ACE

Spotting Group Eindhoven

1995 / 2 **April**

Deze ATR-42 werd bij Aviation Cosmetics onderhanden genomen. Het toestel arriveerde in zijn Brit Air jasje. (03-1995)

Enige tijd later verscheen de **F-GHME** in zijn nieuwe jasje, dat van Air France Air Inter Express. (03-1995)

Shorts 360 **G-ZAPF** van Titan kreeg de kleuren van Emek Wings en werd voorzien van registratie **4X-CSL**. (03-1995)

REDACTIONEEL

SPOTTING GROUP EINDHOVEN
Postbus 1245
5602 BE Eindhoven

ACE AVIATION MAGAZINE
Pisanostraat 272
5623 CJ Eindhoven
040 - 455004

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

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

ABN-AMRO: 52.86.95.479
Giro: 69 91 468
Ten name van Spotting Group Eindhoven, met vermelding van naam en adres.

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

Beste lezers,

Tegen de tijd dat jullie dit lezen zit er een SGE-delegatie in Portugal. In navolging van de succesvolle zuid-Duitsland trip in oktober '94 is dit onze eerste "grote" reis. Er wordt veel geklaagd dat er bij ons "in de buurt" (Nederland, België, Duitsland) zo weinig meer te spotten valt, en dat is waar. Vandaar dat we ons heil iets verderop moeten gaan zoeken. Met de reis naar Portugal is SGE een nieuwe fase in haar bestaan ingegaan, wij hopen minstens één keer per jaar zoiets te kunnen gaan ondernemen. Over Portugal lezen jullie uiteraard alles in het volgende nummer.

MEDEWERKERS:
Aviation Cosmetics, Corné Beerens, Frans vd Broek, Ron van Dooren, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Michiel van Herten, Jeroen Jonkers, Pluggie, Patrick Reniers, Scramble & VSN BBS, Vliegbasis Eindhoven/Gilze-Rijen.

INHOUD:
Redaktioneel 1
SGE'tjes 2
In de Landing 3
ACtueel 11
Er Was Eens - Welschap in de oorlog . . 15
Transall C-160 (deel 1) 18
Thrillseekers - Roemenië 27
Oude Glorie - Coronet Poker 38

FOTO VOORPAGINA:
De RA-76759 is een Il-76T van Aeroflot die als eerste van een serie vluchten voor TransAirCharter op 29 maart op Eindhoven te bewonderen was.

SGE 'tjes

DE ACE EN SGE

Graag willen we aandacht voor het volgende. Het runnen van de SGE en de ACE gebeurd door een kleine groep mensen die dit al jaren doen en dan ook nog in hun vrije tijd. Voor ons is en blijft het nog steeds een uitdaging om voor jullie de ACE te maken en andere zaken te organiseren echter is het toch wel eng om te moeten constateren dat er maar weinig reacties komen op oproepen voor mensen die zich geroepen voelen om iets voor hun spottersvereniging te doen.
Mocht je interesse hebben om meer voor de SGE en de ACE te willen doen dan kun je kontakt opnemen met Jan-Pieter (040-434908) of Marco (040-455004). Je kunt ook een briefje sturen naar ons adres. Daarheen kun je natuurlijk ook artikelen of andere bijdragen sturen voor de ACE. Alvast bedankt.

SPOTTERSDAG MVK DE KOOY

Op donderdag 6 juli aanstaande wordt er op MVK De Kooy weer een spottersdag georganiseerd. Met de vlootdagen voor de deur hoopt men naast de bekende MLD deelnemers ook nog op andere bezoekers. Het programma ziet er als volgt uit.

13.00 tot 13.30 ontvangst in de traditiekamer met koffie en het vertonen van een Lynx film
13.30 tot 14.00 bezoek aan de traditiekamer
14.00 tot 16.00 bezoek aan het platform en de onderhoudshangaar
16.00 tot 16.15 demonstratie Lynx helikopter

Mocht je interesse hebben om deze spottersdag te bezoeken dan kun je je opgeven bij de reiscommissie. Stephan is telefonisch bereikbaar op nummer 040-521127. Je kunt je opgeven tot 20 juni.

REISCOMMISSIE

Het doet ons goed dat er veel aanmeldingen zijn voor de basisbezoeken in de eerste helft van dit jaar. Daarnaast is de reiscommissie druk in de weer met het programma voor de tweede helft van dit jaar. Van de Belgische landmacht is er al toestemming om hun nieuwe basis Bierset te bezoeken. Men vond dit beter daar zowel de eenheden van Butzweilerhof en Aachen-Merzbruck nog voor september van dit jaar daarheen verhuizen. Voor meer nieuws over basisbezoeken kun je lezen in de bijgevoegde nieuwsbrief en de volgende ACE.

IN DE LANDING

MILITAIR SEPTEMBER 1994 AANVULLINGEN

27	FB-..	F-16B	1sm	*
28	A-528	Alouette III	GpH	

MILITAIR NOVEMBER 1994 CORRECTIE

20	43	N.262E	Aeronavale	dep. 21e 09.55u as "FMN616"

Deze franse Nord 262 kwam naar Eindhoven samen met een turkse Transall en een italiaanse Falcon 50 (zie ACE 1994/6) i.v.m. een oefening met o.a. turkse mariniers.

MILITAIR DECEMBER 1994 AANVULLINGEN

01	3..	P-3C(II)	MarPat	* 14.15u, "NRN137", to EHVB
	83-0502	C-20A	76ALS	"Mot32"
05	FA-105	F-16A	BLu	
	FA-111	F-16A	BLu	
06	...	C-130		09.30u
	...	F-16		11.00u
14	FB-12	F-16B	BLu	* 11.50 3x, "AFB222"
21	CH07	C-130H	20sm	10.58u, "AFB623"

MILITAIR JANUARI 1995 AANVULLINGEN

01	J-146	F-16A	314sqn	
	J-206	F-16A	314sqn	
	300	P-3C(II)	MarPat	
05	83-0500	C-20A	76ALS	16.15u, "Mot38"
11	J-145	F-16A	314sqn	
	J-206	F-16A	314sqn	
19	FA-..	F-16A	BLu	* 12.10u
	3..	P-3C(II)	MarPat	* 12.30u, "NRN092"
	J-...	F-16		* 16.10u, to EHVK
	B-75	Bö-105CB	299sqn	
20	J-...	F-16	313sqn	* "Garvy01", to EHTW
24	XV733	Wessex HCC.4	Queens Flt.	14.00u, to ETUO
31	CH-..	C-130H	20sm	* 10.30u, "AFB667", EBOS/EHGR
	FB-..	F-16B	10w	* 15.45u, "Tiger96"

MILITAIR FEBRUARI 1995

01	...	F-16B		* 11.45u 2x
03	LX-N90454	E-3A	NAEWF	* 09.55u, "Nato13"
	FB-..	F-16B	BLu	* 10.28u 3x, "AFB102", to ETAD
	CH-03	C-130H	20sm	* 14.42u, "AFB628", to EHGR
	A-464	Alouette III	GpH	"A464"

07	G-27.	C-130H-30	334sqn	* 10.45u
08	J-...	F-16A	306sqn	* 10.40u, "m1631"
	J-...	F-16	306sqn	* 10.51u, "m1633"
	J-...	F-16	306sqn	* 10.53u, "m1632"
09	J-...	F-16B	314sqn	* 10.35u, "m1976"
	CH-11	C-130H	20sm	* 11.58u 3x, "AFB606"
	G-27.	C-130H-30	334sqn	* 14.23u, "AFB629"
	68-8932	C-9A	75AAS	* 15.15u, "Tune74"
	CH-03	C-130H	20sm	* 15.00u/16.00u, "AFB621"
	A-218	Alouette III	298sqn	"Doris218"
	A-536	Alouette III	GpH	
	G-275	C-130H-30	334sqn	* "AFB626"
	J-136	F-16A	314sqn	
	J-226	F-16A	314sqn	
	83-0502	C-20A	76ALS	
10	G-275	C-130H-30	334sqn	* 10.30u/11.30u,14.30u,"AFB629"
	CH-..	C-130H	20sm	* 11.30u/12.30u, "AFB606"
13	J-360	F-16A	314sqn	
14	G-275	C-130H-30	334sqn	* 09.45u/10.45u, "AFB628"
	...	F-16		* 10.30u 3x
	38+41 ?	F-4F	Luftwaffe	* ±11.00u
	CH-02	C-130H	20sm	* 11.55u, "AFB623", from EHGR
	B-..	Bö.105CB	299sqn	14.55u, white c/s
	...	F-16A		* 15.00u
15	...	F-16B		* 15.45u
16	F.-..	F-16	23sm	* "AFB424"
20	J-651	F-16B	312sqn	*
21	J-201	F-16A	314sqn	*
	J-6..	F-16B	306sqn	*
	J-...	F-16	323sqn	
	XR498/X	Wessex HC.2	60sqn	* "RFR3C65A"
	XS674/R	Wessex HC.2	60sqn	* "RFR3C65B"
	XR517/N	Wessex HC.2	60sqn	* "RFR3C65C"
22	LX-N90453	E-3A	NAEWF	* 12.00u/12.40u, "Nato13"
23	...	F-16B		* 14.30u
24	R-02	AB.412SP	SAR flt.	
	A-...	Alouette III	300sqn	Grasshopper c/s
	3.+..	F-4F	Luftwaffe	*
28	J-266	F-16B	313sqn	* 14.09u, "Metal01"

Op de 9e was er een nieuwe C-9A te zien op een oefenvluchtje. Deze staat tijdelijk op Ramstein gestationeerd zodat de eigen kisten voor onderhoud naar de States kunnen. De drie Wessi op de 21e vlogen laag over het veld op weg naar Laarbruch en Mendig. Verder vallen de vele Herculessen op die regelmatig langs komen.

MILITAIR MAART 1995

01	3..	P-3C(II)	MarPat	* 12.15u
	G-275	C-130H-30	334sqn	* 13.51u/14.28u, "AFB666"
	PH-SBK	Be.200	MLD	13.46u/14.45u, "NRN366"
02	LX-N90451	E-3A	NAEWF	* 11.40u/12.25u, "Nato24"
	G-275	C-130H-30	334sqn	16.06u, "BAF670"
	...	F-16		* 16.10u
	60-00../LA	B-52H (2x)	2BW/20BS	o 15.15u, "Jambo31/33"
	A-464	Alouette III	GpH	"A464
03	...	F-16		* ±15.20u
	60-00../LA	B-52H (2x)	2BW/20BS	o 15.10u, "Jambo21/22"

06	LX-N90446	E-3A	NAEWF	* "Nato13"
07	84-0191	KC-10A	722ARW	a 10.36u, "Prost07"
	FB-05	F-16B	BLu	* 10.55u, 11.13u
	J-... (4x)	F-16	KLu	* 11.30, base attack
	60-00../LA	B-52H (2x)	2BW/20BS	o 13.12u
	B-70	Bö-105CB	299sqn	* 13.15u, "B70", over Oirschot
	AT-13 ?	Alpha-Jet	9w	* 13.57u, "AFB516"
	FB-22	F-16B	10w	* 15.13u, "Tiger91"
	G-275	C-130H-30	334sqn	17.45u, "AFB670"
08	FB-22	F-16B	10w	* 10.30u/11.00u
	FB-14	F-16B	nb	* 11.00u
	X....	Wessex HAR..	22sqn	* 11.30u, "RFR13LO", to ETUR
	83-0500	C-20A	76ALS	* "Mot35"
09	FB-22	F-16B	10w	* 15.00u, "AFB106"
	FB-02	F-16B	BLu	* 15.19u, "AFB107"
	83-0500	C-20A	76ALS	15.31u/15.59u
	L-01	PC-7	EMVO	* 15.55u, "NAFL01"
	F.-..	F-16	10w	* 16.01u, "Tiger32"
10	CH-12	C-130H	20sm	* 11.50u/12.22u, "AFB624"
	84-0191	KC-10A	722ARW	d 14.24u, "Reach40191", to EGUN
	5803	An.24V	3SMDLP	a 14.42u, "CSF409A"
				d 15.05u, "CSF409B", to LKKB
14	J-...	F-16B	313sqn	* 11.30u
15	...	C-130		
16	J-...	F-16	313sqn	* "Tiger21"
20	1104	An.30	Rom.AF	"RAF1104/OSY2701", to EBMB
21	G-27.	C-130H-30	334sqn	* 08.20u
	B-..	Bö-105CB	299sqn	15.20u
	..-....	C-21A	76ALS	* "Mot29"
22	G-02	SA330L	Rijkswacht	17.25u, "OTGIB"
24	...	F-16A		* 15.35u
27	F.-..	F-16	1w	* "AFB159"
28	FB-24	F-16B	2sm	* 12.00u, "AFB219", to EBBE
	J-016	F-16A	nb	a
	J-019	F-16A	nb	a
	J-021	F-16A	nb	a
	J-058	F-16A	nb	a
	J-512	F-16A	nb	a
29	AT-..	Alpha-Jet	9w	* 10.30u
	AT-..	Alpha-Jet	9w	* 10.30u
	308	P-3C(II)	MarPat	* 13.40u, "NRN121"
	J-016	F-16A	nb	d 14.30u, to EHVK
	J-019	F-16A	nb	d 14.30u, to EHVK
	J-021	F-16A	nb	d 14.30u, to EHVK
	J-058	F-16A	nb	d 14.30u, to EHVK
	J-512	F-16A	nb	d 14.30u, to EHVK
	FB-..	F-16B	1sm	* 15.10u, "Star14"
	G-275	C-130H-30	334sqn	
30	A-...	Alouette III	GpH	10.35u
	...	F-16B		* 15.30u
31	J-...	F-16	322sqn	* "Bols"
	J-...	F-16	311sqn	* "m1815"
	L-..	PC-7	EMVO	* "Diamond11", to EHWO

De KC-10 van de amerikaanse luchtmacht, die hier gedurende de eerste week van maart tijdelijk gestationeerd was i.v.m. crew-training, kwam op de 7e binnen onder callsign **Prost 07**. Op de 8e en 9e vloog hij resp. onder **Prost 08** en **Prost**

09, waarna hij de 10e weer via Mildenhall naar huis vertrok, echter niet na eerst nog een keer met tankboom uit laag over het veld te zijn gevlogen. Niet geheel duidelijk is of de C-20A **83-0500** de 8e, de 9e of gewoon beide dagen te zien was. Op de 10e een verrassing in de vorm van een tsjechische Antonov die maar een kleine 25 minuten op het Eindhovense beton heeft gestaan, alvorens terug te vliegen naar Praag-Kbely. Op de 20e weer een Antonov, nu echter een Roemeen, die Eindhoven als entry-point had voor een weekje "Open Skies" vluchten. Hij kwam hier binnen met callsign **Romanian Air Force 1104** en vertrok dezelfde dag nog als **Open Skies 2701** naar zijn uitvalsbasis Brussel-Melsbroek. De vijf Volkel F-16's die op de 18e binnen kwamen weken uit i.v.m. hevige sneeuwval op hun thuisbasis en zijn s'nachts in shelters gezet. Ze vertrokken een dag later met veel kabaal weer richting Volkel.

