden!) is het niet gekomen omdat verdere orders werden geannuleerd.



Nadat eerst de twee pre-productie toestellen op Valley enkele schietproeven hadden doorstaan werden tien productie F.7's ingedeeld bij het speciaal opgerichte 1 Guided Weapons Development Squadron (1GWDS) op Valley om de eerste toestellen uitgerust met geleide wapens in min of meer operationele dienst te worden, weer een primeur voor de Swift! De Blue Sky raket was inmiddels omgedoopt tot de Fairey Fireflash, het was een door de radar van het moedervliegtuig geleide raket zonder eigen voortstuwing die door twee afwerpbare hulpraketten naar Mach 2 gelanceerd werd. Hoewel dit type raket nooit echt in operationele dienst is genomen werden er 300 afgeleverd aan het 1GWDS om dit nieuwe soort wapen operationeel te testen. Nadat de tests eind 1958 beëindigd waren werden de tien toestellen uit dienst genomen en allemaal gesloopt.

De twee niet aan Valley geleverde toestellen, de XF113 en XF114, werden voor andere doeleinden gebruikt. De XF113 vond zijn weg naar het Handling Squadron van Boscombe Down en later de ETPS op Farnborough. Het toestel werd in 1962 buiten dienst gesteld en daarna grotendeels gesloopt, de neus werd echter bewaard. Het andere toestel werd eerst door Bristol Siddeley op Filton gebruikt voor motorproeven, daarna werd het in niet meer vliegwaardige toestand gebruikt voor remproeven op natte landingsbanen te Filton, Heathrow, Upper Heyford en Cranfield. Op het USAFE veld Upper Heyford kwam het toestel bijna aan zijn einde toen het toestel op de baan een klapband kreeg. Aangezien de alhier gebaseerde B-47's zich binnen 15 minuten in de lucht moesten kunnen bevinden stonden de amerikanen al met een bulldozer klaar om het ongelukkige toestel van de baan te schuiven! Het inderhaast aangesnelde Supermarine-team (daarbij werd zeer tot de ontsteltenis van de amerikanen ook nog een bewaakte poort met een record-snelheid "genomen") wist echter een nieuw wiel te monteren voordat het volgende oefen-alarm enkele B-47's het luchtruim deed kiezen. Na lang bij het Flint Technical College te hebben gestaan wist in 1989 Jet Heritage beslag te leggen op dit unieke toestel, met de bedoeling het toestel weer vliegwaardig te maken.

ANDERE PROJECTEN

Twee andere toestellen van Supermarine zijn hier nog de moeite van het vermelden waard. Ten eerste het Type 545 dat weinig meer met de Swift gemeen had maar wel gebruik maakte van de ervaringen opgedaan met de Swift. Omdat de Lightning van concurrent English Electric betere vooruitzichten bood werd dit project stopgezet alhoewel het eerste prototype (XA181) zo goed als gereed was.
Ook de Scimitar mogen we niet vergeten. Dit toestel was net zoals de Swift via verscheidene experimentele versies afgeleid van de Attacker. Na een succesvolle carrière bij de Royal Navy werd de Scimitar vervangen door de Buccaneer.

SWIFT PRODUCTIE

Onderstaande lijst geeft een overzicht van alle bestelde Swifts, inclusief de toestellen die later geannuleerd zijn. Daaraan is overigens goed te zien hoeveel vertrouwen de RAF in het begin had dat de Swift het standaard jachtvliegtuig zou worden, met gedeeltelijk amerikaans geld dacht men in het begin 1200 toestellen aan te kunnen schaffen! Niet alleen bij Supermarine maar ook bij Shorts werden Swifts besteld die ze in licentie zou gaan bouwen.

Type 510	VV106	1	
Type 517	VV106	(1)	omgebouwde Type 510
Type 528	VV119	1	
Type 535	VV119	(1)	omgebouwde Type 528
Type 541	WJ960	1	
	WJ965	1	
Swift F.1	WK194-WK213	20	
	WM583-WM596	(14)	geannuleerd
	WM621-WM656	(36)	geannuleerd
	XD361	(1)	geannuleerd
Swift F.2	WK214-WK221	8	
	WK239-WK246	8	
	XA957-XA993	(37)	geannuleerd
	XB102-XB151	(50)	geannuleerd
	XB169-XB185	(17)	geannuleerd
	XB206-XB241	(36)	geannuleerd
Swift F.3	WK247-WK271	25	
Swift F.4	WK198	(1)	omgebouwde Swift F.1
	WK272-WK280	9	5 omgebouwd tot Swift FR.5
	XF104-XF109	(6)	geannuleerd
	XG480-XG484	(5)	geannuleerd
	XJ183-XJ188	(6)	geannuleerd
	XJ217-XJ226	(10)	geannuleerd
	XJ241-XJ244	(4)	geannuleerd
Swift FR.5	WK200	(1)	omgebouwde Swift F.1
	WK274	(1)	omgebouwde Swift F.4
	WK276-WK278	(3)	omgebouwde Swift F.4's
	WK280	(1)	omgebouwde Swift F.4
	WK281	1	op productielijn omgebouwde Swift F.4
	WK287-WK315	29	op productielijn omgebouwde Swift F.4's
	WN124	1	op productielijn omgebouwde Swift F.4
	WN125-WN127	(3)	geannuleerd
	XD903-XD930	28	
	XD948-XD977	30	
	XD978-XD988	(11)	geannuleerd
	XE105-XE116	(12)	geannuleerd
	XE133-XE164	(32)	geannuleerd
Swift PR.6	XD143	(1)	geannuleerd op productielijn
	XF778	(1)	omgebouwde Swift F.7 ?
Swift F.7	WK279	(1)	omgebouwde Swift F.4
	XF113-XF124	12	
	XF125-XF129	(5)	geannuleerd op productielijn
	XF155-XF180	(26)	geannuleerd
	XF196-XF217	(22)	geannuleerd
	XF244-XF253	(10)	geannuleerd
	XF774	1	
	XF778	1	
Swift ...	XA885	(1)	recce-variant, geannuleerd

Totaal aantal besteld: 522 Totaal aantal gebouwd: 177

OPERATIONELE SWIFT EENHEDEN

2sqn	Geilenkirchen	Swift FR.5	maart 1956	- oktober 1957
	Jever	Swift FR.5	oktober 1957	- april 1961
4sqn	Gütersloh	Swift FR.5	januari 1961	
56sqn	Waterbeach	Swift F.1	februari 1954	- mei 1955
		Swift F.2	augustus 1954	- mei 1955
79sqn	Gütersloh	Swift FR.5	juni 1956	- december 1960
1GWDS	Valley	Swift F.7	april 1957	- december 1958

BEWAARD GEBLEVEN SWIFTS

Type 517	VV106	opgeslagen op Lee-on-Solent
Type 535	VV119	Lincolnshire Aviation Museum in East Kirby, cockpit
Swift F.4	WK198	North-East Aircraft Museum in Usworth bij Sunderland, romp
	WK275	Lion Motors in Upper Hill bij Leominster, privaat
Swift FR.5	WK277	Newark Air Museum in Winthorpe, 2sqn 'N'
	WK281	RAF Museum in Hendon, 79sqn 'S'
Swift F.7	XF113	Wiltshire Historic Aircraft Group in Salisbury, neus
	XF114	Jet Heritage op Bournemouth/Hurn, restauratie (G-SWIF)

AFMETINGEN EN PRESTATIES

	Swift F.1	Swift F.2	Swift FR.5	Swift F.7
Lengte	12,64 m	12,64 m	12,88 m	13,34 m
Hoogte	4,11 m	4,11 m	4,11 m	4,11 m
Spanwijdte	9,86 m	9,86 m	9,86 m	10,67 m
Vleugelopp.	93,27 m²	97,84 m²	99,97 m²	106,07 m²
Motor	RR Avon RA7	RR Avon RA7	RR Avon 114	RR Avon 116
Stuwdruk	3400 Kg	3400 Kg	4290 Kg	4510 Kg
Bewapening	2x 30mm	4x 30mm	-	2x Fireflash
Leeggewicht	5394 Kg	5958 Kg	6094 Kg	6230 Kg
Max.gewicht	7167 Kg	8965 Kg	9831 Kg	9707 Kg
Max.snelheid	1062 Km/u	1141 Km/u	1147 Km/u	1127 Km/u
Max.vlieghgt	13870 m	11890 m	13960 m	12680 m
Klimsnelheid	3750 m/min	4430 m/min	4470 m/min	
Vliegbereik	1175 Km	793 Km	1014 Km	1390 Km

CONCLUSIE

Had de Swift in de beginjaren meer tijd gekregen om zich te ontwikkelen dan was het mogelijk dit toestel geweest dat in grote aantallen door de RAF en buitenlandse luchtmachten in gebruik werd genomen, in plaats van de Hunter. Hoewel de Hunter ook een prima toestel was, was het qua prestaties de mindere van de Swift. Maar helaas voor de Swift had de Hunter met net iets minder problemen te kampen. Toch is de Swift belangrijk geweest voor de RAF, niet alleen omdat het drie keer een primeur had (eerste operationele toestel met pijlvleugels, eerste operationele toestel met naverbranding en eerste operationele toestel uitgerust met geleide wapens) maar ook omdat de moeilijke en lange weg naar een succesvol type een leerzame ervaring was voor zowel de ontwerpers als de luchtmacht. De Swift maakte duidelijk dat het op goed geluk, en vertrouwend op de kundigheid van de ontwerpers, ontwikkelen van een jachtvliegtuig tot het verleden behoorde. Als het allemaal net iets anders was gelopen, had de KLu dan met Swifts gevlogen in plaats van Hunters? En hadden de zwitsers dan op dit moment nog steeds met hun Swifts gevlogen...?

ER WAS EENS . . .

WELSCHAP IN DE OORLOGSJAREN

In de vorige aflevering zagen we hoe de meidagen van 1940 waren verlopen. We gaan nu verder vanaf het moment dat de Luftwaffe beslag heeft gelegd op het vliegveld. Vrijwel onmiddellijk begint de Luftwaffe met de uitbouw van Welschap tot een grote militaire basis.

Deze werkzaamheden bestaan uit de aanleg van drie startbanen, te weten baan I (03/21,1650x50), baan II (09/27,1650x50) en baan III (16/34,1250x50), taxibanen, 53 hangaars, 25 grote en 13 kleine opstelplaatsen. Een speciale spoorlijn word aangelegd voor de aanvoer van voorraden. Deze lijn word bij Aalst op het zogenaamde "Bels Lijntje" aangesloten. Voor de aanvoer van onder andere brandstof word in het kanaal een loskade gebouwd. Diverse, nu nog bestaande gebouwen worden door de duitsers aangelegd. Zo werd de voormalige Marechausseekazerne aan de Sliffertsestraat indertijd gebouwd als hoofdpoortgebouw van de vliegbasis.

Het vooroorlogse stationsgebouw krijgt eerst een bestemming als kantine en vanaf 1942 als officiersmess. Het gebouw is dan al wel gecamoufleerd en gaat in de oorlog voor "molen" door. Het banenstelsel word gecamoufleerd door de verharde gedeeltes te beschilderen. Gebouwen en hangaars worden als huizen en boerderijen uitgedost. Om de RAF te misleiden word er langs de oude weg van Oirschot naar Oostelbeers een schijnvliegveld aangelegd. Binnen de Luftwaffe word deze aangeduid als SF.38.

Ook buitenvelds neemt de Luftwaffe diverse gebouwen in gebruik. De Constant Rebequekazerne en de "Wielewaal" aan de Oirschotse Dijk worden door hen in gebruik genomen. In Zeelst verrijst het kamp Zeelst (het latere Peter Zuidkamp) en eveneens aan de Oirschotse Dijk word de "Neue Siedlung", het latere Prinses Beatrixkamp, aangelegd. Tevens worden diverse scholen gevorderd, waaronder de St.Theresiaschool (Küchenverwaltung 10(XI)), St.Trudoschool I en II (2.Luftwaffenbaukomp. 2/23 IV), Philipsschool I en II (1.Luftwaffenbaukomp. 1/18 IV) en de Fröbelschool (LN Stelle 10(XI) kantine).

Tussen als deze werkzaamheden door biedt Welschap van 21 juni tot 19 juli onderdak aan I/JG54. Hauptman von Bonin is commandant van deze deels op Schiphol en deels op Welschap gestationeerde Gruppe Messerschmitt Bf.109's.

Ook de RAF is in juni 1940 actief in deze contreien. De Luchtbeschermingsdienst Eindhoven heeft hierover het volgende te melden:

9 juni 1940

00.52 Twee bominslagen in Veldhoven, 4km ten westen van Welschap. Hierdoor komt een koe om en raakt een tweede gewond.

02.20-02.23 In de richting NW-WNW word mitrailleurvuur gehoord van een of twee vanaf Welschap opgestegen jagers welke in een luchtgevecht

verwikkeld raken tussen Welschap en het Philips de Jonghpark. LBD Eindhoven geeft hierop luchtalarm. Of de jagers inderdaad van Welschap zijn opgestegen is verder niet bevestigd en evenmin is bekend van welke eenheid deze waren.

24 juni 1940

09.43 Een RAF toestel werpt twaalf bommen op de noordoosthoek van Welschap. gemeld word dat de aanvaller met gestopte motoren in glijvlucht zijn bommen afwierp. Drie burgerarbeiders komen om, een Duitser raakt gewond.

27 juni 1940

01.05-01.51 Eindhoven geeft luchtalarm nadat zware ontploffingen aan de noordrand van de stad zijn waargenomen. Nabij de RPI (Rijks Psychiatrische Inrichting) vallen acht bommen van circa 50 a 60kg. Hierdoor vallen enkele er enkele gewonden op de huishoudafdeling. Een boerderij op zo'n 400 meter afstand van de RPI loopt eveneens schade op bij een inslag in het weiland. Een koe en een paard laten hierbij het leven. In een veld langs de Boschdijk ontstaat een krater van vier meter diep met een doorsnee van zes a zeven meter. Tot slot word bij de RPI nog een blindganger gevonden.

RAF Movements

Het is al weer een tijdje geleden dat we de naoorlogse RAF-movements hebben belicht. Dankzij een nieuwe gegevens-bron kunnen we nu nog meer informatie geven als voorheen, voornamelijk over de eenheden. We behandelen deze keer juni 1949.

01	PA447	Lancaster I	CSE	+2
02	PH601	Anson C.XII	BAFO	+3,27,30
03	TX161	Anson C.XIX srs 1	BAFO	
07	PH815	Anson C.XII		
08	PH597	Anson C.XII	Bückeburg SF	
09	VP517	Anson C.19 srs II		+10
10	TX157	Anson C.XIX srs 2 (VIP)		
11	NH903	Spitfire FR.XIV	2sqn	
13	PH644	Anson C.XII		+17
	PH765	Anson C.XII		+14
17	LZ562	Proctor III	19GCF	
18	KF401	Harvard IIb		
20	VV626	Vampire FB.5	26sqn	+21
23	TB498	Spitfire LF.XVI		
24	PH587	Anson C.XII	2GCF	+27,29
25	PH838	Anson C.XII		
27	PH586	Anson C.XII		+28
	TX177	Anson C.XIX srs 1		
	VX461	Vampire FB.5	26sqn	
28	TX204	Anson C.XIX srs 1		
	TX225	Anson C.XIX srs 1		
	NP184	Proctor IV	MCCF	+29
30	PH529	Anson C.XII		
	PH710	Anson C.XII		
	TA694	Mosquito B.35	14sqn	

AER CHÓR NA H-EIREANN

Naast het spottersparadijs van Europa ligt nog een eiland waarvan het noordelijke deel meer bekend is maar dan wel op een negatieve manier. Misschien nog een andere zinloze uitdaging voor de UN. De rest van het eiland, de republiek Ierland, scoort beter. Voornamelijk op songfestivals en het is zelfs lid van de Europese Gemeenschap. Ondanks dat straalt het land rust uit en de high-tech van deze eeuw is hier nog lang niet aangekomen. Verder veel mooie natuur en volop pubs met een hele hoop bier, veel live-muziek en normale openingstijden. Alleen dit al is genoeg om eens een keer dit land te bezoeken. Maar wat ons ook interesseert is of de luchtmacht over meer beschikt dan de Gulfstream en de King Air die we hier wel eens te zien krijgen. We gingen op onderzoek uit en dit resulteerde in het volgende relaas.

HISTORIE

In december 1921 werd Ierland zelfstandig en werd meteen begonnen met de opzet van een luchtkorps. Het hoofdkwartier van het luchtkorps werd in Dublin gevestigd. Vanwege de jarenlange engelse overheersing mag het niet vreemd zijn dat het eerste toestel van Engelse makelij was. Het betrof hier een Martinsyde Type A1 Mark II en dit toestel arriveerde op de vliegbasis Baldonnel op 16 juni 1922. In de loop van dat jaar werden ook nog zes Bristol F-2B Fighters, een Martinsyde F-4 Buzzard, vier Avro 504K's en een Royal Aircraft Factory SE-5A afgeleverd. De toestellen werden allemaal ingedeeld bij het No. 1 squadron. In de loop van 1923 volgde nog enkele De Havilland DH.9s. Een nieuw tijdperk begon in juli 1926 toen de eerste De Havilland DH.60 Moth arriveerde, een type dat pas na de Eerste Wereldoorlog was ontwikkeld. In de jaren dertig werden nog verschillende versies van diverse AVRO vliegtuigen aangeschaft zoals de 621, de 626, de 631 en de 636. In 1937 arriveerde het eerste tweemotorige vliegtuig. Het was een De Havilland DH.84 Dragon. Een andere mijlpaal werd de komst van de AV Roe Anson I, de eerste "monoplane" en tevens het eerste toestel voor het luchtkorps met een intrekbaar landingsgestel. In 1938 werden ook nog vier Gloster Gladiator Is afgeleverd aan het No. 1 Army Co-operation squadron. Verder werd in deze tijd ook het roundel van het luchtkorps, het "celtic roundel", ingevoerd.

Ondertussen was Duitsland begonnen met de Tweede Wereldoorlog en dit resulteerde in Ierland tot een versterking van het luchtkorps. Nog juist op tijd arriveerden er tien Miles Magisters, zes Westland Lysander IIs, drie Vickers Supermarine Walrus watervliegtuigen en enkele AV Roe Anson Is. Enkele van deze toestellen vormden een detachement op Rineanna (Shannon Airport) om zo verkenningsvluchten boven de Oceaan uit te kunnen voeren. Ondanks het feit dat Ierland geen deel uitmaakte van de Duitse plannen vonden toch nog ongeveer 200 Amerikaanse, Britse en Duitse vliegtuigen het nodig dit land aan te doen. Slechts zes toestellen werden weer vliegwaardig gemaakt en dit waren dan ook nog allemaal brits geregistreerde vliegtuigen, een Lockheed Hudson I, een Fairey Battle, een Miles

Master II en drie Hawker Hurricanes. Later werden twee van de Hurricanes omgeruild voor zes oudere Hurricanes. Tussen 1943 en 1946 werden dertien Miles Masters gebruikt voor de voortgezette vliegeropleiding. Tevens werden nog meer Hurricanes aangeschaft. Sinds 1943 was het Fighter Squadron gevestigd op Rineanna maar in mei 1945 volgde een overplaatsing naar Gormanston. In 1946 werden weer nieuwe vliegtuigen afgeleverd in de vorm van enkele Miles Magisters. Als vervanger van de Hurricane volgde in 1947 de Vickers Supermarine Seafire LF.III. In 1951 werden deze toestellen nog eens aangevuld met de trainingsversie, de Spitfire T.Mk.IX. Ze bleven nog tot september 1961 in dienst.