CIVIEL DECEMBER 1994

01	D-ICOA	Be200	Wurth KG		EDOP/EDDN	
	N2514Q	PA46			/EDDH	
	OY-BJT	SWM	Jetair		/	
02	G-BNRX	PA34	Futurama Ltd		EGHR/EHTX	03
	OY-JEO	SWM	Jetair	FOX616	EKRK/EKRK	
05	D-IIAS	Ce421			EDDK/EDVE	
	G-JETA	Ce500	IDS		EGLL/EGLL	06
	G-ROWN	Be200	Chauffair	CFR412	EGLC/EGTF	06
	G-VVIP	Ce421	Eagle	EGL01	EGTG/EGTG	
06	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX620/620E	EKRK/EKRK	07
	OO-LNC	Ce150			/	
07	F-GFHH	Da10	Air Entreprise	AEN224	EFLL/EDVV	
	F-GILE	Be200	Air Lec	ARL101	LFPB/LFPB	
	F-GJJJ	Be100	Chal'Air	CLG331/332	LFRK/LFRK	
	OO-IBI	Ce500	IBIS	DYE413	EBAW/LFST	
				DYE416/413	LFST/LFST	08
	OY-BJT	SWM	Jetair		/	
08	N8200E	Da50	Emerson		LFBU/CYFC	09
	OO-IBI	Ce500	IBIS	DYE416	LFST/EBAW	
	RA65099	Tu134A	Elfair	EFR9891/9892	Zhukovsky	vv 19
09	D-IBFS	Be200	Heberger		EDRY/EHBK	
	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGTF	
	OO-VLE	F.50	VLM	VLM592P/792P	EHRD/EHRD	11
	N2549V	Ce177			EBZZ/----	
13	G-BBFD	PA28			/	
	N3172K	Be36			/	
14	D-ILEI	Ce303			EDRY/EDRY	
	F-GHVG	SWM	Chal'Air	CLG881/882	EHBK/LFRK	
	G-OAVX	Be200	ATS Vulcan	AVT063	EGHI/LFQT	
				AVT063	EGSS/EGHI	
	HB-VGF	BAe125	Bosch		EDDS/EDDS	
	ZS-MMM	Be58			EGMD/EGMD	
	..-...	F.100	Fokker	F258W	/EHGR	
15	F-GGMS	Be200	Auboise		LFQB/LFQB/LFQB	
	G-BOIS	PA31			EBBR/EGGD	
	G-SWFT	Be200	Swyfair	SWF20	EGLF/EGWU	
	N39TW	Lj31			EGTK/EGTK	
	OO-IBI	Ce500	IBIS		EHBK/ESGP/EDOP	
	OY-AUO	SWM	Jetair	FOX627	EBBR/EBBR	16
16	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGTF	
19	D-CASA	Be300	Aero-Dienst		EDOP/EDOP/EDOP	
	OY-CEV	Ce500	Falck-Air	FLK319/320	EKOD/ESGP	20

	G-ORJW	F8L	W.Sutton		/	
	N361JP	Ce402	MKA		LFSD/----	
20	D-GNAT	PA34			EHRD/EDTD	21
	G-BSPF	Ce303	McDonald Kane		EGNX/EGNX	
	N243MA	F.27	AF&T/NEPC		BIKF/----	
	OY-CEV	Ce500	Falck Air	FLK320	ESGP/EKOD	
21	G-ROWN	Be200	Chauffair	CFR431/432	EGLL/EGLL	22
22	D-ICTA	Ce551	Preussag AG		EDRY/EDRY	23
	G-BVOM	F.27	Air UK	UKA792/9602	EGNJ/EGNJ	
	G-UKHP	BAe146	Air UK	UKA806/9603	EGPD/EGPD	
	PH-LXP	F.50	Air UK	UKA748/9601	EGSH/EGNV	
	PH-BDZ	B737	KLM	KLM104	LGAT/EHAM	
	PH-TVX	B737	KLM	KLM2123	EDDH/EHAM	
	PH-KVD	F.50	KLM Cityhopper	KLM044		
23	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGKK	

PH-GBS	01	PH-MEX	01,08	PH-RPW	06
PH-HYH	13	PH-PTE	16	PH-SBN	20
PH-KED	01	PH-RPH	13	PH-SBK	19
PH-KLU	24	PH-RPI	06,20	PH-TWP	01
PH-LPO	24	PH-RPS	02	PH-XPI	22
PH-MDX	07	PH-RPV	09,20		
OO-CMQ	08	OO-RJL	12,13,27	OO-RJR	09,16,18

Aviation Cosmetics had eindelijk weer eens een Oostblokker. Elfair's Tu134 **RA-65099** kreeg hier een nieuw jasje aangemeten. Tevens had Aviation Cosmetics deze maand nog een Ce182, de Ce177 **N2549V** en de Harvard **PH-KLU**. Deze laatste twee staan er tot op heden nog steeds.
Op de 14e een geheel witte (?) Fokker 100 op een testvlucht. Als het callsign overeenkomt met zijn constructienummer is de **PH-FZD** een goede kandidaat. Deze is een dag later vanaf Woensdrecht vertrokken naar Portugal als CS-TPF.
ACE had te werken aan de **OO-VLE** van de VLM en aan de NEPC Friendships. De **PH-KFG** vertrok de 16e voor crewtraining naar Engeland terwijl de **N243MA** op de 20e arriveerde en op de 23e **PH-RTG** werd. Het feit dat beide toestellen nu bij het groepje "stored" staan voorspelt niet veel goeds. Rainbow tot slot kreeg op de 19e de Ce402 **N361JP** binnen voor de inbouw van lange-afstandstanks. De Cessna was voorheen de SX-ABG van Makedonis en Thranikes.
Mist op schiphol op de 22e leverde 3 Air UK's, 2 KLM's en 1 Cittyhopper op.

CIVIEL JANUARI 1995

03	G-BEZL	PA31	London Flight	LOV600P/059	EHAM/EDDH	
				LOV060/601P	EDDH/EHAM	
	OY-BTP	PA31	Aalborg Air Taxi	DAX032/033	EKBI/EKBI	04
04	F-GHVG	SWM	Chalair	CLG881/882	LFRK/LFRK	
	OY-BIS	Mu2	Jetair	FOX003	EKRK/	
05	F-GFEA	PA31T	Bremond		LFRM/LFRM	
06	D-IEVA	Ce414	Aerowest		EPKK/EDDV	
	D-ILEI	Ce303			EDDR/EDRY	
	OE-GSW	Ce560	Tyrolean Jet		LOWI/EHRD	
09	D-IEVA	Ce414	Aerowest		EDDV/	
10	G-EGJA	TB20	Williamson		EGTR/EGTR	11
11	F-GETJ	Be90	Chalair	CLG221/222	LFRK/LFRK	
	F-GSIN	Be200	Sinair	SIN021	LFLY/LFLY	
	G-OCFR	Lj35	Chauffair	CFR131/132	EGLL/EGLL	
12	F-GILJ	Be200	Air Lec	ARL106	LFPB/LFPB	
	D-GIGF	PA34			EDRK/EDCB/EDRK	

13	D-EMIE	PA46			EPKK/EDDV	
	F-GHDX	Da10	West Reefer Line		LFRQ/LFRQ	
	HB-VLF	HS125	Scintilla-Bosch		EDDS/EDDS	
15	OY-BJT	SWM	Jetair	FOX1000	EHAM/EHAM	16
16	D-EMIE	PA46	Aerowest		EDDV/EDDV	17
	F-GFVO	PA31T	Air Service Vosges		LFSG/LFSG	
	G-BKUY	BAe31	Air Foile	AFY801/802	EGHI/EGHI	17
	LX-SKS	E110	Skyservice	SKS110	EBKT/EBKT	
	OY-ARV	Mu2	Jetair	FOX004	EHAM/	
	SE-IHN	Ce414			EKBI/ESGL	
17	D-IKRA	Be200	Aerocontact		EDDS/EDDS	
	F-GILF	Be200	Air Lec	ARL106	LFPB/LFPB	
	N361JP	Ce402	MKA		----/EGPH	
	N6069E	Be35			EBOS/EBOS	
18	F-GHVG	SWM	Chalair	CLG881/882	LFRK/LFRK	
	G-JETN	Lj35	Heathrow Jet	HJC685	EGLL/EGLL	
	G-OAVX	Be200	ATS Vulcan	AVT061	EGHI/EGHI	
19	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGTF	
	OO-DAY	MS893			EBNM/EBNM	
20	D-EMIE	PA46	Aerowest		EPKK/EDDV	
	D-IDVP	Ce340			EDTY/EDTY	2x
	LX-SKS	E110	Sky Service	SKS110	EBKT/EBKT	
22	OO-EDA	BAe31	Eurodirect	SFI467P/468P	EBKT/EBKT	
23	F-GHVE	SWM	CAE	FEU419	LFSN/LFSN	
	OY-BYG	Ce340			EKVH/EKYT	
24	D-IEIR	Ce501	Disko		EDDS/EDDS	
	G-OSCC	PA32	Plant Aviation		EGSS/EGMC	25
25	D-HEBI	B.206			EDLN/EDZZ	
	G-DBAC	E110	ATS Vulcan	AVT01	EGHI/EGHI	
26	G-ROWN	Be200	Chauffair	CFR442/451	EGTF/EGLL	
27	F-GJTS	TBM700	Calif Services		LFOH/LFPB	
	OY-ARV	Mu2	Jetair	FOX003/003E	EHAM/EKRK	
	PH-HVV	B737	Transavia	TRA8163/092	EDDM/EHAM	
30	F-GCPB	PA28			LFSB/LFSB	31
31	G-BMZD	Be90	Cega Aviation		EGHI/EGHI	
	OY-BPM	SW2	North Flying		EKOD/EKOD	

PH-AMT	19	PH-JJG	18	PH-SDB	13
PH-AVT	18	PH-LFB	05	PH-SKE	16
PH-BOS	13	PH-RPI	30	PH-SLI	24
PH-BWB	24	PH-RPR	11,12	PH-SNE	16
PH-BWF	30	PH-RPS	18	PH-SNJ	18
PH-BWG	26	PH-RPV	13	PH-SSW	16
PH-CHF	30	PH-RPW	17,19,23	PH-TED	17
PH-CTG	16	PH-SBN	03	PH-TGA	05
PH-FWM	16	PH-SBO	23,30	PH-TWP	30
PH-GYN	19	PH-SBS	31	PH-996	18-27

OO-CMQ	09,10,23,24	OO-RJR	12	OO-TVI	04,06,17

Een bijzonder tamme januari-maand met een paar nieuwe visitors waaronder de nieuwe Bandeirante van ATS Vulcan op de 25e en één van de twee nieuwe HS125's van Bosch op de 13e. Op de 4e arriveert een nieuwe resident in de vorm van de Ruschmeyer **PH-GGW**, terwijl op de 6e de F-27 **PH-RFG** vanuit Lydd binnenkomt om niet meer weg te gaan. Beide NEPC Friendships staan nu te wachten op de dingen die komen gaan.

CIVIEL FEBRUARI 1995

01	F-GHVG	SWM	Chal'Air	CLG881/882	LFRK/LFRK	
	G-DBAC	E110	ATS Vulcan	AVT01	EGHI/EGHI	
	HB-VIS	Ce550	CAT Aviation	CAZ102/103	LSGG/LSGG	
02	D-ESOR	PA28			EDDW/EHHV	03
	F-GJAF	Be200	Darta Air Taxi	DRT5069/6059	LFPB/LFPB	
	N101SK	CL600	C.E. Smith Management		LFMN/EGGW	
03	N180CR	PA31	Quick Airways		EHGG/EHGG	
06	G-BBGB	PA27	Ravenair	RVR02	EGLL/EGCW	07
07	G-SING	Be60	Sasha Fashions		EGTF/EGTF	
	N55RT	Lj55	Townsend Engeneering		EHRD/BIKF	
08	F-GHVG	SWM	Chal'Air	CLG882/883	LFRK/LFRK	
	G-BAVZ	PA27	Ravenair	RVR03/03P	EGLL/EGSH	
	G-BMZD	Be90	Cega Aviation		EGHR/EGHI	
	I-ALPR	Lj55	Alpi-Eagles	ELG004	EHAM/LIPR	
	I-SASA	PA31T	Special Air Services		EGHH/LIME	09
09	D-IERH	PA60			EDDM/EDDM	
	F-GLPE	PA31T	Pan Europeënne A.S.		LFLY/EHAM	
	OY-AUO	SWM	Jetair	FOX048/07	EKRK/EHRD	14
	OY-BVV	Be33	Aviation Assistance		EKRK/EKRK	
	OY-FRE	PA31	North Flying		EKRK/EKRK	
10	OE-LLL	DHC8	Tyrolean	TYR8501/9002	LOWI/LOWI	14
	N2706X	Ce335			EGKB/EGKB	
	N727HC	B727	Jerrold Perenchio		EGSS/EGSS	
13	OE-FBS	Ce551	Airlink	JAR15	LOWS/EDDS	
	HB-LRY	PA34	FFA Air Travel		LSZR/LSZR	
	VR-BUL	Ce560	Fegotila Ltd.		EGBJ/EGBJ	
14	D-ICCC	Ce500	EFS Flug Service		EDDF/LFST/EDDF	
	G-KWIK	P.68	Travelair UK		EGBE/EGBE	
	G-OSNB	Ce550	Scottish & Newcastle		EDDW/EGPH	
	OE-LLH	DHC8	Tyrolean	TYR9001	LOWI/LOWI	21
15	F-GHVG	SWM	Chal'Air	CLG881/882	LFRK/LFRK	
	G-BMZD	Be90	Cega Aviation		EGHI/EGHI	16
16	I-ALPR	Lj55	Alpi-Eagles	EGL004	LIPZ/LIPZ	
	D-ILTC	Ce551	Luft-Taxi Osnabruck		EDDG/EDDG	
	F-GEPE	PA31T	Pan Europeënne A.S.		LFLY/LFLY	
17	D-IFLA	Ce421			EDFE/EDDS	
	G-OSNB	Ce550	Scottish & Newcastle		EGSS/EGHI	
	N541JA	Be60			EHGG/EHBK	
	OE-KMU	PA32			LOWW/LOWW	
19	N71TH	Da50	Sony		EGLL/EDDS	20
	OY-AUO	SWM	Jetair	FOX062	EHRD/EHAM	
20	G-ZAPI	Ce500	Titan	AWC339P/339A	EGSS/ESGP	21
	OY-JER	SWM	Jetair	FOX063/063E	EKRK/EKRK	21
	N71TH	Da50	Sony		EDDS/EHAM	21
21	F-GGVV	Be200	AirLec	ARL104	LFPB/LFPB	22
	F-GILJ	Be200	AirLec	ARL103	LFPB/LFPB	22
	F-GIVV	Ce340			LFRV/LFRV	
	G-ZAPF	Sh360	Titan/Shorts		EGTE/EGTE	27
	G-ZAPI	Ce500	Titan	AWC339B/339P	ESGP/EGSS	
	OE-FHW	Ce501	Comtel Flug	COE211/221	LOWW/LOWW	22
22	G-OAVX	Be200	ATS Vulcan	AVT063/064	EGHI/EGHI	
	HB-LRI	PA42	Capax Air		LSZH/LSZH	
	OY-AUO	SWM	Jetair	FOX...	EHAM/----	
23	D-IPPP	Ce421	Fidler Air Service		EDDN/EDDN	
	N71TH	Da50	Sony		EDDK/EDDK	
25	HB-LOL	ACB40	Alistar		LSZA/LSZA	26

27	HB-LOZ I-ALPR	PA31T Lj55	Heli-Linth Alpi-Eagles	ELG004	LSZH/LSZH LIPZ/LIPZ

PH-ALN	02,03	PH-KIK	02	PH-SDA	17
PH-AST	23	PH-LUU	23	PH-SDD	07,09
PH-CBA	01	PH-MDX	03	PH-SKB	27
PH-DZI	15,16	PH-NZX	09-16	PH-SLI	10
PH-EEF	02	PH-RPH	02	PH-SPY	22
PH-EGC	01	PH-RPR	24	PH-SVF	03
PH-HWH	01,02	PH-RPV	09,28	PH-TGK	16
PH-JBC	20	PH-SBN	10,15,20	PH-TLN	08,16
PH-JNA	03	PH-SBO	20		
OO-TVI	02	OO-RJL	06,07,20,21	OO-DCM	02,08,09,10 13,16
G-JETA	02,19,20,22,23				

Zoals je in het bovenstaand overzicht ziet hebben we de jongste aanwinst van Dynamic, de **G-JETA**, bij de nummertjes gezet. Eveneens een nieuwe kist is de Embraer 110 **G-DBAC** van ATS Vulcan op de 1e. Interessant was de Challenger op de 2e, welke Nice-Luton via Eindhoven vloog, terwijl Quick Airways haar nieuwste Navajo toonde op de 3e.
Raadselachtig was het op de 6e omdat Piper 27 **G-BBGB** volgens het overzicht op de 7e vertrok als **G-BAVZ**. Eveneens op de 7e Learjet 55 **N55RT** op weg naar Keflavik. Verder een italiaanse Learjet 55 van de Alpi-Eagles op de 8e welke ook op de 16e en 27e te bewonderen was. Hoogtepunt van de maand op de 10e in de vorm van een privé Boeing 727; de **N727HC** vloog een retourtje Stansted.
Ook Aviation Cosmetics had een drukke maand. Tyrolean stuurde de Dash 8 **OE-LLL** en **OE-LLH**, KLM Helikopters liet de Bö.105 **PH-NZX** omspuiten, terwijl ex Titan Shorts 360 **G-ZAPF** de 21e binnen kwam, gespoten werd als **4X-CSL** van Emek Wings, maar op de 27e toch weer vertrok als **G-ZAPF**. Verder staan ook de Harvard en Cessna 177 nog steeds binnen.
Als laatste kunnen we melden dat BASE nogal wat capaciteit inhuurde bij Jetair. Metro **OY-AUO** en de Mitsubishi MU-2's **OY-ARV**, **-ATZ** en **-BIS** waren de gelukkigen.