Ter vervanging van de Miles Magister werden in 1952 twaalf De Havilland Canada DHC.1 Chipmunks aangeschaft. In 1965 volgde nog eens twee Chipmunks maar dan wel de T.22 versie. De Chipmunks werden gebruikt door de "Basic Flying Training School" op Gormanston. In 1980 werd er afscheid genomen van de Chipmunk. Tussen 1954 en 1966 werden elf Hunting Percival P.56 Provosts aangeschaft als vervangers van de Miles Masters bij de "Advanced Flying Training School". De laatste Provost werd in 1977 uitgefaseerd. De Ansons werden in 1953 vervangen door vier De Havilland Doves die tot het einde van de jaren zeventig dienst deden bij de "General Purpose Flight".

1. Baldonnel-Casement / Dublin
2. Gormanston
3. Waterford

Op 30 juli 1956 volgde een nieuw hoogtepunt voor het luchtkorps. De komst van de eerste De Havilland Vampire T.55 naar het vernieuwde Baldonnel betekende de introductie van de straaljager. In totaal werden er zes aangeschaft die allemaal dienst deden bij het "Fighter Squadron". Naast het gebruik als trainer werden de toestellen ook ingezet als gevechtsvliegtuig. Ze bleven in dienst tot 1976. In mei 1963 arriveerde de eerste Alouette III op Baldonnel. In totaal zijn er acht aangeschaft welke voornamelijk werden ingezet voor de Search and Rescue taak. Thans worden de Alouette IIIs gebruikt voor de training van piloten, ambulance, troepenvervoer, fotografie, Garda Co-op, para-training en VIP transport. Enkele Alouette's staan voor het uitvoeren van deze taken in het land gedetacheerd.

Na deze aanschaf werd het rustig in het luchtkorps en allerlei omstandigheden maakte het nodig dat men in het begin van de jaren zeventig ging zoeken naar opvolgers voor de Chipmunks, Provosts, Doves en Vampires. Als vervanger van de Vampire werden zes Fouga CM-170 Super Magisters aangeschaft. In 1975 werd de eerste reeds afgeleverd aan het "Light Strike Squadron" op Baldonnel. Naast de gevechtstaak worden de Magisters ook gebruikt voor training. Op dit moment worden de toestellen nog wel gebruikt maar ze zijn wel aan het einde van hun leven. In de SIAI Marchetti SF-260W vond men een waardige opvolger van de Chipmunk, Provost en de Dove. In totaal werden er twaalf aangeschaft. Naast het gebruik als trainer voor de elementaire vliegeropleiding wordt het toestel ook gebruikt voor de light strike role. Er is een toestel is uitgerust met een camera-pod voor de fotoverkenningstaak. De SF-260 doet op dit moment dienst bij de "Basic Flying Training School" op Baldonnel.

Allerlei spanningen in het noorden maakte het noodzakelijk dat er snel een toestel kwam voor de verkenning van de grensstreek. De keuze viel op de Cessna FR.172H en al in oktober 1972 werd de eerste afgeleverd. Acht zijn er in gebruik bij het Army Co-operation Squadron op Gormanston en naast de verkenningstaak vervult het toestel nog diverse andere taken, zoals VIP-vervoer, Garda Co-op,

para-training en doelsleper. In april 1977 werd de eerste Beechcraft King Air 200 gehuurd en dit toestel werd gevolgd door een tweede in augustus 1978. Beide toestellen werden ingedeeld bij het "Maritime Squadron" op Baldonnel en in 1979 gekocht. De toestellen werden gebruikt voor maritieme taken zoals de visserijbewaking en als ondersteuning bij het Search and Rescue werk. In het begin van de jaren negentig werden de toestellen buiten dienst gesteld. In mei 1980 werd een derde Beech afgeleverd aan het "Transport & Training Squadron". Dit toestel wordt gebruikt voor het trainen van vliegers en ter ondersteuning van het Ministerial Air Transport Service. Naarmate Ierland steeds meer mee wil doen in Europa ontstond er ook behoefte aan een wat groter toestel voor het vervoer van de VIPs, zoals de ministers en de president. Hiervoor viel in 1978 de keuze op de Hawker Siddeley HS.125. Op 1 januari 1979 werd het toestel afgeleverd maar al in november van hetzelfde jaar ging het toestel verloren op Baldonnel. Meteen daarna werd een nieuwe HS.125 gehuurd welke in februari 1980 definitief werd vervangen door een andere HS.125. Deze HS.125 heeft tot in het begin van 1992 dienst gedaan op Baldonnel.

Om te voorzien in de elementaire opleiding van de helikopter-piloten werd in de tweede helft van de jaren zeventig een Aerospatiale SA-342L Gazelle besteld. De aflevering volgde in december 1979. Een tweede Gazelle arriveerde in juli 1981. Thans vervullen de Gazelles voornamelijk de taak voor instrumenten-training voor de toekomstige Dauphin piloten. Tevens worden de Gazelles gebruikt voor ambulance, liaison-missies en VIP vervoer. De beide helikopters staan op Baldonnel. Aan het begin van de jaren tachtig werd een opvolger gezocht voor het Search and Rescue werk wat door de Alouette III werd gedaan. In de periode juli 1981 tot en met februari 1983 werd gebruik gemaakt van een Aerospatiale SA-330J Puma maar die voldeed niet aan de verwachtingen. Dit resulteerde in de aanschaf van vijf Aerospatiale SA-365F Dauphin helikopters. In 1986 werd de eerste afgeleverd op Baldonnel. Drie helikopters worden voor de SAR-taak gebruikt terwijl de andere twee zijn uitgerust met speciale apparatuur ter ondersteuning van marine-operaties vanaf het vlaggeschip van de Ierse marine.

Als vervanger voor de Beech in de maritieme rol werd in 1992 een CASA Nurtanio CN235 aangeschaft. Later zijn er nog twee besteld welke in 1994 moeten worden afgeleverd. De toestellen worden voor allerlei maritieme taken gebruikt en opereren vanaf Baldonnel. In het begin van de jaren negentig werd de behoefte om de HS.125 te vervangen steeds groter. In eerste instantie werd een Gulfstream gehuurd en uiteindelijk werd besloten tot aankoop. Deze werd in december 1991 afgeleverd op Baldonnel terwijl de gehuurde Gulfstream in 1992 is verkocht.

HUIDIGE ORGANISATIE EN SERIAL SYSTEEM

Het Ierse luchtkorps hanteert een gemakkelijk serial-systeem. In volgorde van bestelling of aflevering krijgen de vliegtuigen een volgnummer als registratie toegewezen. Het Ierse luchtkorps vliegt alle vliegtuigen die worden gebruikt door de Ierse militaire organisaties. Baldonnel of beter bekend als Casement is de grootste basis en ligt een paar kilometer ten zuidwesten van Dublin. Het merendeel van de vliegtuigen staat hier gestationeerd. Gormanston ligt ongeveer 30 kilometer ten noorden van Dublin en huisvest de Cessna FR.172s. Daarnaast zijn er nog enkele lokaties die gebruikt worden voor het detacheren van SAR helikopters.

Baldonnel-Casement

No. 1 Support Wing

Light Strike Squadron	CM-170
Transport & Training Squadron	Be 200, Gulfstream
Maritime Squadron	CN 235

No. 3 Support Wing (rotary)

Army Support Squadron	Alouette III
SAR Squadron	SA-365F, Alouette III
Naval Support Squadron	SA-365F
Helicopter School Squadron	SA-342L

Training Wing

Basic Flying Training School	SF-260WE
Advanced Flying Training School	CM-170

Gormanston

No. 2 Support Wing

Army Co-operation Squadron	FR.172H/K

DE HUIDIGE VLIEGTUIGEN

serial		c/n	type	opmerkingen
195	1151	Alouette III		
196	1153	Alouette III		
197	1194	Alouette III		
202	1973	Alouette III		
203	0343	Cessna FR.172H		
204	0344	Cessna FR.172H	w/o 21-09-1978	
205	0345	Cessna FR.172H		
206	0346	Cessna FR.172H		
207	0347	Cessna FR.172H	w/o 01-03-1990	
208	0348	Cessna FR.172H		
209	0349	Cessna FR.172H	crashed 10-11-1993	
210	0350	Cessna FR.172H		
211	1983	Alouette III		
212	1984	Alouette III		
213	2116	Alouette III		
214	2117	Alouette III		
215	357	CM-170R		
216	358	CM-170R		
217	359	CM-170R		
218	390	CM-170R		
219	298	CM-170R		
220	299	CM-170R		
221	79	CM-170R	instructional frame op Baldonnel	

222	289	SF-260WE	
223	290	SF-260WE	w/o 13-12-1990
224	291	SF-260WE	w/o 24-01-1978
225	292	SF-260WE	
226	293	SF-260WE	
227	294	SF-260WE	crashed 21-02-1991
228	295	SF-260WE	crashed 23-08-1993
229	296	SF-260WE	
230	297	SF-260WE	
231	298	SF-260WE	
233		SF-260MC	instructional frame, scrapped
235		SF-260WE	w/o 10-02-1982
237	1772	SA-342L	
240	BB672	King Air 200	
241	1854	SA-342L	
243	0671	Cessna FR.172K	
244	6124	SA-365F	
245	6168	SA-365F	
246	6181	SA-365F	
247	6202	SA-365F	
248	6203	SA-365F	
250		CN-235	
251	1160	G-1159C	
252		CN-235	wordt in 1994 afgeleverd
253		CN-235	wordt in 1994 afgeleverd

CM-170R 221 draagt zijn ierse serial niet. Het toestel staat gewoon in zijn oude franse kleuren, 79/3-KE. Verder is er voor instructie doeleinden nog een romp van een Alouette III, c/n 1012, aanwezig. Oudere toestellen op Baldonnel zijn Chipmunk T.20 164 en Vampire T.11 198. Op Gormanston beschikt men over Chipmunk T.20 168 (vliegend) en 199.