ACTUEEL

KDC-10 KOMT ERAAN (DEEL 2)

Het hele test-programma schijnt een vertraging van zeven of acht weken te hebben opgelopen. Als nieuwe startdatum wordt nu 15 mei genoemd. Overigens is de eerste KDC-10 de **T-264** en niet de **T-235**.

334SQN

Geheel ten onrechte is de **C-7** in het vorige overzicht weggevallen, maar dit toestel is er nog wel degelijk.

C-1 C-2 C-3 C-4 C-5 C-6 C-7 C-8 C-9 C-11	camo c/s VIP c/s camo c/s wit c/s grijs c/s wit c/s camo c/s demo c/s camo c/s wit c/s	"UN"-markings
G-273 G-275		"Ben Swagerman", detachement Melsbroek "Joop Mulder", detachement Melsbroek
T-264		wordt op 15 mei afgeleverd

ZOMERDIENSTREGELING

Met ingang van 26 maart is de zomerdienstregeling van kracht. Eerst een overzicht van de vakantiecharters.

periode	dag	bestemming	maatschappij
010595 t/m 231095	1.....	Faro	Transavia
020595 t/m 241095	.2.....	Kreta	Transavia
030595 t/m 251095	..3....	Palma	Transavia
270495 t/m 270995	...4...	Izmir	Air Alfa
210695 t/m 280995	...4...	Istanbul	Air Alfa

In het hierna volgende overzicht worden een aantal afkortingen gebruikt. De callsigns 5E... zijn van BASE, KL... van KLM Cityhopper, QG... van Dynamic Airlines en LJ... van Alsair. De type-aanduidingen: J31 is Jetstream 31, F50 is Fokker 50, CE500 is Cessna Citation, BE is Beech 90/Beech 200, SF3 is Saab 340 en var staat voor diversen. Het sterretje (*) bij bestemming betekent dat er via Rotterdam wordt gevlogen.

tijd	A/D	callsign	bestemming	dag	type
06.45	D	5E501	Birmingham *	12345..	J31
06.45	D	5E059	Hamburg	12345..	J31
06.45	D	5E600	Manchester *	12345..	J31
07.00	D	KL451	London LHR	12345..	F50
07.10	D	KL093	Parijs CDG	12345..	F50
07.10	D	QG413	Straatsburg	.234...	CE500
07.15	A	5E463	Maastricht	12345..	var
07.35	D	KL002	Amsterdam	12345..	SF3
07.35	D	5E463	London LGW	12345..	var
08.10	A	LJ100	Straatsburg	.234...	BE
08.35	A	RQ300	Zurich	12345..	J31
08.40	D	KL002	Amsterdam	.....6.	SF3
08.55	D	RQ301	Zurich	1234...	J31
09.35	A	5E060	Hamburg	12345..	J31
09.50	D	5E160	Hamburg *	12345..	J31
10.15	A	KL094	Parijs CDG	12345..	F50
10.20	A	KL452	London LHR	12345..	F50
10.35	A	5E464	London LGW	12345..	var
10.50	A	KL005	Amsterdam	12345..	SF3
10.55	D	5E464	Maastricht	12345..	var
11.05	A	5E502	Birmingham *	12345..	J31
11.35	A	5E601	Manchester *	12345..	J31
12.30	D	KL006	Amsterdam	12345..	SF3
14.00	D	KL095	Parijs CDG	12345..	F50
15.40	A	KL007	Amsterdam	12345..	SF3
16.10	A	KL007	Amsterdam	7	SF3
16.10	A	KL008	Amsterdam	12345..	SF3
16.15	A	5E468	Maastricht	7	var
16.35	D	5E467	London LGW	7	var
16.40	D	KL008	Amsterdam	7	SF3
16.55	A	KL096	Parijs CDG	12345..	F50
17.05	D	5E602	Manchester *	12345..	J31
17.15	A	5E468	Maastricht	12345..	var
17.20	D	5E503	Birmingham *	12345..	J31
17.30	D	KL455	London LHR	12345..	F50
17.30	A	5E161	Hamburg *	12345..	J31
17.35	D	5E467	London LGW	12345..	var
17.45	D	5E061	Hamburg	12345..	J31
18.00	D	KL097	Parijs CDG	12345..	F50
18.00	D	LJ101	Straatsburg	.234...	BE
18.50	A	QG416	Straatsburg	.234...	CE500
19.00	A	RQ304	Zurich	12345.7	J31
19.30	D	RQ305	Zurich	12345.7	J31
19.40	A	KL009	Amsterdam	7	SF3
19.45	A	5E468	London LGW	7	var
20.00	A	KL009	Amsterdam	12345..	SF3
20.05	D	5E468	Maastricht	7	var
20.35	A	5E062	Hamburg	12345..	J31
20.45	A	5E468	London LGW	12345..	var
20.55	A	KL456	London LHR	12345..	F50
21.05	D	5E468	Maastricht	12345..	var
21.10	A	KL098	Parijs CDG	12345..	F50
21.30	D	KL098	Amsterdam	....5..	F50
21.40	A	5E504	Birmingham *	12345..	J31
21.55	A	5E603	Manchester *	12345..	J31

OPEN DAGEN '95

In dit nummer de aanvullingen en correcties (= *) op de lijst in de ACE van twee maanden geleden. Valt nog te zeggen dat VE Day staat voor Victory Europe Day.

mei

	vr 05 - zo 07	Jersey	Groot Britannië	Int. Air Rally
	za 06	Brighton	Groot-Britannië	VE Day Commemoration
	za 06 - zo 07	Merseyside	Groot-Britannië	VE Day Commemoration
	za 06 - ma 08	Peterborough	Groot-Britannië	VE Day Commemotation
	zo 07	Vandel	Denemarken	Open Dag
	zo 07	Vasteras	Zweden	Air Tattoo
	di 09 - do 11	München	Duitsland	European Business Airshow
	za 13 - zo 14	Lappeenranta	Finland	Airshow
	za 13 - zo 14	Karlshöfen (bij Seedorf)	Duitsland	Fly-in
	do 18	Kauhava	Finland	Recruitment Open Day
	vr 19	Halli	Finland	Recruitment Open Day
	vr 19	Rovaniemi	Finland	Recruitment Open Day
	za 20	Eelde	Nederland	Open Dag
	za 20	Old Warden	Groot-Britannië	Shuttleworth Evening
	za 20 - zo 21	Piikajarvi	Finland	Aeroclub Open Day
	za 20 - zo 21	Yivieska	Finland	Aeroclub Open Day
	za 20 - zo 21	Montauban	Frankrijk	Portes Ouvertes
	za 20 - zo 21	Toulouse-Blagnac	Frankrijk	Warbirds Show
	za 20 - zo 21	Donnington Park	Groot-Britannië	SSAFA Victory Show
*	zo 21	**Karup**	Denemarken	RDanAF Open Dag
*	zo 21	Derry	**Noord-Ierland**	NI Int.Airshow
	di 23	Kuopio	Finland	Recruitment Open Day
	di 23	Tampere	Finland	Recruitment Open Day
	di 23	Tikkakoski	Finland	Recruitment Open Day
	do 25	Kymi	Finland	Aeroclub Open Day
	do 25	Harreveld	Nederland	Vliegevenement
	za 27 - zo 28	Antwerpen	België	4e Stampe Fly-in
	zo 28	Orleans-Bricy	Frankrijk	Meeting Nationale

juni

	do 01	Utti	Finland	Recruitment Open Day
	vr 02 - ma 05	St.Hubert	België	Air Sport Promotion
	za 03	Lostock/Bolton	Groot-Britannië	BAe Gala
	za 03 - zo 04	Keiheuvel	België	Old-Timer Fly-in
	za 03 - zo 04	Pardubice	Tsjechië	Aviatic Affair '95
	zo 04	Lanveoc-Poulmic	Frankrijk	Portes Ouvertes
	zo 04	Benson	Groot-Britannië	RAF Benson Fete
	zo 04	Old Warden	Groot-Britannië	Military Pageant
	za 10	Ranua	Finland	Aeroclub Open Day
	za 10	Leeming	Groot-Britannië	Air Day
	zo 11	Metz-Frescaty	Frankrijk	Portes Ouvertes
	zo 11	Popham	Groot-Britannië	Russian Fly-in
	za 17	Colmar-Meyenheim	Frankrijk	Portes Ouvertes
	za 17	Old Warden	Groot Britannië	Shuttleworth Evening
	za 17	Linköping-Malmen	Zweden	Int. Helimeet
	do 22 - zo 25	Jihlava	Tsjechie	Aircraft Sport Tech.
	vr 23 - ma 26	Espace Frontvieille	Monaco	Int. Helicopter Meet
	zo 25	Tours-St.Symphorien	Frankrijk	Meeting Nationale
	zo 25	Duxford	Groot-Britannië	Flying Day
	wo 28	Beauvechain	België	Open Deur Dag
	wo 28	Goetsenhoven	België	Open Deur Dag

	vr 30 - zo 02	Cranfield	Groot-Britannië	Int. Air Rally
juli				
	za 01	Lieska-Nurmes	Finland	Open Day
	za 01 - zo 02	Spangdahlem	Duitsland	Open Day
	za 01 - zo 02	Phalsbourg-Bourscheid	Frankrijk	Portes Ouvertes
	zo 02	Monte Real	Portugal	Open Day
	zo 09	Romorantin-Pruniers	Frankrijk	Portes Ouvertes
	zo 09	Popham	Groot-Britannië	Helicopter Fly-in
	di 11 - do 13	Ashton Court	Groot-Britannië	Int. Baloon Festival
	do 13 - ma 17	Zeebrugge	België	Vlootdagen
	za 15	Mont de Marsan	Frankrijk	Portes Ouvertes
	zo 16	North Wealth	Groot-Britannië	Helicopter Fly-in
	vr 21 - zo 23	Duxford	Groot-Britannië	Air Racing Champ.
	za 22	Old Warden	Groot-Britannië	Shuttleworth Evening
	wo 26 - zo 30	Joure	Nederland	10e Fr. Ballonfeesten
	za 29	Leeming	Groot-Britannië	Leeming Air Day
	za 29 - zo 30	Rayskala	Finland	Aviation Inst. Open Day
	zo 30	Jami	Finland	Open Day
augustus				
	wo 02	Lands End	Groot-Britannië	Lands End Airday
	wo 02 - vr 04	Breda	Nederland	Ballonfiësta
*	**za 05**	Ängelholm	Zweden	F10 Open House
	za 05 - zo 06	Sunderland	Groot-Britannië	Int. Airshow
	za 05 - zo 06	Cork	Ierland	Air Show
	za 05 - zo 06	Oldenburg-Hatten	Duitsland	Oldtimer-treffen
	zo 06	North Wealth	Groot-Britannië	Russian & Vintage
	zo 06	Old Warden	Groot-Britannië	Shuttleworth Air Fete
	za 19	Rovaniemi	Finland	Air Wing Open Day
	za 19	London	Groot-Britannië	VJ Day Flypast
	za 19	Ljungbyhed	Zweden	F5 Families Day
*	di 22 - zo 27	Zhukovsky	GOS	Aero Salon '95
*	za 26 - zo 27	Zoersel/Oostmalle	België	**cancelled**
	za 26 - zo 27	Carlisle	Groot-Britannië	Airshow '95
	zo 27 - ma 28	Rochester	Groot-Britannië	Rochester Airshow
september				
	za 02 - zo 03	Southport Seafront	Groot-Britannië	Airshow
	wo 06	Swanton Morley	Groot-Britannië	Closure Ceremony
	za 08	Jever	Duitsland	Friesland Feste
	za 09 - zo 10	Rennes-St.Jacques	Frankrijk	Air Show
	zo 10	Duxford	Groot-Britannië	Family Airshow
	zo 10	Middle Wallop	Groot-Britannië	Challenge Display
	di 12 - do 14	Soesterberg	Nederland	KLu Veteranendagen
*	wo 13 - zo 17	Praag/Kbely	Tsjechië	Int. Aviation Exh.
	do 14	Guernsey	Groot-Britannië	BoB Airshow
	do 14	Jersey	Groot-Britannië	BoB Airshow
	zo 17	Reims-Champagne	Frankrijk	Meeting Nationale
	zo 17	Cranfield	Groot-Britannië	Airshow
*	vr 22 - wo 27	Zhukovsky	GOS	**in augustus**
*	za 23 - zo 24	Luqa	Malta	Int.Airshow
	zo 24	St.Dizier-Robinson	Frankrijk	Portes Ouvertes
oktober				
	zo 01	Old Warden	Groot-Britannië	Shuttleworth Airday
	zo 15	Duxford	Groot-Britannië	Autumn Airshow

ER WAS EENS . . .

WELSCHAP IN DE OORLOGSJAREN

Oktober - December 1940

OKTOBER

Oktober 1940 begint met een verkenningsvlucht van de RAF op de 1e, daarbij worden 17 toestellen op het vliegveld waargenomen, onder andere drie Junker 52's, twee Heinkel 111's en vier Dornier 17's. Deze laatste zijn vermoedelijk van het in België gestationeerde KG.3. Staffeln van deze eenheid opereren herhaaldelijk voor korte en langere periodes vanaf Eindhoven en Gilze, enerzijds om uit te testen of de Nederlandse bases misschien beter geschikt zijn voor de operaties van KG.3, en anderzijds omdat de Nederlandse vliegbases veel beter uitgerust zijn dan de Belgische. Dat daarmee de Britse inlichtingendienst op een verkeerd spoor wordt gebracht is mooi meegenomen. Eindhoven geeft op deze eerste Oktober tussen 22.30 en 22.50 luchtalarm nadat de Flak van Welschap het vuur opent op vijandelijke toestellen. Of het hier om de verkenningsvlucht gaat is niet bekend. Eindhoven geeft op de 10e tussen 01.52 en 02.29 wederom luchtalarm nadat om 01.17 de Flak van Welschap ingezet is tegen overvliegende toestellen. Een Wellington claimt twee treffers om 02.00.

Oktober wordt gekenmerkt door een groot aantal ongelukken:

05okt	Ju88A-4	4040/4D+ER	7./KG.30	landingsongeval (20% schade)
06okt	Ju88A-1	2111/4D+..	III/KG.30	landingsongeval (20% schade)
08okt	Ju88A-1	4081/4D+AS	8./KG.30	tijdens landing op de 5032 gebotst
	Ju88A-1	5032/4D+HS	8./KG.30	tijdens landing op de 4081 gebotst
15okt	Ju88A-5	0271/4D+CS	8./KG.30	taxiongeval
16okt	Ju88A	0170/4D+KT	9./KG.30	verongelukt na missie
18okt	He111P-4	3081	StII/KG.4	landingsongeval
19okt	Ju88A-1	7160	9./KG.30	landingsongeval (70% schade)
20okt	Ju88C-2	0278	3./NJG.2	landingsongeval, Fw. Schlicht gewond
22okt	Ju88A-5	2180	8./KG.30	noodlanding in slecht weer

NOVEMBER

Op 1 november wordt Major Kausch geïnstalleerd als commandant van de Fliegerhorst Eindhoven. Hij zou deze functie vervullen tot 4 juni 1942.
Het eerste ongeval in november wordt op de 5e genoteerd. Een Do17Z-3 van de Stab/KG.3 loopt hierbij 20% schade op. Eveneens 20% schade loopt de Ju88A-5, Wrnr.4155 van 3./KG.30 op de 13e op bij een landingsongeval.
De stad Eindhoven wordt op de 14e weer geconfronteerd met de luchtoorlog. Om 23.30 slaat een bom in bij de Schoolstraat/Hemelrijken/Kanaalstraat; één zwaar en drie lichtgewonden zijn het trieste resultaat van de aanval van twee Whitley's. Ju88A-5, Wrnr.6148 van 3./KG.30 wordt bij een ongeval op de 19e tot een volledige afschrijving verklaard.
Bij het St.Joriscollege aan de Elzentlaan en het trafohuis aan de rand van het college op de hoek Smitslaan/Calslaan slaat op de avond van de 27e een bom in

waardoor een fietser door scherven gewond raakt. In Oostelbeers zijn dan al op de Langedijk drie brisantbommen terechtgekomen. Enkele uren later, het is dan al de 28e, ontploft in Eindhoven aan de Edenstraat 43 een tijdbom. He111P-4, Wrnr.3066 van 4./KG.4 voert op de 25e een noodlanding uit.

DECEMBER

Net als in november is de RAF ook in december actief boven Welschap. Op de 4e meld LBD Veldhoven om 23.47 "bommen op Welschap". Blenheims van 110 squadron zijn de daders. Wederom een melding van veldhoven, maar nu op de 5e:

01.35 bommen Welschap
05.55 brisantbommen Welschap
06.13 brisantbommen Welschap
07.15 brisantbommen Welschap

Vijf Blenheims van 53 squadron hebben deze dag als taak Philips aan te vallen. Hun bommen belanden echter in een open veld. Vier bemanningsleden van 7./KG.30 komen op dezelfde dag om het leven als hun Ju88A-1, Wrnr.5041 bij Welschap crasht.

Op de 6e meld Veldhoven om 19.35 alweer "bommen op Welschap". Eindhoven meld om 06.16 de inslag van drie bommen in een bosgebied. De kraters hebben een doorsnee van drie a vier meter en zijn anderhalve meter diep. Veldhoven meld op de 10e om 06.53 "brisantbommen Welschap", het zijn alweer Blenheims die deze actie op hun geweten hebben.
Dat er nog steeds gebouwd wordt op Welschap blijkt wel uit de opdracht die op de 11e aan Bouwbedrijf Miel & Schreuder verstrekt wordt voor de bouw van zogenaamde "wetterfasten Liegeplatahallen" van 27 meter spanwijdte en 20 meter diep. Een toestel van I/JG.54 loopt op de 15e schade op bij een landingsongeval.
LBD Eindhoven krijgt op de 21e een drukke avond. Het is weliswaar geen spectaculaire aanval maar de uitgebreide rapportage geeft een goed beeld van zomaar een avond luchtoorlog in 1940:

20.49 motorgeronk zuid
21.00 lichtkogel
21.14 explosies Aalst-Waalre van een of meer brisantbommen
21.20 lichtkogels zuidgrens
21.29 zoeklichtaktie
21.38 motorgeronk van twee of meer toestellen in zuidwestelijke richting.
21.40 lichtkogel zuidwestelijke kant van de stad
21.41 luchtalarm
21.45 inzet Flak in westelijke richting
21.55 lichtkogel zuid
22.00 explosies zuid
22.10 einde luchtalarm

Resultaat van deze aanval zijn bominslagen bij Eikenburg (kraters op 100 meter afstand van elkaar, doorsnee 6 a 8 meter, diepte 2 a 3 meter; daar tussenin kleine krater van anderhalve meter diepte en een blindganger bij Eikenburg welke op 11 januari 1941 gedemonteerd wordt). In de tuin van Dr. van Wely aan de Aalsterweg 295 wordt eveneens een blindganger ontdekt. Deze wordt op 21 januari 1941 door kapitein van Bylaardt van de Commissie Proefnemingen Artillerie-inrichtingen, Hembrug gedemonteerd.

Twee bemanningsleden komen om en twee raken er gewond bij een startongeval van de Ju88A-5, Wrnr.5170 van 5./KG.53 op de 23e. Het eerste oorlogsjaar wordt afgesloten met het ongeluk van de 4025 van 2./KG.30 op de 27e. De Ju88A-5 loopt 30% schade op.

(advertentie)

CityFoto

Diafilm aanbieding - alleen voor SGE-leden:

Kodachrome 64 (exclusief inramen)	ƒ 18,95	per stuk
Kodak Elite 100	ƒ 11,25	per stuk
Fuji Sensia 100	ƒ 8,95	per stuk
Agfa CTX 100	ƒ 7,95	per stuk

Minimum afname 5 stuks

Deze aanbieding is alleen geldig bij CITY FOTO te Eindhoven

NEDERLANDS GROOTSTE SPECIAALZAAK

City Foto
Stratumsedijk 3
5611 NA Eindhoven
040-121202

Transall C-160

DE "KLEINE HERCULES"

Bijna niemand zegt "Transall C-160", maar bijna altijd "Transall" of nog korter "Trall". Had het duits-franse samenwerkingsverband Transall echter meer dan één type geproduceerd dan was dit nooit gebeurd. Al bijna dertig jaar doet de Transall trouw dienst als middelzwaar transportvliegtuig. Qua populariteit heeft het toestel het echter nooit kunnen winnen van de wereldwijd gebruikte C-130 Hercules. En toch is het geen slecht vliegtuig...

EEN VERVANGER VOOR DE NORATLAS

De Transall was het eerste project waarbij de ontwikkeling en productie van een militair vliegtuig werd gedeeld tussen twee landen. Deze samenwerking verliep zo goed dat daarmee de grondslag werd gelegd voor het latere Airbus-project. Zowel in Frankrijk als in Duitsland begon men in de tweede helft van de jaren vijftig serieus na te denken over een vervanger voor de Nord 2501 Noratlas. Op dat moment voldeed de Noratlas nog goed, zeker bij de duitse Luftwaffe die onlangs pas weer opgericht was en net de eerste Noratlassen ontving, maar men zag wel in dat in de toekomst het toestel snel zou verouderen en dat de laadcapaciteit niet voldoende was. In het kader van de na-oorlogse verzoeningspolitiek tussen de oude gezworen vijanden Frankrijk en Duitsland werd besloten tot nauwe samenwerking op dit gebied.

In 1957 begonnen zowel franse als duitse ontwerpers onafhankelijk met het opstellen van specificaties en het ontwikkelen van voorstellen. Uiteindelijk bleef er één frans en één duits ontwerp over dat uiteindelijk samengebracht zou worden tot één europees middelzwaar transport-vliegtuig. Op 28 januari 1959 werden op een gezamenlijke conferentie de belangrijkste aspecten van het nieuwe toestel vastgelegd, op dezelfde dag werd ook het samenwerkingsverband Transall (Transport Aliance in het frans, Transporter Allianz in het duits) bekrachtigd. Met deze daad werd de eerste fase in de ontstaansgeschiedenis van de Transall afgesloten, en kreeg het toestel het groene licht.

In het samenwerkingsverband Transall waren de volgende constructeurs vertegenwoordigd: HFB (Hamburger Flugzeug Bau, Hamburg-Finkenwerder), VFW (Vereinigte Flugtechnische Werke, Bremen-Lemwerder) en Nord Aviation (Mellun-Villaroche). Alle drie deze firma's bestaan tegenwoordig niet meer, HFB en VFW verdwenen in het MBB-concern en Nord werd een onderdeel van Aerospatiale.

In de maanden na de conferentie werd het ontwerp door franse en duitse ontwerpers gezamenlijk uitgewerkt en vastgelegd. In 1960 gaven beide regeringen hun toestemming aan het ontwerp, een jaar later kon de "mock-up" bezichtigd worden die qua uiterlijk niet veel afweek van het latere echte toestel. Beide regeringen bestelden gezamenlijk drie prototypes, en nog voordat de eerste vloog een pre-productie serie van nog eens zes toestellen.

PRODUCTIE EN CONSTRUCTIE

Omdat het een internationaal samenwerkingsverband betrof was de productie van de Transall een complex geheel, beide landen wilden uiteraard een deel van de productie op zich nemen. Toch werd het toestel merendeels in Duitsland geproduceerd. Zelfs toen de productielijn na vele jaren heropend werd voor een vervolgserie voor Frankrijk werd de productie gedeeld door de twee landen. Wij beperken ons nu echter even tot de originele productie-serie. Eind-assemblage vond plaats bij alle drie de partners in het Transall-verband, uit onderdelen geleverd door de andere twee partners en vele toeleveringsbedrijven. De twee duitse firma's assembleerden ook toestellen voor de franse luchtmacht, en omgekeerd assembleerde Nord ook voor de Luftwaffe.

Dornier, Oberpfaffenhofen:	- verticale staartvlak
HFB, Hamburg:	- neussectie
	- achterste deel romp (het "schuine" stuk)
	- eindassemblage
Liebherr, Lindenberg:	- landingsgestel
Messerschmitt-Bölkow, Augsburg:	- vleugelmiddenstuk
Messier, Paris:	- landingsgestel
Nord, Bourges:	- buitenste vleugels
Nord, Les Mureaux:	- vleugelmiddenstuk
	- motorgondels
Nord, Melun-Villaroche	- eindassemblage
Ratier, Figeac:	- propellers
VFW, Einswarden:	- voorste deel romp (het "rechte" stuk)
VFW, Lemwerder:	- wielbakken
	- eindassemblage
VFW, Speyer:	- horizontale staartvlak
	- motorgondels

De Transall werd ontworpen als middelzwaar transportvliegtuig met beperkte STOL (Short Take-Off and Landing) eigenschappen. De lay-out is een aërodynamisch compromis tussen en niet al te lage snelheid en de mogelijkheid om met een zo groot mogelijke lading vanaf onverharde grond te kunnen opereren. Dat het toestel uiterlijk veel lijkt op de C-130 Hercules kan nauwelijks toeval worden genoemd, Lockheed had met dit toestel een tiental jaren vóór de Transall het blijkbaar beste compromis tussen bovenstaande eisen gewonnen. Ook de schuine achterkant met de grote laaddeur is door Lockheed het eerst toegepast bij de Hercules. De aanduiding "C-160" werd afgeleid van het vleugeloppervlak in vierkante meters (160m²) en de letter "C" die voor de algemene aanduiding "cargo" (vracht) staat. Het was overigens niet meer dan toeval dat de eerste gezamenlijke frans/duitse order precies 160 toestellen omvatte.

De duits/franse specificaties schreven een toestel voor met een startgewicht van rond de 50.000 Kg, dat in staat moest zijn om vanaf verharde grond een nuttige lading van 8000 Kg over een afstand van 1200 Km te transporteren. Het laadruim moest dezelfde afmetingen en capaciteit krijgen als een goederenwagon, in dit geval 3,15 x 2,98 x 17,21 meter, met een capaciteit van 140 kubieke meter en een grondoppervlak van 54,25 vierkante meter.

Gekozen werd (in navolging van de C-130 Hercules) voor turbine-motoren in plaats van straalmotoren, omdat turbine-motoren vooral uit economische overwegingen beter geschikt zijn voor dit soort toestellen. De grote propellers en de wens om het landingsgestel zo kort mogelijk te houden betekenden dat de Transall niets anders dan een hoogdekker zou worden. In plaats van vier motoren (zoals bij de C-130) werd er, wederom om kosten-technische redenen) gekozen voor twee zwaardere motoren. Gekozen werd voor de 6100pk sterke Rolls-Royce Tyne Mk.22.

Overigens maakt de vleugel-constructie het mogelijk om onder elke vleugel een extra Rolls-Royce RB.162-86 straalmotor te bevestigen, maar tot nu toe is nog nooit van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

Het laadruim bied plaats aan een veelvoud van vracht tot een maximaal gewicht van 16.000 Kg. Deze vracht kan ook per parachute afgeworpen worden, in dat geval bedraagt het maximale gewicht 8000 Kg. Zou er zwaardere vracht afgeworpen worden dan zou de verandering van het zwaartepunt tijdens het verschuiven van de lading té groot worden. Het laadruim kan ook plaats bieden aan maximaal 93 passagiers, of 61 volledig uitgeruste parachutisten. Dankzij de laadklep en twee rompdeuren kunnen deze parachutisten in slechts 30 dertig seconden tijd het toestel met veilige tussenmarges verlaten. Voor "Medevac" (Medical Evacuation) doeleinden bied het vrachtruim plaats aan 62 gewonden-stretchers plus vier verzorgers. Onder normale omstandigheden bestaat de bemanning uit vijf personen: 1e en 2e piloot, navigator, boordwerktuigkundige en laadmeester.

C-160

Drie prototypes (aangeduid V1, V2 en V3) werden er gebouwd, door elke partner in het Transall-verband één. Daarvoor al waren veel systemen in andere toestellen getest, zo ontving de duitse testeenheid Est61 in 1963 twee speciale N.2508 Noratlassen voor het Transall-programma. De door Nord gebouwde (maar van een duitse registratie voorziene) V1 vloog op 25 februari 1963 voor het eerst vanaf Melun-Villaroche, de door VFW gebouwde V2 op 25 mei 1963 vanaf Bremen en de door HFB gebouwde V3 op 19 februari 1964 vanaf Hamburg-Finkenwerder. De testvluchten werden hoofdzakelijk door het gezamenlijke testcentrum op het zuid-franse testveld Istres bij Marseille gemaakt. Twee verdere prototypes, de V4 en V5, werden gebruikt als statische testobjecten, respectievelijk in Bremen en Toulouse. Deze twee hebben dus nooit gevlogen. De V3 werd in 1975 verkocht aan Air Affaires Gabon maar kwam een aantal jaren later weer naar Frankrijk terug.

assmbl.	c/n	code/regi	opmerkingen
Nord	V1	DK	instructional Rochefort/St.Agnant; ex D-9507, F-ZADK (CEV), D-ABEX, F-ZWWV, F-ZADK (CEV)
VFW	V2	YD	scrapped 1982 Clermond-Ferrand/Aulnat; ex D-9508, F-ZADH (CEV), 50+01 (not taken up), YD (CEV)
HFB	V3	F-WESE	bdrt Orleans/Bricy; ex D-9509, KA+200, 50+02, TR-LWE (Air Affaires Gabon), F-WESE
VFW	V4	-	static test airframe Bremen
Nord	V5	-	static test airframe Toulouse

C-160A

Nog voordat het eerste prototype had gevolgen werden er op 11 januari 1962 zes pre-productie toestellen besteld die bedoeld waren om het testprogramma te vervolmaken. Drie toestellen werden ingedeeld bij het duitse Est61, de andere drie bij het franse CEAM. Door de jaren heen is de Transall vele malen ingezet voor humanitaire hulpvluchten. De Luftwaffe had nauwelijks de eerste exemplaren in dienst toen de duitse regering in 1968 gedurende vier maanden een toestel beschikbaar stelde aan het Internationale Rode Kruis, voor hulpvluchten naar Biafra. De A03, die op dat moment bij LTG63 vloog, werd naar melun-Villaroche overgevlogen alwaar het toestel een 600-uren beurt kreeg. Tegelijkertijd schoolde Nord de twee bemanningen van de zwitserse chartermaatschappij Balair om, die namens het IRK de vluchten uit zo gaan voeren. Het toestel, met de tijdelijke registratie D-ABYG, werd op 17 oktober 1968 aan het IRK overgedragen, later kreeg het toestel de registratie HB-ILN. In de vier maanden tijd werden 198 hulpvluchten uitgevoerd, goed voor maandelijks gemiddeld 180 vlieguren. Ondanks deze zware belasting moest het toestel slechts één keer wegens een technisch mankement aan de grond blijven. De drie duitse toestellen zijn reeds lange tijd buiten dienst, maar de drie franse exemplaren vliegen nog steeds operationeel rond.

assmbl.	c/n	code/regi	opmerkingen
Nord	A01	50+03	scrapped; ex D-9524, YA+051
VFW	A02	61-MI	ET61; ex D-9526, F-ZWWS, 118-BS
HFB	A03	50+04	scrapped; ex D-9525, YA+052, 50+04, D-ABYG (Balair), HB-ILN (Balair)
Nord	A04	61-BI	F-ZABI (CEV); ex D-9527, F-ZWWT, 118-BT, 61-ZA
VFW	A05	50+05	instructional Altenstadt (fuselage); ex D-9528, YA+053
HFB	A06	61-ZB	ET61; ex D-9529, F-ZWWU, 118-BU

C-160D

De Luftwaffe bestelde 110 productie-toestellen die de aanduiding C-160D kregen. Veertig toestellen werden geassembleerd door HFB (inmiddels onderdeel van MBB), drieënveertig door VFW-Fokker en zevenentwintig door Nord (inmiddels onderdeel van Aerospatiale). Het eerste toestel maakte op 2 november 1967 zijn eerste vlucht, de laatste in 1973. Twintig duitse Transalls werden later doorverkocht aan Turkije, nadat gebleken was dat de Luftwaffe met een overcapaciteit aan Transalls te kampen had. Tegenwoordig zal men wel spijt van deze verkoop hebben, gezien de enorme toename in luchttransport.