Daarnaast zijn er in Ierland nog een aantal plaatsen waar vliegtuigen worden bewaard. Militaire vliegtuigen vind je in het Irish Aviation Museum in Dublin en de collectie van de South East Aviation Enthusiasts op Waterford Airport.

REGIO

Het showseizoen is weer begonnen en dus kunnen wij hier de eerste overzichten geven. De niet voor het publiek toegankelijke open dag tijdens de Tiger Meet op Cambrai bijt de spits af.

CAMBRAI-EPINOY za.07-05-94

Elk jaar organiseren de eenheden met een tijger (of iets wat daar op lijkt) in hun embleem een bijeenkomst waarbij de gezelligheid belangrijker is dan het gezamelijk oefenen. Dit jaar was het noordfranse Cambrai aan de beurt, maar helaas was de eveneens traditioneel gehouden open dag niet toegankelijk voor het publiek. De aanhouder wint echter en zo konden enkele spotters na veel aandringen toch op zaterdag het veld betreden. Hoewel het dus eigenlijk geen open dag was leek ons dit evenement toch leuk genoeg om er hier melding van te maken. De vetgedrukte toestellen stonden niet op de static/flightline, onderstreepte toestellen zijn alleen vrijdags waargenomen. 's Zondags is er een tsjechische Antonov 24 op bezoek geweest: de 7110.

Alpha Jet E	E36/314-LD, E41/314-LC, E49/314-LP,	AdlA	GE314
	E129/314-TO	''	''
As.555AN	5468/67-VX	''	EH67
C-160NG	F206/64-GF	''	ET64
CM.170R	**411/11-OE**	''	SALE EC11
	220/12-XN	''	SALE EC12
	497/312-TN, 512/312-.., 539/312-TG	''	GI312
DHC-6	730/CA	''	ET2/65
Mirage IIIE	**471**	''	wfu
Mirage F.1C	9/12-ZQ, 10/12-ZD, 20/12-ZN, 30/12-ZO,	''	EC2/12
	32/12-ZF, 50/12-YA, **70/12-ZB**	''	''
Mirage F.1C200	219/12-ZC, 220/12-ZG, **236/12-ZE**,	''	''
	275/12-ZK	''	''
Mirage 2000B	516/2-FM	''	ECT2/12
	525/12-KN	''	EC3/12
	521/330-AA	''	CEAM5/330
Mirage 2000C	91/12-YO, 99/12-YP, 104/12-YK,	''	EC1/12
	109/12-YI, 117/12-YD	''	''
	11/12-KI, 77/12-KB, 94/12-KA, 96/12-KK	''	EC3/12
	80/330-AS	''	CEAM5/330
MS.760	**1/330-DA**	''	CEAM330
Tb.30	152/315-ZO	''	GE315
Super Etendard	15, 45	Aeronavale	11F
As.350B	2088/JCR	Gendarmerie	
F-104S-ASA	MM6816/53-14, **MM6848/53-04**,	AMI	21gr
	MM6878/53-10	''	''
G-222TCM	MM62153/46-99	''	46BA
Alpha Jet	ATO1, AT14	BLu	9w
F-16A	FA107	''	1sm

	FA58, FA80, FA82, FA92	"	31sm
	FA66	"	(10w)
Mirage F.1BE	CE.14-31/14-77	EAE	AdC14
Mirage F.1CE	C.14-15/14-15, C.14-36/14-36,	"	"
	C.14-57/14-57	"	"
Alfa Jet	15212, 15224, 15234	FAP	esq301
F-16A	J-235	KLu	313sqn
F-16B	J-261	"	"
F-5A	132	KNL	336skv
F-5B	595	"	"
Tornado	43+65, 43+86	Luftwaffe	AG51
	46+25, 46+35, 46+36, 46+40, 46+44	"	JBG32
Hawk T.1	XX235, XX244	RAF	4FTS
	XX226	"	
Hawk T.1A	XX189/TB, XX323/TD, XX350/TC	"	74sqn
	XX203/PC	"	CFS
Sea King HAS.6	ZG819/N-270	RN	814sqn
F-16C	91-0017	THK	192filo
F-16D	91-0024	"	"

SAFFRAANBERG do.12-05-94

Op de "belgische LETS" is het elk jaar met Hemelvaart goed vertoeven want dan gooit men de deuren open voor het publiek. Een F-16 als sleutelkist is opmerkelijk maar de klapper van de dag was Starfighter FX39 die — gewoon geparkeerd op de static — maar liefst vijf keer het karakteristieke J79-gehuil ten gehore bracht. De spotters onder het publiek werden er stil van en keerden met een goed gevoel en herinneringen aan vervlogen tijden terug naar huis.

RF-84F	FR30	BLu	(42sm)
F-104G	FX15	"	10w
	FX39	"	1w
	FX53	"	
F-16A	FA03	"	10w
Mirage 5BA	BA03, BA16, BA17	"	8sm
SV.4b	V33	"	5sm
Alouette II	A27	BLa	18sm
BN.2A	B05/LE	"	

Onderstaande vier toestellen behoren niet toe aan het inventaris van de school maar zijn nog operationeel en waren op bezoek ter verhoging van de feestvreugde.

Sea King Mk48	RS02	BLu	40sm
Alouette II	A44	BLa	
A.109HA	H28	"	(18sm)
Alouette III	M1/OT-ZPA	BZe	40sm

LAARBRUCH za.14-05-94

Wat eerst aangekondigd stond als een regelrechte open dag bleek uiteindelijk onder de noemer "Laarbruch Fete" niets meer te zijn dan een soort van veredelde braderie waarvoor vooraf kaartjes gekocht moesten worden bij de lokale VVV's. Desondanks had men toch een leuk aantal toestellen op de static weten te zetten die voor de weinige aanwezige fotografen prima stonden opgesteld. Een beetje teleurstellend was het aantal Harriers: twee van 4 squadron (die niet eens op de

static stonden) en niet één van het 3e. Daarentegen zorgde de tot HC.2-standaard omgebouwde Chinook voor een klein primeurtje, en ook de Jaguar met drie jaar oude jubileum-beschildering (duidelijk net weer uit opslag) was aangenaam.

Canberra PR.7	WH779/BP	RAF	360sqn
Canberra T.17A	WD955/EM	"	"
Chinook HC.2	ZA714/BA	"	18sqn
Gazelle HT.3	XW902/H	"	"
Harrier GR.7	ZG530/CL, ZG856/CJ	"	4sqn
Hawk T.1	XX164/CN, XX312/CF	"	100sqn
Hawk T.1A	XX199/TG	"	74sqn
Hercules C.1P	XV178	"	LTW
Jaguar GR.1A	XZ398/FA	"	41sqn
Jetstream T.1	XX499/G	"	45sqn
Puma HC.1	ZA934/FC	"	(18sqn)
Sea King HAR.3	XZ597	"	
Tornado GR.1	ZD793/CA	"	17sqn
Tornado GR.1A	ZG726/K	"	13sqn
Tornado F.3	ZG735/CO	"	5sqn
Tucano T.1	ZF373	"	
F-16B	FB22	BLu	10w

Minder operationeel maar des te leuker waren de relatief veel buiten dienst gestelde toestellen die her en der op het veld te vinden waren. Op een klein platformpje in de buurt van de static stonden vier Phantoms en Harrier XW922. Temidden van verscheidene kermis-attracties stond dezelfde Hunter opgesteld die we vroeger wel eens op Gütersloh tegenkwamen, net zoals Harrier XW917 die als poortwachter Gütersloh heeft omgeruild voor Laarbruch. Aan de overkant van de baan stond Harrier XW924 verscholen achter een paar bomen en lagen de resten van de in 1989 gecrashte XZ999 tussen enkele shelters.

F-4J(UK)	(ZE350)/9080M/T, (ZE352)/9086M/G,	RAF	74sqn
	(ZE363)/9082M/W	"	"
Harrier GR.3	XW917	"	4sqn
	XW922	"	2330CU
	XW924/G	"	3sqn
	XZ999	"	
Hunter F.6A	(XE606)/"XJ673"/A	"	4sqn
Phantom FGR.2	(XV412)/9104M/P	"	92sqn

ANTWERPEN / DEURNE zo.15-05-94

Een "Stampe Fly-In" was op het vliegveld van Antwerpen aanleiding voor het verzamelen van enkele van deze tweedekkertjes en een hele hoop ander licht spul. Twee toevallig bezoekende britse helikopters zorgden voor het nodige contrast.