De volgende vliegende eenheden van de Luftwaffe werden met de C-160D uitgerust: LTG63 op Hohn kreeg op 8 augustus 1968 het eerste toestel geleverd, en daarmee begon tevens wat betreft de Luftwaffe het Transall-tijdperk. De laatste Noratlas van LTG63 vertrok op 18 mei 1970 richting Griekenland. De Flugzeug Führer Schule "S" (FFS-S) op Wunstorf kreeg op 22 mei 1969 de beschikking over haar eerste Transall, de 50+17. Deze eenheid bleef bestaan tot 1 oktober 1978, op die datum kreeg de eenheid een meer operationele status en de aanduiding LTG62. Het LTG62 dat voorheen met Noratlassen vloog vanaf Alhorn was reeds in 1971 opgeheven. Bij LTG61, dat tot het voorjaar van 1971 op Neubiberg gestationeerd was, werd voor operationele testdoeleinden het "Truppenversuchsstaffel Transall" (3./LTG61) opgericht. De eerste Transall arriveerde op 16 juni 1970 op Neubiberg, maar de eigenlijke omscholing op het type begon pas in april 1971 op het Portugese vliegveld Beja. Tegelijkertijd werd de verplaatsing van LTG61 naar Landsberg en

feit, ondanks de invoering van de Transall bleven de Noratlassen nog voor korte tijd op Neubiberg vliegwaardig om de eenheid te ontlasten. De laatste Noratlas-vlucht was op 30 juni 1971 een feit, en toen in december van dat jaar de omschakeling op de Transall voltooid was, was eveneens de invoering van dit type voltooid. LTG61, 62 en 63 zijn nog immer operationeel op de Transall C-160.

Hoewel de Transall bij de Luftwaffe een benijdenswaardige naam heeft qua veiligheid bleven fatale ongevallen toch niet uit, sinds de invoering in 1968 moesten drie toestellen afgeschreven worden, toevallig van elk huidige eenheid één. Het eerste en tevens zwaarste ongeval vond plaats met de 50+63 van LTG63, tijdens het aanvliegen van de landingsbaan op Kreta vloog dit toestel tegen een berg, daarbij kwamen niet alleen zeven bemanningsleden maar ook vijfendertig militairen van FlaRakBtl39 om het leven. LTG61 verloor de 50+80 op 2 juli 1990 in de buurt van Bordeaux, terwijl de 50+39 van LTG62 op 11 mei 1990 in de bossen in het Main-Spessart gebied neerstortte.

De Transall had origineel een levensduur van 4000 vlieguren, ongeveer gelijk aan vijftien jaar normale dienst. Dat had dus betekend dat de Transall midden jaren tachtig uitgefaseerd had moeten worden. Om de levensduur te verlengen werd in 1980 begonnen met het project "LeDa", wat staat voor "Lebensdauerverlängerungs-maßnamen". Van alle toestellen werden de kritieke onderdelen verstevigd en werden er maatregelen tegen corrosie getroffen. De laatste Transall werd in 1989 gemodificeerd en daardoor kan de vloot nu theoretisch tot het jaar 2010 mee. Eind jaren tachtig werd met een programma begonnen waarin de Transalls voorzien worden van modernere navigatie- en radio-apparatuur.

De constructie-nummers zijn op het eerste gezicht nogal verwarrend, maar dat komt omdat de duitse en franse nummers door elkaar lopen, met de letter "D" of "F" ervoor. De eerste C-160D heeft als c/n D6, omdat het de zesde productie-Transall is, de eerste vijf waren franse C-160F's. Door HFB gebouwde Transalls hadden invlieg-registraties beginnend met "KA+...", de door VFW gebouwde toestellen "KM+...". Helaas zijn er daarvan maar heel weinig bekend.

assmbl.	c/n	code/regi	opmerkingen
Nord	D06	50+06	LTG63
VFW	D07	50+07	LTG61
Nord	D08	50+08	LTG61
Nord	D09	50+09	LTG62
VFW	D10	50+10	LTG62; ex KM+103
VFW	D19	50+11	to THK C-160T; ex KM+107
HFB	D20	50+12	to THK C-160T
Nord	D21	50+13	to THK C-160T
VFW	D22	50+14	to THK C-160T
HFB	D23	50+15	to THK C-160T
Nord	D24	50+16	to THK C-160T
VFW	D25	50+17	LTG62
HFB	D26	50+18	to THK C-160T
Nord	D27	50+19	to THK C-160T
VFW	D28	50+20	to THK C-160T
HFB	D29	50+21	to THK C-160T
Nord	D30	50+22	to THK C-160T
VFW	D31	50+23	to THK C-160T
HFB	D32	50+24	to THK C-160T
Nord	D33	50+25	to THK C-160T

VFW	D34	50+26	to THK C-160T
HFB	D35	50+27	to THK C-160T
Nord	D36	50+28	to THK C-160T
VFW	D37	50+29	LTG62
HFB	D38	50+30	to THK C-160T
VFW	D39	50+31	to THK C-160T
HFB	D40	50+32	to THK C-160T
VFW	D41	50+33	LTG63
HFB	D56	50+34	LTG63
VFW	D57	50+35	LTG62
HFB	D58	50+36	LTG62
VFW	D59	50+37	LTG62
HFB	D60	50+38	LTG62
HFB	D61	50+39	wo 110590
VFW	D62	50+40	LTG61
VFW	D63	50+41	LTG63
VFW	D64	50+42	LTG63
HFB	D65	50+43	LTG61
HFB	D66	50+44	LTG61
HFB	D67	50+45	LTG63
VFW	D68	50+46	LTG62
HFB	D69	50+47	LTG61
VFW	D70	50+48	LTG61
VFW	D71	50+49	LTG61
HFB	D72	50+50	LTG63
VFW	D73	50+51	LTG61
HFB	D74	50+52	LTG62
VFW	D75	50+53	LTG62
HFB	D76	50+54	LTG63
VFW	D77	50+55	LTG62
HFB	D78	50+56	LTG63
VFW	D79	50+57	LTG61
HFB	D80	50+58	LTG63
VFW	D81	50+59	LTG63
HFB	D82	50+60	LTG62
Nord	D83	50+61	LTG63
Nord	D84	50+62	LTG61
VFW	D85	50+63	wo 090275
HFB	D101	50+64	LTG61
Nord	D102	50+65	LTG62
VFW	D103	50+66	LTG61
HFB	D104	50+67	LTG63
Nord	D105	50+68	LTG61
VFW	D106	50+69	LTG61
HFB	D107	50+70	WTD61
Nord	D108	50+71	LTG63
VFW	D109	50+72	LTG61
HFB	D110	50+73	LTG62
Nord	D111	50+74	LTG61
VFW	D112	50+75	WTD61
HFB	D113	50+76	LTG63
Nord	D114	50+77	LTG63
VFW	D115	50+78	LTG62

HFB	D116	50+79	LTG63
Nord	D117	50+80	wo 020788
VFW	D118	50+81	LTG62
HFB	D119	50+82	LTG63
Nord	D120	50+83	LTG62
VFW	D121	50+84	LTG61
HFB	D122	50+85	LTG63
Nord	D123	50+86	LTG61
VFW	D124	50+87	LTG63
HFB	D125	50+88	LTG61
Nord	D126	50+89	LTG62
VFW	D127	50+90	LTG61
HFB	D128	50+91	LTG62
Nord	D129	50+92	LTG61
VFW	D130	50+93	LTG61
HFB	D131	50+94	LTG63
Nord	D132	50+95	LTG63
VFW	D133	50+96	LTG61
HFB	D134	50+97	LTG62
Nord	D135	50+98	LTG61
VFW	D136	50+99	LTG61
HFB	D137	51+00	LTG62
Nord	D138	51+01	LTG62
VFW	D139	51+02	LTG63
HFB	D140	51+03	LTG62
Nord	D141	51+04	LTG61
VFW	D142	51+05	LTG62
HFB	D143	51+06	LTG63
Nord	D144	51+07	LTG62
VFW	D145	51+08	LTG63
HFB	D146	51+09	LTG63
Nord	D147	51+10	LTG61
VFW	D148	51+11	LTG62
HFB	D149	51+12	LTG63
Nord	D150	51+13	LTG61
VFW	D151	51+14	LTG63
HFB	D152	51+15	LTG61

C-160F

De originele franse order bedroeg "slechts" vijftig toestellen. daarvan bouwde Nord er drieëntwintig, HFB vijftien en VFW twaalf. De F1, tevens de eerste productie-transall, maakte op 13 april 1967 de eerste vlucht. De drie escadrons (squadrons) van het 61e Escadre de Transport op Orléans-Bricy vervingen hun Noratlassen door de Transall en waren voor lange tijd de enige franse Transall-eenheden. ET1/61 "Touraine" schakelde in de periode van november 1967 tot juli 1969 om, ET2/61 "Franche Comté" deed dit tussen augustus 1969 en mei 1970, terwijl ET3/61 "Poitou" hiermee in oktober 1970 mee begon en in mei 1971 de laatste C-160F accepteerde.

In 1972 werden vier toestellen overgedragen aan Air France voor nachtpost-vluchten, twee daarvan keerden in 1984 weer terug bij ET61, de andere twee werden begin jaren negentig gesloopt. Zie daarvoor het hoofdstuk C-160P.

Tot nu toe heeft men slechts één C-160F af hoeven te schrijven, dat gebeurde door een ongeval op 23 november 1984 waarbij niet alleen de F156/61-ZV verloren ging maar ook een C-160NG.

In tegenstelling tot goed frans gebruik waarbij elk escadron een eigen code-reeks heeft, afgeleid van het callsign, is dit bij de Transall-escadrons niet het geval. Omdat binnen ET61 de toestellen "gepooled" worden gebruikt door de drie escadrons (de escadrons hebben dus geen eigen toestellen) zijn er slechts twee code-reeksen die vast aan de toestellen zijn toegewezen: 61-MA t/m 61-MZ en 61-ZA t/m 61-ZZ, respectievelijk afgeleid van de callsigns F-RAMA t/m F-RAMZ en F-RAZA t/m F-RAZZ. De C-160F's die in Duitsland werden geassembleerd kregen tijdelijke duitse registraties toegewezen voor het maken van testvluchten.

assmbl.	c/n	code/regi	opmerkingen
VFW	F1	61-MA	ET61; ex KM+101, YE
HFB	F2	61-MB	ET61; ex KA+201
Nord	F3	61-MC	ET61
VFW	F4	61-MD	ET61; ex KM+102
HFB	F5	61-ME	ET61; ex KA+202
HFB	F11	61-MF	ET61; ex KA+203
Nord	F12	61-MG	ET61
VFW	F13	61-MH	ET61; ex KM+105
HFB	F14	61-MI	ET61; ex KA+204
Nord	F15	61-MJ	ET61
VFW	F16	61-MK	ET61; ex KM+106, 61-MK, F-WUFP, F-BUFP
HFB	F17	61-ML	ET61; ex KA+205
Nord	F18	61-MM	ET61
HFB	F42	61-MN	ET61; ex KA+206
VFW	F43	61-MO	ET61; ex KM+108
HFB	F44	61-MP	ET61; ex KA+207
Nord	F45	61-MQ	ET61
VFW	F46	61-MR	ET61; ex KM+109
Nord	F47	F-BUFQ	scrapped; ex 61-MS, F-WUFQ
Nord	F48	61-MT	ET61
HFB	F49	61-MU	ET61; ex KA+208, 61-MU, F-WUFR, F-BUFR
VFW	F50	F-BUFS	scrapped; ex KM+110, 61-MV, F-WUFS
Nord	F51	61-MW	ET61
VFW	F52	61-MX	ET61; ex KM+111
HFB	F53	61-MY	ET61; ex KA+209
Nord	F54	61-MZ	ET61
Nord	F55	61-ZC	ET61
HFB	F86	61-ZD	ET61; ex KA+210
Nord	F87	61-ZE	ET61
HFB	F88	61-ZF	ET61; ex KA+211
Nord	F89	61-ZG	ET61
HFB	F90	61-ZH	ET61; ex KA+212
VFW	F91	61-ZI	ET61; ex KM+112
HFB	F92	61-ZJ	ET61; ex KA+213
Nord	F93	61-ZK	ET61
VFW	F94	61-ZL	ET61; ex KM+113
HFB	F95	61-ZM	ET61
Nord	F96	61-ZN	ET61
VFW	F97	61-ZO	ET61
HFB	F98	61-ZP	ET61

Nord	F99	61-ZQ	ET61
VFW	F100	61-ZR	ET61
Nord	F153	61-ZS	ET61
Nord	F154	61-ZT	ET61
Nord	F155	61-ZU	ET61
Nord	F156	61-ZV	wo 231184
Nord	F157	61-ZW	ET61
Nord	F158	61-ZX	ET61
Nord	F159	61-ZY	ET61
Nord	F160	61-ZZ	ET61

C-160P

In feite zijn er twee typen C-160P geweest, één van de eerste generatie Transalls en de andere van de tweede generatie, deze komen in het volgende deel aan bod. Wij beperken ons nu even tot de eerste-generatie C-160P's.

Begin jaren zeventig ontstond bij het staatsbedrijf Air France behoefte aan een aantal vrachttoestellen voor nachtelijke inlandse postvluchten, gevlogen door het dochterbedrijf Air France Aerpostale vanaf het vliegveld Orly. De gebruikte Fokker F-27's bleken niet voldoende om aan de behoefte te kunnen voldoen. De franse luchtmacht stelde in 1972 vier C-160F's beschikbaar welke geschikt werden gemaakt voor het postvervoer en sindsdien aangeduid werden als C-160P. Vanaf 22 juni 1973 werden de in een civiel jasje gestoken toestellen ingezet voor de nachtelijke postvluchten. In 1984 werden twee toestellen teruggegeven aan de luchtmacht en weer op C-160F standaard gebracht, maar de twee andere toestellen bleven de rest van de jaren tachtig doorvliegen. In 1990 of begin 1991 werden deze twee buiten dienst gesteld en opgeslagen op Orly. Inmiddels zijn ze geheel gesloopt, hoogstwaarschijnlijk door de luchtmacht voor onderdelen.

c/n	code/regi	opmerkingen
F16	F-BUFP	returned AdlA as 61-MK; ex 61-MK, F-WUFP
F47	F-BUFQ	scrapped; ex 61-MS, F-WUFQ
F49	F-BUFR	returned AdlA as 61-MU; ex 61-MU, F-WUFR
F50	F-BUFS	scrapped; ex 61-MV, F-WUFS

Tot zover dit eerste deel. In het volgende deel komt de rest van de eerste-generatie Transalls aan bod (de toestellen van Turkije en Zuid-Afrika) en de tweede-generatie toestellen. Tot dan!

THRILLSEEKERS

HET LADA-TEAM "STRIKES AGAIN" !

Op vrijdag 3 februari was het eindelijk weer zo ver, na een half jaar in opslag te hebben gestaan, mocht onze Lada weer op pad. We hadden de wagen de week voor vertrek nog een keer grondig nagekeken en het ontstekings mechanisme vervangen. Maar op deze vrijdag middag tegen een uur of vijf vertrokken wij, Bolke en de Eskimo, met snorrende motor voor de tweede keer richting het oosten. Het doel van deze trip was Wit-Rusland. Net als de vorige keer gingen we nu ook weer op goed geluk naar de grens toe in de hoop om alhier een visum te kunnen kopen. Na de hele nacht door te hebben gereden kwamen we zaterdag 's morgens aan op het eerst veld in Polen dat op de route lag richting het Wit-Rusland.

LICZYCA-LENZNICA WIELKA
De weg door het dorpje Krzepocin loopt een stuk langs het hek af vanwaar je al enkele kisten kunt lezen, zomers kan dit echter enkele problemen geven want het is hier vrij dicht begroeid. Verder kun je vanaf de west kant goed over het veld kijken. Het probleem is echter dat de meeste kisten in de richting van de baan staan geparkeerd en je ze dus of van voren of van achteren ziet. Bij een aantal Mi-8'en konden we de exacte versie niet vast stellen. De Il-14 stond op het platform voor een hangaar tussen de Mi-8'en.