Beechcraft 76	OO-ERD	private
Cessna FA.150K	OO-SKD	Charlies AS
Cessna F.150L	OO-CLO	Antwerp AC
Cessna FA.150L	OO-DMS	Transcontinental
Cessna 150M	OO-ROM	Antwerp AC
Cessna A.152	OO-VCO	VC Grimbergen
Cessna F.152-II	OO-FLC	SABENA
Cessna F.172G	OO-SEY	private
Cessna FR.172H	OO-RTC	private
Cessna 172M	OO-SEU	SABENA

Cessna F.172M	OO-MVG	AC Keiheuvel
	OO-VRE	AC Brasschaat
Cessna 172N	OO-CEC	Charlies AS
	OO-GAQ	VJL
	PH-KAD	KLM Aeroclub
Cessna F.177RG	OO-ALW	private
Cessna 182P	OO-DAZ	Stampe Center
Cessna S.550	OO-OSA	Bosal IM
Embraer 120RT	OO-DTH	DAT
Fokker 50	OO-VLE, OO-VLM	VLM
Jetstream I 200	OO-IBJ	IBIS
Jodel DR.220/2+2	OO-RAC	private
Mooney M.20K-231	OO-LLM	Maes AES
Morane-Saulnier MS.733	OO-MCL/186	private
Morane-Saulnier MS.880B	OO-EDG	Vlaamse AC
Morane-Saulnier MS.890A	OO-LBC	private
Morane-Saulnier MS.893A	OO-DAX	Stampe Center
Nord 1101	OO-VAF	private
Piper PA.28R-200B	OO-JAE	private
Piper PA.32-300	OO-FLS	private
Piper PA.32RT-300	N36292	Suncoast Avn
Rockwell Commander 112A	OO-VGV	VGV Flight Team
Rockwell Commander 114	OO-TST	private
Rockwell Sabreliner 60	OO-RSI	IBIS
Shorts SH.360	G-BVMY	BA
Siai-Marchetti S.205-18R	OO-MEC	private
Socata Rallye 110ST	OO-KEA	CEBLO
Stampe SV.4a	G-AZNK	private
Stampe SV.4b	OO-GWB	Stampe Center
	OO-PAX	Stampe Visual
	OO-WIL	Flight Incentives
	PH-OPA	AMAH Teuge
	D-EIHD, OO-PAM/V48	private
Stampe SV.4c	OO-GWA/"V66"	Silver Victory
	D-EEDW, G-AZCB, G-BAKN, OO-LYR	private
Stampe SV.4e	OO-KAT, OO-TOX	private
Westland Gazelle AH.1	XZ328	AAC 767sqn
Westland Lynx AH.7	XZ194	AAC 654sqn
?	N86077, OO-DNB, OO-GWD, OO-TGM	

EINDHOVEN zo.29-05-94

Een klein mini-opendagje werd alhier gehouden in verband met het tienjarig bestaan van Dynamic. Behalve een hoop geflipte kunstenaars (ééntje had tienduizendvierhonderdentwaalf Playmobile poppetjes van thuis meegenomen) waren er ook enkele vliegtuigen te bewonderen en konden de genodigden een rondvluchtje boven Eindhoven maken in twee Jetranger helikopters. De PH-SRN is niet van Dynamic wat de kleuren wel deden vermoeden, de Piper is van iemand van de Aeroclub die dit toestel weer vliegwaardig aan het maken is.

Agusta-Bell AB.206	PH-HXH		rondvluchten
Agusta-Bell AB.206A	PH-HWH		rondvluchten
BAe.31 Jetstream	PH-KJA	BASE	static
Cessna 500	OO-LCM, PH-CTA	Dynamic	static
	PH-CTC	Dynamic	hangaar
Fokker F-27	N244MA	FAS	static
Piper PA.28-151	PH-SRN	private	static

THRILLSEEKERS

NATIONAL LAMPOONS AMERICAN VACATION 2

"The Quest Continues..."

We gaan nog een keertje vrolijk verder met "the best of" van de trip naar de westkust van de VS die het SGE-drietal begin dit jaar maakten. Na Nellis slaan we een paar dagen over en gaan we verder met "recce-town USA", Beale dus.

BEALE **di.22-02-94**

Op weg van San Fransisco naar Reno in Nevada was Beale ons laatste veld van die dag. Beale is natuurlijk vooral interessant omdat hier alle U-2's gebaseerd zijn, en ook de SR-71's mochten tot voor kort dit veld hun thuis noemen. Het was al vrij laat in de middag en het basismuseum bleek bij aankomst bij de poort al gesloten, maar na enkele telefoontjes mochten drie aardige europeanen die anders helemaal voor niets gekomen waren toch het veld op. Beale is naar ieders gevoel altijd een van de "heftigere" velden in Amerika geweest, en als je dan zonder verdere begeleiding over het veld aan het rijden bent geeft dat toch een gek gevoel. Uiteraard was niet het museum maar de flightline het belangrijkste doel van onze missie. Deze was snel gevonden en vanuit een voortkruipende auto kon een hele berg gebaseerde toestellen gelezen worden, op dit veld leek een bepaalde mate van onopvallendheid ons wel gepast!

KC-135Q	58-0072, 59-1490, 59-1520, 59-1523	USAF	350ARS
T-38A	62-3699/BB, 64-13190/BB, 64-13217/BB,	''	5SRTS
	64-13240/BB, 64-13270/BB, 64-13271/BB,	''	''
	64-13281/BB, 64-13297/BB, 64-13301/BB	''	''
U-2R	80-1070/BB, 80-1074/BB, 80-1077/BB,	''	9RW
	80-1085/BB, 80-1089/BB, 80-1095/BB	''	''
U-2R(T)	80-1064/BB	''	5SRTS

Met de KC-135's is het op Beale bijna gedaan, ze zijn hun 9RW kleuren (zwarte kruizen op een gele staartband) al kwijt en hebben nu een blauwe band met daarin "Beale". De Talons zijn extra leuk omdat ze gitzwart gespoten zijn met rode opschriften. TR-1's bestaan niet meer, deze zijn allemaal omgedoopt tot U-2R's omdat het verschil tussen de oudere U-2R en de TR-1A na verloop van jaren zeer klein was geworden. De TR-1B tweezitters gaan sindsdien door het leven als U-2R(T)'s en die vloog er tijdens ons bezoek een rond. Het "Edward F. Beale" museum had als smoes om het veld op te kunnen prima zijn best gedaan maar het is op zich ook de moeite van het bekijken waard, er bleek zelfs nog een behulpzaam iemand rond te lopen. De SR-71 die we al bij de flightline gezien hadden is ook eigendom van het museum en op de vraag of we daar al geweest waren kwam uiteraard een volmondig "nee" als antwoord. We konden er wel heen maar we moesten goed oppassen dat we niet teveel in de richting van de operationele vliegtuigen keken. Paniekzaaier, hij moest eens weten... Ook de U-2 staat ergens anders op het veld "gepaald". Volgens berichten gaat Beale binnenkort voor het publiek volledig dicht, misschien in verband met de komst van... Auroras?

TB-25N	43-28222	USAAF	
B-29	42-24791	''	nose
AT-11	(41-9475 ?)/"901"	''	
BT-13B	(42-89762)/762	''	
EB-57B	52-1526	USAF	
C-47A	0-42-23668	''	
LGM-25C Titan	61-4513	''	
SR-71A	64-17963	''	9SRW
T-38A	60-0570/'9Wg'	''	9Wg
U-2C	56-6714	''	9SRW

RENO-CANNON / MAY **wo.23-02-94**

Op dinsdagavond arriveerden we in Reno — de tweede gokstad van Nevada — alwaar het op het civiele vliegveld Reno-Cannon mogelijk bleek om ook in het donker een lijntje Phantoms te lezen. Op dit veld heeft de Nevada Air National Guard namelijk een eigen gedeelte wat ze May ANG Base noemen De volgende ochtend deden we dat nog eens dunnetjes over maar toen bleek dat we ons toch op verboden terrein bevonden (oftewel recht onder de verkeerstoren) was niet iedereen daar zo blij mee. Dan maar proberen een basisbezoekje te regelen wat bij de ANG doorgaans weinig problemen oplevert. Zo ook deze keer, onder begeleiding van drie "Weekend Warriors" die ook doordeweeks dienst bleken te doen werden we het platform en de hangaar rondgeleid. Het 192RS "High Rollers" staat op de nominatie om de allerlaatste met de Phantom operationeel vliegende eenheid binnen de amerikaanse strijdkrachten te worden. Er is geen vervanger voor de RF-4C dus deze oude beestjes zullen nog even door moeten vliegen, ons best! Op drie toestellen na was de gehele eenheid aanwezig, één RF-4C stond in onderhoud op Hill en twee toestellen waren op een tripje naar Washington.

C-12J	86-0080	USAF	192RS/Nv ANG
RF-4C	64-1006, 64-1014, 64-1017, 64-1022, 64-1039,	''	''
	64-1050, 64-1063, 64-1065, 64-1068, 64-1079,	''	''
	65-0832, 65-0874, 65-0897, 65-0901, 65-0902,	''	''
	65-0910, 65-0911, 65-0932, 66-0408	''	''

De 64-1065 was de enige Phantom die nog de "BH"-code van de vorige eigenaar droeg, het 106RS (Alabama ANG) zal binnenkort haar RF-4's afstoten en de "High Rollers" hebben de laatste tijd veel toestellen van deze eenheid overgenomen. In korte tijd konden we ook wat bezoek noteren dat bijna allemaal aan de overkant van het veld stond, op de Talon van Beale na die enkele overshoots maakte.

C-12J	86-0078	USAF	184FG/Ks ANG
C-26B	90-0526	''	162FG/Az ANG
F-16B	78-0093	''	''
F-16C	87-0246/CO	''	120FS/Co ANG
F-16D	84-1325	''	184FG/Ks ANG
T-38A	64-13281/BB	''	5SRTS
CH-47D	89-0143, ..-..41	US Army	
KC-130T	165000/QH-000	USMC	VMGR234

RF-101B 59-0483 bewaakt de poort op een paal, leuk detail is dat de langwerpige formatie-lichten ("slime-lights") in het donker nog blijken te werken. Na een onderhoudend gesprek met het aanwezige personeel (onze gids wist nog een goede beurt te maken door verstaanbaar "Ich scheiße in meine Hosen" op te rakelen, zeer tot de hilariteit van zijn collegae) verlieten we na een uurtje het veld, afgeladen met petjes, patches en — veel belangrijker — onze eigen nummertjes en plaatjes.

LUKE **do.24-02-94**

Waren alle velden in Europa maar zoals Luke. Elke dag staan op dit trainingsveld meer dan honderd toestellen buiten die — als je het een beetje slim aanpakt — allemaal te lezen zijn. Het enige waar je voor op moet passen is de hete zon die hier in Arizona voor de spotter meedogenlozer is als waar dan ook: zon = luchttrillingen = geen nummertjes. Na een nachtelijke rit van Fallon in Nevada naar Luke, waarbij de waarneming van een niet te identificeren toestel in de buurt van Tonopah voor wat extra spanning zorgde, kwamen we iets na zevenen in de ochtend bij Luke aan, en er werd al gevlogen! We moesten even zoeken naar de beste plek om te spotten, maar toen die gevonden was en we even bezig waren gehouden door de vertrekkende toestellen waren de meeste toestellen op de platformen al niet meer te lezen, en dat op februari-ochtend vóór achten... Gelukkig kan men hier ook vlak voor zondsondergang prima terecht dus dat hebben we na een dagje Phoenix en omstreken uiteindelijk gedaan. De Strike Eagles zullen binnenkort verhuizen naar Seymour Johnson waarna Luke een "all F-16" basis wordt. Inmiddels is het 58FTW omgedoopt tot het 56FTW.

F-15E	87-0175/LF, 87-0179/LF, 87-0184/LF, 87-0188/LF,	USAF	461FS
	87-0201/LF, 87-0205/LF, 88-1685/LF, 88-1699/LF,	"	"
	87-0171/LF, 87-0176/LF, 87-0177/LF, 87-0178/LF,	"	555FS
	87-0189/LF, 87-0190/LF, 87-0192/LF, 87-0194/LF,	"	"
	87-0197/LF, 87-0206/LF, 88-1679/LF, 88-1680/LF,	"	"
	89-0477/LF,	"	"
	87-0185/LF	"	58FTW
F-16C	89-2056/LF, 90-0712/LF,	"	63FS
	87-0358/LF, 88-0414/LF,	"	310FS
	88-0455/LF, 88-0464/LF, 88-0478/LF, 88-0490/LF,	"	311FS
	88-0493/LF, 88-0496/LF, 88-0511/LF, 88-0514/LF,	"	"
	88-0515/LF, 88-0517/LF,	"	"
	83-1140/LF, 83-1154/LF, 84-1314/LF, 85-1427/LF,	"	61FS/314FS
	85-1429/LF, 85-1435/LF, 85-1437/LF, 85-1441/LF,	"	"
	85-1443/LF, 85-1445/LF, 85-1452/LF,	"	"
	88-0505/LF	"	58FTW
	86-0210/LR, 86-0211/LR, 86-0214/LR, 86-0215/LR,	"	302FS/AFRes
	86-0217/LR, 86-0238/LR, 86-0239/LR, 86-0240/LR,	"	"
	86-0241/LR, 86-0252/LR, 86-0273/LR, 86-0280/LR,	"	"
	86-0283/LR, 86-0285/LR, 86-0291/LR, 86-0292/LR,	"	"
	86-0299/LR, 87-0315/LR, 87-0317/LR, 87-0333/LR	"	"
F-16D	89-2158/LF, 90-0778/LF, 90-0781/LF, 90-0786/LF,	"	63FS
	90-0787/LF,	"	"
	87-0395/LF, 88-0153/LF, 88-0155/LF, 88-0157/LF,	"	310FS
	88-0158/LF, 88-0159/LF, 88-0162/LF, 89-2159/LF,	"	"
	89-2160/LF, 89-2170/LF, 89-2177/LF,	"	"
	88-0163/LF, 88-0167/LF, 88-0173/LF, 88-0175/LF,	"	311FS
	89-2164/LF, 89-2179/LF,	"	"
	83-1179/LF, 84-1323/LF, 84-1329/LF, 84-1330/LF,	"	61FS/314FS
	84-1397/LF, 85-1506/LF, 85-1508/LF, 85-1512/LF,	"	"
	85-1514/LF, 85-1515/LF, 85-1516/LF, 88-0154/LF,	"	"
	88-0156/LF, 88-0161/LF	"	"

Uiteraard ook hier enkele squadron- en wing-commanders. Zo had F-15E 87-0185 "58FW" opschriften, evenals F-16C 88-0505. Van een andere F-15 was alleen "555FS" te lezen. Het 314FS, dat inmiddels is omdedoopt tot het 61FS, had twee commanders rondvliegen: de 84-1314 met de oude aanduiding en de 83-1140 met "61FS" op de staart. Ook de eveneens gebaseerde AFRes ("LR"-codes in plaats van "LF") had twee F-16's met opschriften rondvliegen: de 86-0283 met "944FG" en een onbekend toestel met "302FS" teksten. Tussen zoveel Eagles en Falcons vallen

bezoekende toestellen haast niet op maar ze waren ook de moeite waard, vooral de Skyhawk die 's ochtends vertrok was meer dan welkom. Ook de zwarte T-38 met "WM" code was leuk want deze eenheid heeft slechts enkele Talons, eigenlijk vliegt het 509BW met de B-2, als ze die binnenkort terminste genoeg hebben. De registratie van de A-6 moet nog bevestigd worden. Een canadese Challenger kon 's ochtends door teveel trillingen niet worden gelezen.

KC-135R	63-8008	USAF	4530G
T-38A	68-8097/CB	''	14FTW
	68-8157	''	
	..-.179/WM	''	509BW
A-4F	154209/NJ-621	USN	VF126
A-6E	157016/ND-510	''	VA304
CC-144	1446..	CF	

Poortwachters genoeg op dit veld, maar ze zijn vanaf de poort niet te zien! Wie echter de moeite neemt om even bij de wacht te gaan bedelen en dan (met toestemming) een paar meter het veld oprijdt ziet opeens een overdaad aan toestellen achter het wachtgebouw staan. Helaas zitten er veel nep-regi's tussen, wel leuk is de Eagle die ooit nog eens als TF-15A afgeleverd is.

AT-6	(?)/"42-3984"/X-1	USAAF	
F-84F	(52-6782)/"52-6779"	USAF	Thunderbirds
F-86F	(52-5323)/"52-4530"/FU-550	''	
F-100C	53-1716/LA	''	58TFTW
F-104C	(56-0892)/"63-13243"	''	
F-4E	67-0327/ZF	''	31TTW
F-15B	73-0108/'TAC 1'	''	58TFTW
T-33A	58-0745	''	

PHOENIX-PAPAGO **do.24-02-94**

Één van de bestemmingen in en rond Phoenix was het Army National Guard veld Papago waar het 'C'co/1Bn/108Avn een partij Hueys buiten heeft staan. Leuk aan deze toestellen zijn de grote gele neuscodes die in Europa al een lange tijd taboe zijn. Een basisbezoekje regelen ging bijna vanzelf en onze gids vond een praatje met een bouwvakker blijkbaar interessanter dan drie nederlandse spotters zodat we rustig onze gang konden gaan. "Alleen oppassen voor de Apache die dadelijk op gaat stijgen" was het devies. Die was overigens van het zuster-squadron van de Arizona ArNG op Silver Bell (1Bn/285Avn). In de hangaar stond ook een Kiowa die aangepast was voor het onderscheppen van drugs-delicten. Meerdere zuidelijke reserve-eenheden hebben één of enkele van deze toestellen.

UH-1H	0-66-0903/32, 0-66-16810/31, 0-66-17091/23,	US Army	Az ArNG
	0-67-17606/16, 0-68-15222/22, 0-68-15635/36,	''	''
	0-68-15760/37, 0-69-15303/33, 0-70-16309/18,	''	''
	0-70-16454/30, 0-70-16496/35, 0-71-20226/17,	''	''
	0-71-20276/20, 0-74-22422/29	''	''
OH-58A	0-71-20560	''	RAID/Az ArNG
AH-64A	90-0313	US Army	Az ArNG

DAVIS-MONTHAN **vr.25-02-94 t/m ma.28-02-94**

Dit veld, en dan met name het hier gevestigde AMARC, was één van de hoofddoelen van onze trip. We zijn hier zo'n 3½ dag geweest, en die tijd hadden we hard nodig. Het gaat echter te ver om hier de resultaten van AMARC, de omliggende

scrapyards en het Pima museum te geven, want dan was dit blad voor de rest van het jaar en een goed deel van volgend jaar met alleen maar nummertjes gevuld. We beperken ons daarom tot hoofdzakelijk de operationele kisten. We beginnen met de gebaseerde toestellen. De Herculessen zijn van buiten het veld goed te lezen (vanaf Valencia Road ter hoogte van "Bob's Air Park" tegen het veld aan rijden) maar voor de A-10'en biedt de tweewekelijkse bustour (vooraf reserveren!) een goede uitkomst. Bewapent met een goed stel ogen en een memo-recorder zijn er dan goede resultaten te behalen. Alleen jammer dat er veel ex-Alconbury, -Bentwaters en -Woodbridge toestellen tussen zitten. Eveneens gebaseerd zijn enkele Pave Hawks van de AFRes, de US Customs en uiteraard een vliegclub.