Mi-8P:	615, 619, 620, 627, 629, 630, 631	white c/s
	616, 617, 618, 720	camo
Mi-8TB:	608, 611, 622, 624, 644	
Mi-8..:	512, 607, 610, 613, 649, 651, 652, 653	
Il-14:	3067	

Snel door naar het volgende veld Sochaczew waar MiG-21's zouden moeten staan. In een poging om het veld rond te rijden reden we onze tank vast in een zandpaadje. Na een uur in de kou te hebben geprobeerd om de auto los te krijgen gaven we de moed maar op en gingen op zoek naar een boer. We waren al bij een aantal boerderijtjes geweest voordat we bij een boer kwamen die zich de gelukkige eigenaar van een tractor mocht noemen. Met deze tractor was het karwei binnen enkele minuten geklaard. Al met al toch zo'n 2 uur later hadden we nog steeds geen MiG-21 gezien en keerde we onverrichter zaken terug naar de hoofdweg om koers te zetten naar Warszawa.

Het begon al tegen de avond te lopen toen we Warszawa binnen reden. In de stad werd eerst koers gezet richting het centrum om op zoek te gaan naar een boekhandel waar ze luchtvaart-tijdschriften verkochten. Helaas waren de meeste winkels al dicht, wel waren er nog wat eettentjes geopend. Met een volle maag gingen we vervolgens naar het vliegveld van de stad.

WARSZAWA-OKECIE
Dit veld is het internationale vliegveld van de stad en het herbergt onder andere de toestellen van de overheid. Deze kisten staan op een platform rechts van de terminal. Als bij het veld komt aanrijden moet je gewoon de oprijlaan naar boven nemen en dan zie je de kisten aan de rechter kant al staan. Je kunt het beste je wagen even boven voor de terminal neer zetten en dan de weg terug lopen die je gekomen bent. De codes van de Tu-154 staan op de neuswiel deurtje. De LiM-5 staat preserved bij een kazerne aan de rechterkant langs de weg naar de terminal, langs de weg rond het vliegveld staat nog een civiele Wilga.

Yak 40: 037, 038, 042, 043, 044
Tu-154: 837/01, .../02

LiM-5: 1C1501 preserved

's Avonds werden we in de stad aangehouden door de politie die na een grondige zoektocht door onze papieren tot de ontdekking dat de groene kaart verlopen was. De Eskimo moest uitstappen en in de politiewagen gaan zitten. Na een paar minuten onderhandelen kwam hij terug met het bericht dat als wij de agenten 500.000 zlotys gaven ze het door de vingers zouden zien. Dat was een heel stuk beter dan de boete van 7.000.000 zloty (ƒ500,-) die er volgens hun zeggen op stond. "Ach, voor een half miljoen praten we nergens meer over!" werd meteen gebombardeerd tot spreuk van de dag. 's Avonds waren we nog doorgereden naar Minsk Mazowiecki alwaar we in een hotel de nacht door brachten. De volgende ochtend zagen we dat onze Lada wit was geworden. Er waren de afgelopen nacht enkele centimeters sneeuw gevallen, zou dit al vast een voorbode zijn voor het vervolg van onze trip...?

De tweede dag in Polen begon met een bezoek aan het veld dat bij deze stad ligt: Minsk Mazowiecki. Dit veld ligt een paar kilometer voorbij de stad net ten noorden van de doorgaande weg naar het oosten. Vanaf deze weg zagen wij boven een heuvel ongeveer 11 staartjes van MiG-21's. Pogingen om het veld rond te rijden liepen allemaal op niets uit, want het veld ligt net op een heuveltje waar door je vanaf de westelijke kant niet goed op het veld kunt kijken. Bij het vervolgen van onze rit naar het volgende veld werden we nog betrapt op een snelheidsovertreding door de poolse politie. We reden 14 km/h te hard wat goed was voor een boete van maar liefst 2 ton (een rib uit mijn lijf, omgerekend ongeveer ƒ14,-). Na dit korte oponthoud werd het gaspedaal weer naar beneden gedrukt richting Biala Podlaska.

BIALA PODLASKA
Op dit veld is een van de opleidings squadrons van de Poolse luchtmacht gevestigd. Gezien vanuit de stad ligt het veld aan de linkerkant van de weg, tevens gaat deze weg onder de landing door. Als je de weg dan nog 500 meter volgt kom je bij een aantal huizen, hier moet je links af. Deze weg uitrijden tot je bij een poort komt, vanaf hier kun je de flightline en de baan goed overzien. Probleem is echter dat de op een heuveltje ligt en dat van de meeste kisten niet meer dan een staart te zien is. Op de zoektocht naar de andere kant van het veld (eerst weer terug de stad in) kwamen we de hoofdpoort van het veld tegen. Achter deze poort staat een LiM-5P preserved op een sokkel. De Eskimo opperde het idee om bij de poort te gaan vragen of we de kist niet even konden gaan platen. Dus wij naar de poort. We moesten eerst een tijdje in een zaaltje wachten bij de hoofdpoort, toen we door een officier werden opgehaald. Deze bracht ons naar het hoofdgebouw al waar het weer wachten geblazen was. Na lang

wachten moesten we onverrichter zaken het veld weer verlaten, alleen werd nog wel het dia rolletje dat in de camera van de Eskimo zat in beslag genomen! De officier die dit deed nam ons vervolgens mee naar zijn huis om daar met hulp van zijn vrouw (die een beetje engels sprak) om te vragen wat we nu eigenlijk wilden. Dat hebben we toen eventjes haarfijn uitgelegd, en om een lang verhaal kort te maken: de betreffende persoon nam ons vervolgens mee het veld op en liet ons het hele veld zien. Hier stonden ongeveer 35 gecoverde Iskras (geen nummertjes!), het grootste deel op de flightline en een stuk of zeven voor een hangaar. Deze ligt helemaal in een uithoek van het veld, vlak langs het spoor. Hij wordt wel afgeschermd door een muur, maar als de kisten op een doordeweekse dag niet gecoverd staan zouden ze van buitenaf te lezen moeten zijn.

Lim-5P: 5053 gateguard

Nu ging het er om spannen, zouden we een visum voor Wit-Rusland kunnen krijgen of moesten we als nog plan 'B' tot leven roepen? Dit laatste was helaas het geval, bij de grens konden we geen visum kopen en als we er een wilden hebben moesten we eerst terug naar Warszawa om daar bij de ambassade een visum te halen. Het probleem dat zich echter voor deed was dat we dan ook waarschijnlijk een uitnodiging, of bewijzen van boeking moesten hebben, iets wat niet het geval was. We kozen dus voor plan 'B' wat inhield dat we terug reden richting Warszawa en dan na een kilometer of 25 links af zouden slaan richting Roemenië. Zo gezegd zo gedaan en na een lange rit namen we een hotel in Hongarije.

Na 's morgens even geld gewisseld te hebben reden we verder richting Roemenië. Onderweg kwamen we nog langs het civiele veldje Nyiregyhaza. We hebben dit veldje alleen maar even de kisten bekeken die buiten stonden, dit waren voornamelijk An-2's. In een hangaar stonden verder ook nog een aantal Zlins van een vliegschool.

Na dit uitstapje zijn we doorgereden naar de Roemeense grens alwaar we binnen een half uur alle formaliteiten hadden afgehandeld, zoals geld wisselen en het aanschaffen van een visum. Dit visum koste 21 dollar per persoon. Bij het binnen rijden van Roemenië zie en merk je meteen dat je een land binnenkomt dat nog een behoorlijke achterstand heeft op de landen zoals Hongarije en Tsjechië. De wegen zijn er vrij slecht en ook zijn er nog veel mensen die gebruik maken van paard en wagen als vervoermiddel. Ook waterputten zijn in dorpen nog in grote getallen aanwezig. Aangezien dit eigenlijk maar een alternatief was hadden we deze bestemming niet zo goed voor bereid als Wit-Rusland, we hadden alleen een lijstje gemaakt met daarop de namen van de velden die een verharde baan hadden. Mede dankzij dit feit hebben we dus zo goed als alle velden gedaan in Roemenië, zowel militair als civiel, want: je weet maar nooit!

SATU MARE

Dit civiele veld ligt net buiten de stad en is zeer goed te overzien, maar helaas stonden hier geen kisten. Wel stond er in een hoek een bouwvallige hangaar, maar of deze militair is valt zeer te betwijfelen. We werden hier ook voor het eerst geconfronteerd met hetgeen wat we nog door heel Roemenië zouden zien: bewaakte terminals. Dit komt het spotten in dit land dan ook niet echt ten goede. Maar een spotter zou een spotter niet zijn als we hier niets op zouden kunnen vinden. Gewoon bij iedere terminal vragen wanneer er vluchten gaan naar Boekarest en hoeveel het kost. Op dit veld werd ons verteld dat er geen vluchten richting de hoofdstad waren. Tijd om onze speurtocht voort te zetten, dus maar weer verder tuffen in onze Lada naar het volgende veld: Baia Mare.

Baia Mare is alweer zo'n kaal veld, alleen iets minder overzichtelijk omdat het op een heuvel ligt. Ook hier werd de terminal bewaakt door militairen, maar in geen velden of wegen militaire kisten te bekennen. Wel stond er een civiele An-12V voor de terminal, maar deze zag er niet echt operationeel meer uit. De kist droeg de registratie YR-PVI. Het begon al weer donker te worden, dus restte ons alleen nog de rit naar de stad waarbij het volgende veld lag. In deze stad zochten we een hotel om de nacht door te brengen. Tijdens onze zoektocht door de stad vielen ons al meteen de relatief hoge prijzen voor de hotel op, omgerekend tussen de 45 en 75 gulden. Deze prijs was gewoon vastgesteld door de regering en het was ook bijna niet mogelijk om iets goedkopers te vinden.

CLUJ-NAPOCA

Als je deze stad aan de oostkant inrijdt ligt het veld rechts van de weg. Vanaf deze weg zijn bijna alle toestellen met het blote oog te lezen. Het hanteren van een verrekijker is vrij moeilijk omdat er overal wachthuisjes langs de weg staan. Op het militaire gedeelte staat een kleine hangaartje, maar wij konden niet vast stellen of hier een kist in stond. Bij de militaire An-2 stonden ook nog 3 civiele An-2's. De witte 714 miste zijn rotorbladen.

An-2:	54, YR-PAP, YR-PMS, YR-PVI	
IAR-316B:	51, 109	
Mi-8:	714, 721	+1

Truda-Luna is een mooie naam, zeker voor een veld dat niet te vinden is... Volgens de kaarten moet het vliegveld net buiten de stad achter een dorpje liggen, maar wij konden in ieder geval geen veld gevonden krijgen. We vermoeden echter wel dat het hier ergens moet liggen aangezien er een behoorlijke hoeveelheid luchtmacht militairen bij de bushalte van het dorpje stonden te wachten. Deze was vlak bij een weg die de heuvel op ging (waar vermoedelijk het veld achter ligt) waarbij een bordje verboden toegang stond en waar behoorlijk druk militair verkeer in en uit reed. We hebben een stuk verderop een weg de heuvel op genomen, maar vanaf daar konden we ook geen enkel teken van een veld ontdekken. Het veld moest volgens de kaart ook langs het spoor liggen, dus wij op zoek naar het spoor aan de andere kant. Eenmaal gevonden hebben we daar een soort van expeditie gehouden, langs het spoor de heuvel op. Maar ook vanaf deze heuvel valt geen veld te ontdekken. Tip voor de mensen die ook een poging willen wagen: A) neem een tent mee een ga langs het spoor af wandelen tot je het veld tegen komt, of B) neem de trein en probeer eruit het veld te ontdekken en spring er dan uit!!! Je kunt natuurlijk ook gewoon proberen een basisbezoek te regelen. Volgens de boeken moeten er MiG-21's staan, iets wat goed mogelijk kan zijn want de baan heeft een lengte van 1850 meter.

Na het Truda-Luna debâcle zijn we naar Tirgu Mures gereden, dit is civiel en helemaal leeg. Volgende bestemming was Suceava-Salcea, dit veld beschikt over een oprijlaan van een paar kilometer en ligt helemaal in het niemandsland. Wel stond er op dit veld een hangaar maar wij konden in geen velden of wegen kisten ontdekken. De andere kant van het veld is via veel zandweggetjes te bereiken, maar hoe wij precies gereden zijn weet ik ook niet meer. Wij hebben vanaf een afstandje terug gekeken, maar het veld verdween vanaf dat punt uit het zicht achter een heuvel. Volgens de kaart loopt er echter een pad (kan verhard zijn, maar zal wel zand zijn) langs de noordkant van het veld. Niet gevonden.... Dan maar naar Iasa, maar helaas: foutje van de zaak, we hebben het veld aan de verkeerde kant van de stad gezocht en dus ook niet gevonden. Aangezien dat we maar weinig tijd hadden hebben we ook maar niet langer gezocht. Dat zijn de nadelen van een korte voorbereidingstijd. Snel door naar Bacau.

BACAU

We kwamen hier vrij laat in de middag aan, maar we hoefde gelukkig niet lang naar het veld te zoeken want het werd in de stad al aangegeven. Als je de stad naar het zuiden toe uitrijdt ligt het veld rechts van de weg achter tegen de stad aan. Je kunt nu het beste de stad uitrijden naar het eerste dorpje. Hier ga je rechts af, daar waar het politiebureau aangegeven staat. Dit is een zandweg dat gaat naar een dorpje dat je in de verte al ziet liggen. Je rijdt tussen de beide dorpjes onder de landing door. Je kunt het beste tot vlak vóór het tweede dorpje doorrijden en dan weer rechts gaan, je rijd dan op een zandweggetje dat parallel loopt aan het veld. Vanaf deze weg heb je een zeer goed overzicht van het veld. Met een kleine beetje moeite kun je vanaf hier de kisten op de baan lezen (maar dan mogen er geen heat-waves zijn!). Ook kun je dan met een kijker die sterker is dan 20x60 de kisten op de verschillende lijnen lezen. Als je de zandweg helemaal uitrijdt kom je aan de andere kant bij een benzine pomp uit, hierover loopt de andere landing. Je kunt het beste van hier af een plekje in de landing zoeken. Aangezien er zoveel kisten stonden kozen we ervoor om de volgende ochtend maar weer terug te gaan en te hopen dat ze zouden gaan vliegen. We hadden goed gegokt, de volgende dag was het raak, er werd gevlogen. Er vlogen 11 MiG-21's en een An-2. De An-2 hebben we niet gelezen omdat we nog opzoek waren naar een plek in de landing, hij kwam niet meer terug.

MiG-21 5910 vloog bare-metal rond, voor de PFM's geld dat het ook MiG-21-2000's kunnen zijn geweest! Op dit veld stonden zeker 50 MiG-21's op twee verschillende lijnen. Op een derde lijn stonden twee An-2's, zes L-29's en een L-39. Op dit veld wordt waarschijnlijk ook onderhoud uitgevoerd aan de MiG-21 en nog een aantal types van de Roemeense Luchtmacht. Verder hoorde we later bij het museum dat er ook nog een vliegwaardige Il-10 moet staan. Wel zagen we een MiG-15UTI preserved staan. De twee Il-28 zagen er nog zeer goed uit, maar of er nog mee gevlogen wordt konden we helaas niet vaststellen. Tegen het middaguur kozen we maar eieren voor ons geld en reden verder naar het volgende veld.

MiG21MF:	504, 507, 713, 803, 4802	
MiG21PFM:	4709, 4711, 5813, 5814, 5903, 5906, 5910, 5916	
MiG21US:	3406, 3908, 3910, 4708, 4709	
Il-28:	307, 716	(waarschijnlijk H-5R's)

TECUCI

Onderweg naar Galati zagen we vlak voor het stadje Tecuci twee hangaartjes waarbij twee Puma's stonden. Het veld ligt net iets achter een heuveltje, maar de kisten staan hoog genoeg om ze te kunnen lezen.