A-10A	78-0650/DM, 78-0657/DM, 78-0689/DM, 78-0709/DM,	USAF	333FS
	79-0144/DM, 79-0168/DM, 79-0209/DM, 79-0214/DM,	"	"
	80-0160/DM, 80-0195/DM, 80-0216/DM, 80-0232/DM,	"	"
	81-0979/DM, 82-0665/DM,	"	"
	78-0641/DM, 78-0673/DM, 79-0170/DM, 79-0202/DM,	"	357FS
	80-0141/DM, 80-0143/DM, 80-0190/DM, 80-0207/DM,	"	"
	80-0212/DM, 80-0226/DM, 81-0943/DM, 81-0950/DM,	"	"
	81-0961/DM,	"	"
	78-0670/DM, 79-0174/DM, 80-0146/DM, 80-0179/DM,	"	358FS
	80-0203/DM, 80-0234/DM, 80-0281/DM, 81-0942/DM,	"	"
	82-0648/DM,	"	"
	79-0085/DM, 79-0210/DM	"	355FW
OA-10A	79-0197/DM, 80-0167/DM, 80-0220/DM, 80-0233/DM,	"	333FS
	80-0278/DM, 81-0941/DM, 81-0974/DM	"	"
	80-0147/DM, 80-0176/DM, 80-0236/DM, 80-0270/DM,	"	357FS
	80-0280/DM,	"	"
	79-0190/DM, 81-0997/DM	"	358FS
EC-130H	65-0989/DM, 73-1580/DM, 73-1583/DM, 73-1584/DM,	"	41ECS/43ECS
	73-1585/DM, 73-1587/DM, 73-1590/DM, 73-1592/DM,	"	"
	73-1595/DM	"	"
MH-60G	90-26224, 90-26228, 90-26229	"	71SOS/AFRes
O-2A	69-7641 ?	ex USAF	
T-34A	(?)/N6306D	"	
Ce.550	N3262M	US Customs	
UH-60A	79-23299	"	

De volgende A-10'en hadden '355FW' titels: 79-0085, 79-0210 en een onbekend exemplaar. De O-2 leek niet echt vliegwaardig maar stond wel geparkeerd bij de vliegclub. In verband met het goede weer zijn hier regelmatig zogenaamde "Snowbird" deployments te vinden van Air National Guard eenheden. Deze staan dan op een platform langs de openbare weg (Golf Links) geparkeerd. In ons geval hadden twee eenheden het zonnige zuiden opgezocht: het 107FS uit Michigan en het 170FS uit Illinois, beide vliegend met echt "oude" F-16's. Leuk detail is dat de 78-0003 de oudste nog operationeel vliegende F-16 is.

F-16A	78-0003/MI, 78-0020/MI, 78-0049/MI, 78-0058/MI,	USAF	107FS/Mi ANG
	79-0333/MI, 79-0342/MI, 79-0347/MI, 80-0485/MI,	"	"
	80-0501/MI, 80-0503/MI,	"	"
	82-0952/SI, 82-0975/SI, 82-1002/SI, 82-1004/SI,	"	170FS/Il ANG
	82-1017/SI, 83-1072/SI, 83-1077/SI	"	"
F-16B	79-0432/MI, 80-0626/MI,	"	107FS/Mi ANG
	83-1168/SI, 83-1170/SI	"	170FS/Il ANG

Van een SI'er kon niet meer dan "183FG" gelezen worden, mogelijk is dit de 83-1083. Een ander toestel van dezelfde club had "170FS" titels: dat was F-16B 83-1170. En dan de bezoekers, ook wat dat betreft is dit veld bijzonder leuk,

want zelfs in het weekend vliegen de bezoekers je om de oren. Nou valt het niet mee om tijdens de strooptochten langs de hekken van AMARC ook de bezoekers in de gaten te houden (een C-9 heb je voor je het weet gemist, bemerkte Marco achteraf) maar we hebben het toch geprobeerd. Om te beginnen de vrijdag:

C-130E	61-2370	USAF	115ALS/Ca ANG
C-130H	83-0489	"	139ALS/NY ANG
C-9A	67-22584	"	
T-38A	63-8243	"	
	68-8198/CB	"	14FTW
C-121A	48-609/N494TW	ex USAF	MATS
TA-4J	15..../B-102, 15..../B-104	USN	TW2
F/A-18A	163106/VW-04, 163144/VW-10, 163152/VW-01	USMC	VMFA314

Vrij pijnlijk waren de twee niet gelezen Skyhawks maar daarvan zouden we er later tijdens de trip nog genoeg van zien. Hornet VW-04 is niet zelf gelezen maar later wel met deze regi bevestigd, de andere twee konden we ook niet lezen maar die hadden we een week daarvoor op El Toro al gezien. 's Middags kondigde een zwaar ronkend geluid het overvliegen van een heuse Constellation in USAF-kleuren aan, dat was wel om even stil van te worden. De zaterdagmiddag werd grotendeels doorgebracht in het P(r)ima museum (trek er gerust een halve dag voor uit!) dat ongeveer in het verlengde van de baan ligt. Enkele bezoekers konden daardoor niet aan onze aandacht ontsnappen, alleen een A-6 verraste ons zodanig dat deze niet gelezen werd.

C-130E	62-1837/MN	USAF	109ALS/Mn ANG
RF-4C	64-1068	"	192RS/Nv ANG
T-38A	67-14958	"	
T-1A	91-0080	"	52FTS

De aanduiding T-1 zal bij menig spotter nog gefronste wenkbrauwen opleveren, het gaat hier om de Beech 400 die hard op weg is de nieuwe standaard meermotorige trainer van de US Air Force te worden. Het zou niet bij dit ene exemplaar blijven. De zondagochtend werden de laatste scrapyards uitgekamd, en ook toen bleven de bezoekers af en aan vliegen. Terwijl Stip en Marco bij "Bob's Air Park" door het hek stonden te turen (er overheen klimmen valt niet aan te raden in verband met hoogst actieve billebijters) kwam er telkens 'n T-1 recht over. "Ach, het zal wel steeds dezelfde zijn" dachten zij nog. Perry, die een stuk verderop stond, had ze echter alle zes gelezen! Een A-10 zonder code maar met een blauwe staartband en een Skyhawk die voor de verandering wèl gelezen werd complementeerden het bezoek van die ochtend. Ook noemenswaardig was Stip, ook weer even achter het stuur, die met zijn versie van "high-power driving" een onuitwisbare indruk op de overige aanwezigen wist te maken.

A-10A	..-0256	USAF	
T-1A	89-0284, 90-0401, 91-0076, 91-0080,	"	52FTS
	91-0087/LB, 91-0089/LB	"	"
TA-4J	158712/B-142	USN	TW2

De maandagochtend werd bijna geheel in beslag genomen door de bustour over de platformen van Davis-Monthan en gedeelten van AMARC. Een C-9 van de Navy kon als enige bezoeker genoteerd worden, een T-38 werd gemist omdat achteraf de memo-recorder het op dat moment af had laten weten, pijnlijk... Mogelijk zijn er meer bezoekers geweest maar die zijn door onze fixatie op AMARC geheel aan onze aandacht ontsnapt.

C-9B	163512/JS	USN	VR46

Met AMARC in de achtertuin is het voor dit veld natuurlijk niet moeilijk om een hele berg poortwachters te hebben die ze om niet al te belachelijk te worden het "Davis Monthan AFB Warrior Park" hebben genoemd. Helaas zitten er nogal wat neppers bij die lichtelijk afbreuk doen aan de geloofwaardigheid van deze verzameling. Dat wil zeggen: voor spotters, want John Public kan het geen snars interesseren dat bijvoorbeeld Robin Olds' Phantom eigenlijk een US Navy F-4N is.

A-7D	68-8229/DM	USAF	355TFW
A-10A	(79-0116)/"77-117"/DM	''	355FW
B-52D	56-0659	''	
C-130A	56-0493	''	162TFG/Az ANG
F-100F	(?)/"56-3951"/SS	''	309TFS
F-105D	61-0159/RM	''	354TFS
CH-3C	65-5692	''	
U-2C	56-6716	''	
OV-10A	(?)/NF/'602TAirCW'	''	22TASTS
F-4N	(150639)/"40-829"/FG	"USAF"	433TFS

Als afsluiter twee andere niet meer vliegwaardige bewoners van dit veld. De A-10 ziet er nog prima uit maar schijnt toch echt voor Battle Damage Repair Training gebruikt te worden. De Sabre tenslotte is eveneens onderdeel van het "Warrior Park" maar staat langs de flightline tussen de gebouwen gepaald.

A-10A	75-0282/DM	USAF	357FS
F-86L	51-6071/FU-071	''	

PINAL / MARANA / SILVER BELL **ma.28-02-94**

Ooit was dit veld eigendom van de CIA en was spotten er niet echt aan te raden, tegenwoordig zwaait "Evergreen Airlines" er de scepter maar nog steeds kom je er niet echt makkelijk op. De enorme hoeveelheid opgeslagen Boeings en wat al niet meer zij was natuurlijk een fraai gezicht maar wij interesseerden ons meer voor de eveneens hier gevestigde Army National Guard. Hun gedeelte heet "Silver Bell" en om dat te bereiken moest eerst de poort van Evergreen genomen worden. De grote baas van Evergreen heeft hier een museumpje gevestigd en dat leek ons wel een goede smoes. Helaas bleek het museum dicht te zijn wat onze plannen danig in de war stuurde. De man aan de poort begon de zaak steeds minder te vertrouwen maar na wat gezeur mochten we gelukkig toch richting de Army, zolang we nergens onderweg zouden stoppen. Bij het 1Bn/285Avn, onlangs overgeschakeld op de Apache, had iemand wel een paar minuten tijd om ons rond te leiden, er stonden echter veel meer heli's dan verwacht zodat het toch nog op sprinten over het platform uitdraaide. Een groot deel van de gebaseerde toestellen zijn niet van de Nationale Garde maar van de Western Army Aviation Training Site (WAATS), een vervolg-opleidingseenheid voor verkennings- en Cobra-piloten. Beide eenheden hebben ook Kiowas en Blackhawks maar de onderlinge verdeling is niet duidelijk.

OH-58A	69-16146, 69-16199, 69-16233, 69-16234, 69-16287,	US Army	
	69-16337, 70-15337, 70-15517, 71-20520, 71-20614,	''	
	71-20631, 71-20722, 71-20824, 71-20865, 72-21153,	''	
	72-21224, 72-21276, 72-21292, 72-21348, 72-21366,	''	
	72-21450	''	
UH-60A	83-23848, 84-23971, 85-24411, 87-24639, 87-24640	''	
AH-64A	90-0313, 90-0314, 90-0315, 90-0322, 90-0323,	''	Az ArNG
	90-0325, 90-0326, 90-0331, 90-0334, 90-0336,	''	''
	90-0337, 90-0416, 90-0417, 90-0418, 90-0420,	''	''
	90-0421	''	''
AH-1E	77-22780, 77-22788, 78-23047, 78-23050, 78-23051,	''	WAATS

	78-23061	"	"
AH-1F	67-15496, 69-16446, 70-15993, 71-21031, 78-23105	"	"
TAH-1F	67-15505, 67-15809	"	"
TH-1F	67-15462, 67-15513, 68-17031	"	"
AH-1S	70-16092, 78-23071, 78-23074	"	"
TAH-1S	78-23066	"	"
TH-1S	70-16089	"	"

De Cobras bleken een allegaartje aan varianten te zijn en moesten dus allemaal op het "data-block" gelezen worden om ook de juiste aanduiding te weten te komen. Aan de rechterzijde van het platform had men onlangs een nieuwe hangaar gebouwd maar die was (gelukkig voor ons) nog niet in gebruik. Helemaal aan de andere kant van het platform stonden een flink aantal Cobras en Kiowas opgeslagen. Onze man wist te vertellen dat ze verkocht waren, maar aan wie?

OH-58A	69-16208, 69-16289, 71-20465, 71-20547, 71-20548,	US Army	
	71-20717, 72-21132, 72-21268, 72-21343, 72-21371	"	
AH-1E	78-23049	"	Mo ArNG
AH-1S	68-15064, 70-15966, 70-15985, 71-20991,	"	Az ArNG
	78-23069,	"	Mo ArNG
	67-15471, 67-15499, 67-15550, 70-16046	"	
TH-1S	68-17056, 70-15968, 70-16042, 70-16075	"	Az ArNG

Onderweg naar de hoofdpoort konden we het toch niet laten en werd er gestopt om ook enkele andere kisten op te kunnen nemen. Het museum bleek inderdaad gesloten maar enkele toestellen waren toch te zien. De inderhaast toegesnelde beveiligings-beambte kon dit allemaal niet waarderen maar wij wisten hem gemakkelijk af te bluffen door steeds zijn woorden uit zijn mond te nemen. De gemiddelde Amerikaan is niet zo slim en behoorlijk voorspelbaar dus met enige ervaring zijn ze zonder problemen onder de tafel te praten.

P-40K	(42-9749)/"21-05006"/53/N67253	USAAF
P-51D	(44-63576)/N2/N51DH	"
FG-1D	(92095)/4/NX67HP	USN
TBM-3E	91726/32/N5260V	"
T-28B	138334/KB-1/NX394W	"
Spitfire XVIe	TE356/DD-E/NX356TE	RAF

Van de vele civiele toestellen die hier opgeslagen zijn hebben we er vier gelezen die ons wel interessant leken, namelijk de tweede NASA Boeing 747 en drie Alouette III's van de Verenigde Naties (maar dan in het Spaans). Volgens sommige bronnen zou het hier om ex-mexicaanse Alouettes gaan. Bij vertrek van het veld werd de man aan de poort uitgezwaaid en bedankt voor de "samenwerking".

Boeing 747-100	911/N911NA	NASA	Johnson SFC
SA.316B	N4996G, N4997J, N49552	NU	

EL CENTRO **di.01-03-94**

Nadat we op Davis-Monthan meerdere malen Skyhawks als bezoekers hadden waargenomen leek het US Navy veld El Centro ons de moeite van het bezoeken waard. Op dit veld staan geen kisten vast gebaseerd maar het wordt vaak tijdelijk gebruikt door trainings- en "strike"-eenheden, vooral dankzij de nabij gelegen range. Wij hadden blijkbaar een goed moment uitgekozen want we stonden nauwelijks bij de hoofdpoort toen de eerste vier Skyhawks al in het circuit zaten. Ondertussen was al gebleken dat een basisbezoek niet mogelijk was omdat de Blue Angels aanwezig waren. Terwijl Stip dat te horen kreeg lazen Perry en

Marco een paar meter verderop de registraties van de downwind vliegende TA-4J's. Direct daarna werd koers gezet naar het einde van de baan waar deze fraaie toestellen al terugtaxiënd vanaf een berg hooi prima te fotograferen bleken. Ondertussen kwamen er nog eens vier, en daarna nòg eens vier A-viertjes binnen, wat een feest! En alsof dat nog niet genoeg was begonnen de Blue Angels even later hun show voor het 1994-seizoen te oefenen, gaaf! Dat Marco voor het lezen van een landende F-18 even later in een moddersloot behoorlijk weggezakt stond kon de pret niet drukken. Toen de show voorbij was werd naar de landing gereden die méér dan fraai bleek te zijn met een rolbaan waar echt niet veel millimeters nodig zijn om de langs de baan opgestelde toestellen te fotograferen. Er bleken in totaal zestien TA-4J's, zes Tomcats, zeven gewone Hornets en negen Blue Angels tijdelijk hier te staan. De Tomcats waren bewapent met oefenbommen en zijn dus van het informeel aangeduide "F/A-14A Bombcat" soort.

TA-4J	153522/B-137,	153680/B-119,	154650/B-122,	USN	TW2
	155076/B-106,	155082/B-159,	155102/B-124,	''	''
	155112/B-111,	155113/B-143,	156912/B-136,	''	''
	156933/B-123,	158073/B-130,	158117/B-161,	''	''
	158119/B-121,	158136/B-146,	158142/B-114,	''	''
	159796/B-100			''	''
F-14A	158630/ND-102,	159828/ND-100,	159833/ND-104,	''	VF301
	159863/ND-101,	160655/ND-110,	160664/ND-106	''	''
F/A-18A	161927/AF-306,	161929/AF-310,	161944/AF-311,	''	VFA203
	161948/AF-302,	161949/AF-304,	161956/AF-305,	''	''
	16..../AF-303,			''	''
	161931/-,	161941/5,	161945/6, 161957/2,	''	Blue Angels
	161975/3,	161984/4,	162883/1	''	''
F/A-18B	161932/7,	16..../-		''	''

De Skyhawk met modex (code) B-111 had "Marines" titels, het is gebruikelijk bij US Navy trainings-eenheden dat minstens één toestel deze titels draagt omdat de USN ook de vliegers van de USMC opleidt. De onderstreepte toestellen moeten nog bevestigd worden, ook niet alle Blue Angels zijn met 100% zekerheid gelezen maar men lijkt ten opzichte van het vorige seizoen hoofdzakelijk alleen de codes verwisselt te hebben. Twee C-12's vormden de bezoekers van deze ochtend waarbij vooral het US Navy exemplaar afkomstig van North Island geen genoeg leek te krijgen van het maken van approaches.

UC-12B	161320/RW	USN	VRC30
	161197/5T	USMC	MARTD El Toro

Drie niet meer vliegwaardige toestellen staan op dit veld bewaard, waarbij opgemerkt moet worden dat de Harrier niet gemakkelijk van buiten af te zien valt (hè Stip?). Helaas is de registratie van de vrij zeldzame Tiger onbekend.

TA-7C	154467/NJ	USN	
F-11A	(1.....)	''	Blue Angels
AV-8A	158698	USMC	

Tot zover deze greep uit een trip die ons drietal meer dan goed is bevallen. Er zijn nog veel meer velden aangedaan die het vermelden hier waard waren geweest maar we moeten ergens een grens trekken. Volgend jaar staat onder andere Florida en Texas op het programma, misschien doen we daar dan ook verslag van.

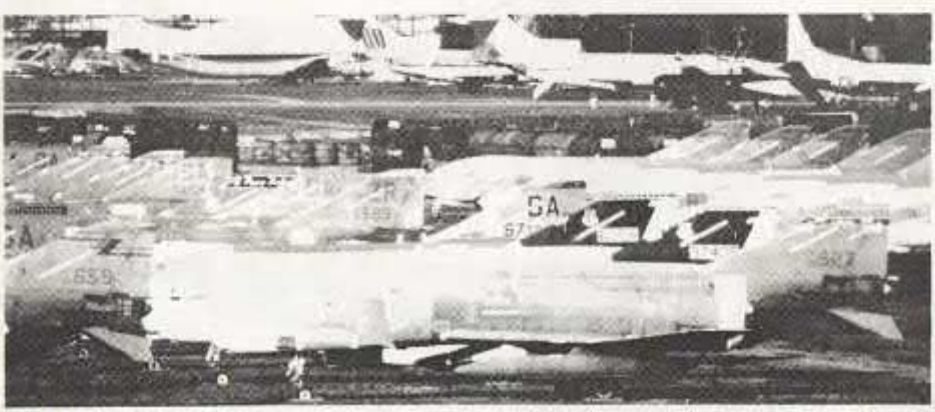
Deze uitgerekte Beechcraft is eigendom van de Nevada ANG, 192RS "High Rollers". Het is C-12J **86-0080** gefotografeerd op de thuishonk Reno-Cannon. (23-02-94)

Op het reserve-veld El Centro valt van buiten af zeer goed te platen, en met een beetje geluk staan er Skyhawks gedetacheerd, zoals deze TA-4J **156912.** (01-03-94)

De US Navy beschikt over 26 F-16's die gebruikt worden als agressors. TF-16N **163280** van het NFWS werd gefotografeerd in de landing van Miramar. (01-03-94)

De Tiger Meet werd dit jaar op Cambrai gehouden, helaas zonder open dag. De toch aanwezige spotters zagen onder andere deze Etendard mèt tijger-tanks. (07-05-94)

Tornado's van Lechfeld mogen zichzelf blijkbaar tegenwoordig ook tot de tijger-club rekenen waarvan de **46+36** in een toepasselijk jasje getuigd. (07-05-94)



Het AMARC op Davis-Monthan was één van de hoofddoelen van de recente VS-trip. Op de voorgrond "enkele" Phantoms, daarachter een stukje "Celebrity Row". (26-02-94)