IAR-330: 75, 80

Naar deze korte onderbreking vervolgde wij onze weg naar Galati. Bij de stad aangekomen de weg naar het noorden gezocht en jawel: het veld binnen de kortste keren gevonden. Er stonden hier alleen maar 3 civiele An-2's, bij een van de kisten ontbrak het staartvlak. Na een korte blik op het veld zette we koers richting het volgende veld: Tulcea, het veld van de Donau Delta. Zoals dit al aangeeft is er in deze omgeving geen tekort aan water. We moesten dan ook voor we Galati konden verlaten eerst met een boot worden overgezet. Ook dit nam weer een behoorlijke tijd in beslag zodat het al donker was toen we Tulcea bereikten. Ook hier weer een veel voorkomend tafereel in Roemenië: een lange oprijlaan richting de terminal. Het veld ligt iets achter een heuveltje, maar vanaf een afstandje zag het er allemaal vrij leeg uit, dus vermoedelijk ook hier geen militaire kisten aanwezig. Op naar het MiG 29 veld!

Het veld Mihail Koglniceanu ligt een aantal kilometers voor de stad, en is ook weer zeer open. Het veld beschikt over een grote terminal, maar dat komt omdat het hier in de zomer stikt van de toeristen. Maar in deze tijd van het jaar was het bijna helemaal verlaten, behalve dan de bewaking bij de terminal. Op het platform bij het civiele gedeelte stond één civiel kistje. In een poging het veld rond te rijden stuitte we op een weggetje dat richting een aantal shelters ging. Echter halverwege deze weg stond een militaire controle post. We hadden deze al snel gezien en zochten onze toevlucht tot het lokale kerkhof. Van hier af konden we een beetje tussen de shelters kijken, maar we konden geen enkele kist ontdekken. Naast MiG-29's zou dit veld ook nog MiG-23's moeten herbergen, maar wij hebben helaas niets van al dit moois mogen zien.

Na een kort verblijf in de stad werd het weer tijd om terug te keren naar de orde van de dag, één van de belangrijkste velden van onze trip: Borcea. Om vanuit de stad richting het veld te gaan moet je helemaal om een van de zijtakken van de Donau heen (150km), want volgens onze kaart liep er alleen een spoorbrug over deze tak heen. Toen we helemaal om deze zijtak heen gereden waren en aan de andere kant bij het spoor uitkwamen kwamen we tot de ontdekking dat er naast de spoorbrug ook een brug voor auto's was... Als we die weg hadden genomen waren we een aanzienlijk stuk sneller ter plekke geweest (een goede 70km was het dan maar geweest). Dit alles dankzij het feit dat de Eskimo een oude kaart van thuis had meegenomen (lekker even toeristisch bezig).

BORCEA

Ook dit veld ligt weer een heel eind van de beschaafde wereld af. In het dorpje Borcea loopt één verharde weg naar het noorden, deze moet je inslaan. Deze weg gaat een stukje verder over in een zandpad maar komt wel bij het veld uit en loopt aan de westkant lang het hek. Vanaf deze weg zagen wij een aantal shelters met daartussen staartjes van 3 MiG-21's. Als je het paadje verder uitrijdt kom je uit op de weg naar Fetesti. Vanaf deze weg zie je de Il-28's op een flightline staan. Ze zijn goed te lezen ware het niet dat het tijdens onze aanwezigheid erg donker was. Een bijkomend nadeel is dat de weg zeer druk is, oppassen dus. De laatste kist op de lijn stond een stuk lager dan de rest, het zou kunnen dat deze kist op zijn buik lag. Dit konden wij echter niet goed waarnemen, wel zagen de overige kisten er nog zeer operationeel uit. Op één bare-metal kist na waren alle voorzien van een grijs jasje.

Il-28: 704, 709

BAZAU

Onderweg naar Boboc zagen we bij het binnenrijden van Bazau opeens een paar An-2's staan. Het bleek hier te gaan om een klein veldje met twee hangaars en een aantal IAR-316's en An-2's. De kisten zijn van buiten af goed te lezen. De exacte ligging van het veld kan ik niet verklaren want we weten het zelf niet precies! Volgens onze waarnemingen kom je het veld tegen als stad binnen rijdt (niet de rondweg nemen) vanuit het oosten en dan de weg richting Boekarest neemt. Pas echter wel op want er lopen namelijk twee wegen vanuit de stad richting de hoofdstad. Een andere mogelijkheid is om in de stad het spoor te volgen. Als je dit doet krijg je vlak voordat je de stad uitrijdt een afslag richting Boekarest. Je rijdt dan een viaduct op om over het spoor te komen. Als je aan de andere kant bent ligt het veld aan de rechter kant. Als je dan de weg volgt richting Boekarest dan kun om de hoek bij een fabriek alle kisten lezen.

An-2: 32, 36, 37, 38, 58
IAR 316: 21, 47, 83, 92, 93, 94

Onze weg richting Boboc via de westelijke rondweg vervolgend, stuitte we nog bij een militair kampje op 2 Li-2's die vermoedelijk dienst doen als instructional airframes voor paratroepen. De tweede kist droeg zowel een militair nummer als een civiel, het is vermoedelijk een ex TAROM kist.

Li-2: 102, 8002/YR-TAG

BOBOC

Na dit korte oponthoud konden we eindelijk onze weg richting Boboc vervolgen, want toen we bij het eerste veldje waren kwam er al een L-29 over, ze vlogen dus op Boboc. Bij het veld aangekomen zagen we dat ze al gestopt waren met vliegen. Om bij het veld te komen moet je vanuit Bazau de weg naar Rimnicu nemen en dan de afslag naar Boboc nemen. Het veld ligt voorbij het dorpje zelf ten noorden van de weg. Je moet wel eerst het spoor oversteken. Het veld is vanaf het zuiden en het oosten goed te overzien, van deze laatste kant sta je echter een behoorlijk stuk van het veld af. De weg wordt niet echt intensief gebruikt, je kunt er vrij relaxed spotten. Er stonden ongeveer 30 L-29's aan de zuidkant van het veld. Als ze vliegen of de covers er af halen zijn ze allemaal te lezen. Ook de flightline ligt bij de zuidkop van de baan en is dus ook zeer goed te overzien. Naast de L-29's staan er ook nog L-39's, maar deze zijn alleen vanaf de oostkant te zien. De Il-14 is vermoedelijke de ex YR-ILW van TAROM. De kist had echter wel een oud Roemeens roundel. Naast de Il-14 stond er ook nog een MiG-21 preserved. Verder lag er nog het wrak van wat ooit een Li-2 was geweest.

L-29: 14, 29, 42

Il-14: 2002 preserved

Door onze slechte voorbereiding wisten we niet dat er een stukje verder naar het oosten bij Ianca ook nog een veld ligt. Volgens de boeken zouden op dit veld MiG-15/17's opgeslagen staan, maar of dat nog steeds het geval is hebben we helaas niet kunnen bevestigen.

Het was al bijna donker toen we vanuit Boboc richting Boekarest vertrokken. We hadden zaterdag als rustdag in gepland om eens Boekarest te gaan bekijken. 's Avonds laat arriveerden we in de hoofdstad waarna we een hotel boekten voor één nacht en op zoek gingen naar een plek om te eten. Na een welverdiende nachtrust hebben we de hele zaterdag bijna niets gedaan als alleen maar een beetje door de stad dwalen en voornamelijk mensen kijken. Wel hebben we van hotel gewisseld omdat we vlak bij het station een goedkoper alternatief gevonden hadden. Ook raakte de Eskimo verslaafd aan een bepaalde hamburgertent in de stad met de naam Copli, hij heeft er dan ook 3 avonden gegeten.

Op zondag was het weer tijd om terug te keren naar de order van de dag. Op het programma voor deze dag stonden het museum en het nationale en internationale vliegveld van Boekarest (voor het museum verwijzen we graag naar een volgende ACE). De beide velden liggen ten noorden van de stad langs de weg naar Ploiesti. Het dichtst bij de stad ligt het nationale veld Baneasa.

BOEKAREST BANEASA

Op dit veld staan een groot aantal kisten van de politie. Ook staan er een aantal militaire kisten preserved voor de terminal. Het veld is vanaf het westen goed te overzien, maar het probleem is dat er een zeer drukke weg langs loopt. Je moet hier dus zeer voorzichtig te werk gaan. Een bijkomend probleem is dat je

vanaf de terminal niet kunt spotten, want ook deze wordt, zoals gewoonlijk, bewaakt. De An-24 stond voor een hangaar op het platform aan de civiele kant. Hij hoort waarschijnlijk thuis op Otopeni, het is misschien mogelijk dat ze hier onderhouden worden. De kisten aangeduid met 'p' droegen politie titels, de 109 was in een camouflage jasje gestoken. De preserved toestellen staan als je naar de terminal afdraait meteen rechts langs de weg.

An-24:	5022	
Mi-17:	107p, 108p, 109, 716, 730p, 736	+2
IAR-93:	114	preserved
IAR-828:	01	preserved
MiG-21F-13:	10	preserved

BOEKAREST OTOPENI

Dit veld ligt ongeveer 10 kilometer verder naar het noorden. De militaire kisten staan aan de zuidkant van de baan. De terminal is gesitueerd aan de noordzijde van de baan. Vanaf hier kun je niet op dit militaire gedeelte kijken, ook vanuit de landing kun je niet op het operationele deel van het veld kijken. Wel heb je vanaf hier zicht op een aantal kisten die hier preserved staan, deze behoren vermoedelijk toe aan de collectie van het museum in de stad. Om bij het militaire gedeelte te komen kun je het beste de weg terug rijden richting de stad. Als je bij het viaduct komt moet je van de weg af en langs het spoor naar het oosten rijden. Na ongeveer 1,5 km gaat een betonplaten weg weer terug richting het veld. Bij de afslag staat een bedrijf met daarbij een bord met daarop Otopeni Terminal. Deze weg moet je volgen tot in het dorpje, op de kruising hier moet je rechts af. Net voorbij het dorpje kun je op het militaire platform kijken. Alleen de An-30's en Mi-8 102 droegen een roundel en waren gecamoufleerd (de An-30's zeer gaaf zelfs). Alle andere transport kisten waren wit en droegen de nationale vlag op hun staartvlak. De drie heli's hadden geen rotorbladen meer.

An-24:	1801, 1802, 1912
An-26:	206, 207, 606, 707, 710, 801, 809, 810
An-30:	1103, 1104, 1105
Mi-8:	08, 102, 732

TITU BOTENI

De middag begon al op zijn eind te lopen toen we koers zette richting ons volgende veldje, Titu. Het veld ligt rechts van de weg als je richting Pitesti rijdt net voor bord cq monument dat aangeeft dat je Titu binnenrijdt. Alle kisten zijn vanaf de weg goed te lezen ondanks dat ze behoorlijk ver van de weg afstaan. Er loopt net voor het veld een weggetje naar het noorden toe, maar die gaat waarschijnlijk naar het veld toe (er staat een bord verboden in te rijden bij). Het veld heeft ook een hangaar waar naar alle waarschijnlijkheid ook nog een aantal kisten in kunnen staan. De IAR 3168 20 was in het wit gestoken. Verder is het moge lijk dat er achter de gebouwen nog een aantal kisten stonden, maar zoals je al vermoedt hebben we dit niet gecheckt.

An-2:	30, 56, 60
IAR-3168:	01, 12, 20
IAR-330:	02, 71, 90, 95, 99

Na de nacht te hebben doorgebracht in Boekarest zette we 's maandags vroeg in de ochtend onze LADA met de neus richting het eerste veld van onze tweede week in Roemenië, Alexenie. We hadden besloten om terug te keren naar Boboc in de hoop dat ze in deze nieuwe week meteen op de eerste dag weer enige activiteiten zouden ontplooien. Langs de weg van de hoofdstad naar Bazau kom je door het dorpje Alexeni waarbij ook een veld zou moeten liggen. We werden deze ochtend echter geteisterd door een hardnekkige dichte mist. Zo kwam het dat we op de heenweg veel moeite hadden om dit veld te vinden maar na lang zoeken hadden we wel een vermoeden waar het moest liggen. We waren echter niet helemaal zeker van onze zaak en besloten om het 's middags nog maar eens te gaan proberen, in de hoop dat het weer dan beter zou zijn. Op Boboc waren de goden ons helaas niet goed gezind, er werd niet gevlogen. Na nog even weer een korte blik op het kleine veldje bij Bazau, waar wel een mobiele toren buiten stond maar helaas niet gevlogen werd, zette weer koers naar Alexeni. Het weer was inmiddels een stuk beter geworden en de zon brandde al weer vrolijk aan de hemel. Ons vermoeden van die ochtend kwam uit en na het proberen van enkele zandpaadjes zagen we de eerste rotorkoppen van Mi-8'en boven het boerenland uitkomen. Maar net als bij vele andere velden is het hier ook extreem kaal en is er geen mogelijkheid om ook maar enigszins in de buurt van het vliegveld te komen. Van uit het dorpje loopt iets ten oosten een weggetje naar het noorden toe, maar deze komt uit bij de poort van het veld. Kortom een ...-veld. In de zomer is er misschien beter bij te komen als de boeren hier hun gewassen hebben geplant. Wel konden we twaalf Mi-8'en tellen maar daar bleef het ook bij. Een teleurstelling rijker vervolgde we onze weg terug naar Boekarest. Onderweg vloog er nog een Puma vlak over de weg, die we na een noodstop aan ons lijstje konden toevoegen.

IAR-330: 104

De volgende dag stond als eerste veld Belaci op het programma, wat helemaal aan de andere kant van Boekarest ligt. Na een lange rit hebben we maar een hotel opgezocht in de buurt van dit veld. Het veld ligt helemaal in niemandsland. Het enige wat we ontdekt hebben is een radarpost en een kleine kazerne, maar we hebben geen baan of iets wat er op lijkt kunnen vinden. De kazerne was in een zeer slechte staat, we vermoeden dat er hier maar weinig te beleven valt en dat er ook geen kisten in deze omgeving staan.

Het veld Caracal Deveselu zou iets ten zuid oosten van de stad moeten liggen links van de weg naar Corabia. Wel vonden we hier een groot oefenterrein met daarbij een kazerne en een radar, maar ook hier ontbraken alle sporen van een veld. Het is goed mogelijk dat we niet ver genoeg door zijn gereden naar het zuiden en daardoor het veld gemist hebben. Volgens de boeken zouden hier MiG-21's moeten staan, maar dat hebben we dus niet kunnen checken. Als derde veld voor die dag stond Craiova op het programma.

CRAIOVA

Dit veld ligt net ten oosten van de stad langs de weg naar Slatina en Pitesti. Het veld heeft ook weer een terminal, maar deze ligt meteen aan de weg, is omgeven door betonnen muren en wordt zoals gebruikelijk bewaakt. De baan loopt bijna parallel aan de weg, en het veld wordt over de gehele lengte afgeschermd door een muur. Als je vanuit de stad komt dan loopt er meteen voor de muur een weg naar het noorden. Deze weg gaat naar de vliegtuigfabrieken van IAR. Op dit moment worden hier de IAR-99 Siomes gebouwd. Je hebt vanaf deze weg een zeer goed uitzicht op het veld en je kunt ook verschillende kisten lezen. Pas echter wel op, er rijdt nogal wat verkeer over deze weg! In een poging om een bezoek te krijgen bij de fabriek werd ons verteld dat we dan eerst toestemming moesten

hebben vanuit Boekarest. Helaas, was een bezoek op zo'n korte termijn niet mogelijk. We besloten om hier maar te overnachten in de hoop dat ze de volgende dag zouden gaan vliegen, maar ook hier vingen we bot. Wel konden we vanaf he weggetje in de landing de volgende kisten lezen. Er stonden zeker 35 Orao's, maar helaas waren de meest gecoverd. De Sioum 708 had blauw/witte demo-kleuren. Deze kisten worden overigens 's avonds weer terug de fabriek in gesleept en zijn daar niet zichtbaar. Er stonden in totaal 7 MiG-21's maar of dat deze nog vliegwaardig zijn konden we helaas niet vaststellen. Wel staan er midden op het veld een aantal MiG-15's stored.

IAR-93A/B: 112, 214, 219, 230
IAR-93DC: 183
IAR-99: 708
IAR-109: 712
MiG-21MF: 807, 811, 812

SIBIU-TURNISOR

Op naar het volgende veld, Sibiu. Na een lange rit kwamen we in de loop van de middag hier aan. Het veld ligt ten westen van de stad net ten zuiden van de weg naar Sebes. Vanaf deze weg zijn alle kisten te lezen (nou ja, in principe...). Ook hier moet voorzichtig te werk worden gegaan want het is weer een drukke weg en de hoofdpoort ligt ook aan deze weg. Het veld heeft een hangaar en een paar gebouwen, maar het is vrij goed te overzien. Er stonden nog 2 Alouettes meer, maar die stonden achter de anderen en waren helaas niet te lezen. Ook is dit veldje nog 1 Puma rijker, maar deze kist draagt geen serial (de foepers!). Wel vlogen hier 2 kisten, te weten de 119 en de 83. Verder hadden alleen de 12 en 119 nog rotorbladen, bij de rest ontbraken die helaas.

IAR-316B: 53, 71, 75, 84, 116, 119
IAR-330: 04, 12, 18, 28, 81, 83, 88

In een race tegen het licht zette we koers naar het laatste veld van die dag, Caransebes. Nog net voor het invallen van de duisternis bereikte we dit veld. Ook hier wordt de terminal weer bewaakt. Wel stonden bij deze terminal twee kleine hangaartjes waar eventueel een aantal heli's in zouden kunnen staan (volgens de boeken moeten die hier ook staan!). De bewaking belette ons om op het veld te kijken, maar na een grote omtrekkende beweging kwamen we uit in de westelijke landing. Vanaf deze plek zagen we dat er op het veld, buiten twee neusgedeeltes van onbekende kisten, verder helemaal niets te halen was op dit veld. Restte ons deze avond alleen nog de rit naar Timisoara, het eerste veld van de volgende dag.

TIMISOARA-GIARMATA

Het veld dat ten noord oosten van de stad ligt verraadde zich zelf al 's avonds. We zagen op een gegeven moment ineens een vuurpit omhoog trekken en zich even later doven. Zonder stoot of slag wisten we het, ze waren aan het vliegen. We zijn toen vlak na het spoor afgeslagen een zandweg in en hebben vanaf hier het avondvliegen gade geslagen. Er vlogen zowel MiG-21's als -23's. Deze laatste zijn goed leesbaar omdat hun landingslicht net de neus verlicht waar het nummer staat. De -21's doen dit helaas niet en zijn dus dan ook niet leesbaar. We zijn de volgende dag nog even terug geweest om het veld wat beter te bekijken en zagen toen een An-2 vliegen. Het veld ligt een heel eind van de openbare weg af en is waarschijnlijk niet rond te rijden. We hebben dit niet geprobeerd want als je naar de terminal toerijdt liggen een stukje rechts van deze een aantal

shelters, dus er zal vermoedelijk niets staan aan de andere zijde van dit veld. Wel hebben we de beide landingen gezocht en aan beide zijde van het veld kun je vrij relaxed spotten. De oostelijke landing kun je het beste bereiken als je het weggetje naar Ianova in rijdt en dan over het spoor ergens een plekje zoeken. Aan de andere zijde moet je bij het dorpje Giarmata naar een bos toe rijden, vanaf hier moet je ook vrij rustig de landing kunnen observeren. Er wordt ook veelvuldig door civiele kisten van dit veld gebruik gemaakt, o.a. voor vluchten naar Iran.

MiG-23UB ?: 11
MiG-23MF: 190, 242, 260, 409, 410
An-2: YR-PAW

Op naar het laatste veld in Roemenië, Arad-Ceala. Dit veld ligt net ten west-noord-westen van de stad langs de weg naar Pecica. Buiten een terminal en een kleine hangaar is het veld helemaal verlaten, behalve dan de militaire bewaking. En na 12 dagen verlieten wij Roemenië weer en zetten koers richting ons land. Onderweg hebben we nog een paar velden in Hongarije gedaan en nog even een stop gemaakt in Praag waar ik verder niet veel woorden aan vuil wil maken. Onze Lada heeft ondertussen helaas het loodje gelegd...

BÉKÉSCSABA
An-2: HA-MDX, HA-MEJ, HA-MEX
Ka-26: HA-MCE
MiG-15bis: 807 preserved

SZOLNOK
An-26: 202, 208, 405, 406
Mi-2: 8911, 9408, 10030
Mi-8: 730, 6204, 6206, 6212, 10430, 10446, 10447
MiG-21F-13: 224 gateguard

KECSKEMÉT
MiG-21U: 0158, 0565, 3036
MiG-21MF: 4406, 4603, 4607, 4608, 8108, 8109, 8110, 8111, 8113, 8115, 8203, 9309, 9310, 9311, 9312, 9509, 9511, 9513, 9514, 9602
MiG-29: 01, 03, 04, 05, 06, 07, 09, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23
MiG-29UB: 25, 26, 27, 28, 29
An-26: 407
Mi-8: 10425
MiG-21F-13: 25 gateguard
Il-28: 47 dumped
Verder stonden er ook nog 16 L-39 op dit veld, maar die stonden geheel in de covers en waren dus niet leesbaar. Het is hoogstwaarschijnlijk dat alle MiG 21's stored zijn.

SZENTKIRALYSZABADJA
Mi-24: 006, 008, 104, 106, 108, 112, 117, 711, 712, 713, 714, 715, 717, 718, 719, 720,
Mi-17: 704, 705, 706 En toen werd het donker...

PRAHA-RUZYNE
C-130H: 1295/SU-BKU
Il-62: OK-BYV
Yak-40K: OK-BYJ

OUDE GLORIE

Vroeger was alles beter, tenminste dat zegt men. Of dat waar is weet ik niet maar een feit blijft dat als vroeger slaat op de zeventiger jaren, ik daar volmondig mee instem.

Het midden van de seventies kenmerken zich op internationaal vlak in het opstarten van diverse vormen van bezuinigingen, vaak als gevolg van de oliecrisis van '73. Mede als gevolg van de Vietnam-kater (de US strijdkrachten kregen de financiële rekening van dit avontuur gepresenteerd), de Yom Kipoer-oorlog (ook hier waren er nogal wat budgettaire aderlatingen te verstouwen aan amerikaanse zijde) en de oliecrisis, groeide bij de amerikaanse en west-europese luchtstrijdkrachten het besef dat ingrijpende veranderingen in structuur, financiering en operationele procedures dringend nodig waren. Bekend gevolg is b.v. het oprichten van DACT eenheden, later ook met F-5 in West-Europa, maar ook het reduceren van b.v. de tactische verkenningscapaciteit in Europa. Er vlogen aanvankelijk namelijk 5 TRS'en op Alconbury en Zweibrücken.

Naast deze zogenaamde reshuffles richtte de aandacht van de USAF zich op twee andere zaken:
Ten eerste bleek er behoefte te zijn aan "short notice deployment capacity" in plaats van reeds lang van te voren geplande oefeningen. De Sovjets stonden immers op het punt om de Lunenburger Heide met hun tanks binnen te vallen, terwijl de permanent gestationeerde USAF eenheden in aantal afnamen.
Ten tweede bleek eveneens dat de Air Force Reserve en de Air National Guard beschikten over een heel scala aan sterk verouderde vliegtuigtypen, die nauwelijks als een effectieve "back up force" konden functioneren. AFRes en ANG zouden daarom òf nieuw te bouwen kisten krijgen, b.v. de A-7D bij de ANG, òf oudere versies van kisten die bij TAC, MAC en SAC vlogen. Zo zou een betere aansluiting tussen de "reserves" en de "regulars" tot stand gebracht worden. Ook hier speelden financiële motieven een rol, denk aan hoe duur een zo grote verscheidenheid aan onderdelen voor een evenzo grote hoeveelheid kisten is.

Het ei van Columbus bleek een combinatie te zijn van het opvoeren van deployments, deelname van reservisten aan deployments en soms het deployen van nieuwe kisten. Hele bergen toestellen staken in die tijd de Atlantische oceaan over. Meestal waren dit eenheden van het dual-based 49th TFW van Holloman dat ieder jaar op Hahn en Bitburg oefende, en het 4th TFW van Seymour Johnson, meestal met twee squadrons naar Ramstein i.v.m. hun jaarlijkse Crested Cap exercise. Daarnaast had je de Salty Bee exercises met RF-4C's van het 67th en 363rd TRW (later ook ANG) en de regelmatig terugkerende detachementen van ADC EB-57E's, de eerste SR-71's op Mildenhall en ga zo maar door.

Met name in 1975 was het bingo. Naast wat hierboven beschreven is werden in dat jaar de eerste reservisten van de ANG naar Europa gedirigeerd ter ondersteuning van de USAF en NATO. Op Ramstein waren twee EC-121S' van het 193rd TEWS/Pa ANG gestationeerd, daarna kon je achttien F-100D/F's van de Ohio ANG zien en nog wat later dat jaar presteerde de USAF het zelfs om het 5th FIS met F-106A/B in het kader van Cold Fire op Hahn te deployen.....

Enfin, 1976 bracht meer van hetzelfde, nu werden Lakenheath en Aviano door F-100's bezocht en zelfs de niet-verwende spotters begonnen dit al heel normaal te vinden. In het najaar brachten maar liefst zestien
F-105's van DC- en Virginia ANG een bezoek aan Lakenheath en was wat mij betreft de F-105-kogel door de zo spreekwoordelijke kerk.

Toen 1977 goed en wel begonnen was druppelden de eerste berichten binnen dat er een hele reeks min of meer interessante deployments Europa aan zouden doen. Het was inmiddels wel duidelijk dat de reservisten al een behoorlijke plaats in het Coronet-circus hadden ingenomen en dat qua aantal kisten ze hun collegae van TAC naar de kroon staken. Volgens deze geruchten zouden er achttien A-7D's van de New Mexico en Colorado ANG op Gilze-Rijen deployen, wat later ook gebeurd is. Het geruchten-circuit sprak van nog een ander deployment van AFRes F-105's die, in het kader van een of andere NATO oefening 'ergens in de maand augustus', welk op Nörvenich plaats moest vinden. Het is de aankomst van dit deployment waar ik het eens met U over wil hebben.

Naarmate augustus naderde en e.e.a. met zekerheid werd bevestigd, bleek dat ik ook nog met andere spotters mee kon rijden als het eenmaal zo ver zou zijn. Stukje bij beetje sijpelde meer info binnen en tot onze grote vreugde bleek dat er maar liefst vierentwintig Thunderchiefs laat in de middag van de 13e augustus zouden landen. Enig wantrouwen richting die datum was op zijn plaats, maar zo bijgelovig waren we natuurlijk niet. Het was wel tof dat die datum op een zaterdag viel, wat in hield dat dan weinig verplichtingen, zoals school of werk, roet in het eten konden gooien.

Na een lange, slapeloze nacht brak de ultieme datum dan toch eindelijk aan. Vandaag zou HET gebeuren en vol goede moed tuften we met z'n vieren naar Nörvenich. We waren op tijd vertrokken, want je wist maar nooit. Bij het veld aangekomen ontwaarden we de eerste kisten: Do.28D **58+21** van JaBoG 31 was te zien in een dispersal naast enige afgedankte F-104G's. Toen we in de landing stonden bereikte ons het bericht dat e.e.a. niet door ging in verband met een staking van verkeersleiders in de States. Wat was het geval; stakende FAA trafic-controlers maakten een veilige oversteek naar Europa onmogelijk doordat ze botweg hun noodzakelijke medewerking weigerden. Later heeft men die FAA-lui massaal ontslagen, maar ik denk niet dat dit aan het debâcle van 13 augustus heeft gelegen. Wij zijn toen maar naar huis gegaan en hebben besloten om het de volgende dag nog maar eens te proberen.
Onze trip was niet helemaal tevergeefs want we hadden kennis 'mogen' maken met onze allervriendelijkste oosterburen, die in grote (lees TE GROTE of HINDERLIJK GROTE) aantallen op EDNN vertoefden. Daarnaast vlogen twee CH-47C's, de **15025** en de **16009**, van het 205th AvCo ("Geronimo") overhead en dit maakte onze confrontatie met onze teutoonse medemens meer dan goed.

Na nu wel redelijk goed geslapen te hebben gingen we de volgende dag weer naar Nörvenich. De Do.28, de wfu Starfighters en de meute duitsers waren er ook weer; nu echter aangevuld met een flink Polizei contingent. Uiteraard waren veel Nederlanders ook weer van de partij. Aangezien geen bericht goed bericht was (binnen dit kader althans...), waren onze verwachtingen hoog gespannen. Het was bekend dat inderdaad vierentwintig 105-jes op Seymour Johnson stonden, klaar voor de oversteek, en dat ze ieder moment zouden kunnen arriveren.
Rond vijf uur zeilde de eerste supportkist, C-141A **40618** van 437 MAW, binnen, enige tijd later gevolgd door een UH-1N van het 7086th OpsSqn, **96606**, met VIP's. Er moest dus wel iets aan de hand zijn en dat kon nooit meer lang gaan duren. Het SAR detachement werd wakker en we konden UH-1D **70+48** spotten en korte tijd later hoorden we de goddelijke geluiden van J79 motoren uit de shelter area komen. Twee Starfighters van JaBoG 31, de **20+56** en **23+48**, vertrokken om de

eerste Thuds tegemoet te vliegen. Camera's werden gereed gehouden, verrekijkers trilden in onze handen en het meegebrachte VHF-radiootje werd alvast subtiel gereed gehouden, alsmede het voice-recordertje om e.e.a. op te nemen. Het radiootje bleek later nutteloos, men gebruikte gewoon UHF, en de recorder is later nog gebruikt om het aparte J75-P-19W motorgeluid van de F-105 op te nemen, alsmede het achtergrondcommentaar van de Eindhoven collegae.

Een klein half uurtje na het vertrek van de Luftwaffe F-104's verschenen de twee starfighters in formatie met zes Thuds en met een gigantische herrie landden de eerste Chiefs op duitse bodem. GAAF. De One-O-Fours stortten nu eens niet neer en landden ook veilig, gevolgd door de andere drie groepen van zes Thunderchiefs. Het bleken voornamelijk F-105D Thunderstick II kisten te zijn, aangevuld met gewone F-105D's en zelfs twee F-105F two-seaters. Het is moeilijk voor te stellen om daar even negenentwintig ton aan staal en aluminium binnen te zien komen; je krijgt er een geweldige kick van! Enfin, we hebben de nummertjes opgeschreven en we waren niet de enige zoals bleek uit de tape van de voice-recorder. Niet met name te noemen figuren van Flash kon je tussen het motorgeluid door horen met opmerkingen als: "Shit, die heb ik al gezien op Bitburg in 1965", "Die heb ik ook al" en het onvergetelijke "D'r zitten duals bij!!!"

Dat eind goed al goed is zal ik niet ontkennen, zeker toen bleek dat toen het hele circus binnen was en iedereen huiswaarts wilde keren, er voor de duitse spotters een kleine verrassing in de lucht hing. De Polizei was namelijk zo bijdehand geweest om eerst even te kijken wie er gefotografeerd had, om diegenen vervolgens op te wachten. En aangezien het verbaliseren en verwerken van die verbaalen bij de Holländer toch iets 'zu viel arbeid' was, werden allen van onze duitse 'collegae'-spotters de fotorolletjes in beslag genomen.....hihihi.

Coronet Poker 14-27 augustus 1977, Fliegerhorst Nörvenich

301TFW/457TFS
F-105D-25-RE "TH": 60-0458, 60-0464, 60-0465, 60-0471, 60-0490, 60-0493, 60-0500, 60-0513, 60-0533, 61-0044, 61-0075, 61-0080, 61-0100
F-105F-1-RE "TH": 63-8261

507TFG/465TFS
F-105D-25-RE "SH": 61-0061,61-0115,61-0152
F-105F-1-RE "SH": 63-8365

Uit Roemenië kwam de **YR-AAK**, een Beech 1900D van Air Antares. (04-1995)

Een ander toestel dat van schema veranderde was de BO-105 **PH-NZX**. Voorheen was dit toestel van KLM ERA Helicopters. (02-1995)

Om vervolgens het knalgele schema van de ANWB te krijgen. (02-1995)

Ter illustratie van de trip door Roemenië een aantal aardige plaatjes. Hier een BN-2A, de **130**, in het Muzeal Aviatici op Otopeni. (12-02-1995)

Hier een operationele IAR-330, de **83**, op Sibiu-Turnisor. (15-02-1995)

Ook in het Muzeal Aviatici is deze Mig-15UTI, de **2543**, bewaard gebleven voor het nageslacht. (12-02-1995)