

# TAKE-OFF

NR.69



o.a. in de 3<sup>e</sup> Take-Off van 2008:



Basisbezoek Hyères



Basisbezoek Reims



The Wittmund Story

# GRAS

GILZE-RIJEN AVIATION SOCIETY





## ROTORBLADEN OP DISHFORTH

**Op dinsdag 8 juli 2008 was ik samen met mijn reisgenoot Richard van Tilborg te gast op het Britse AAC Dishforth. Een klein helikopterveld wat ongeveer 30 kilometer ten noorden van Leeds ligt.**

De reis startte voor mij 's morgens om half drie te Tilburg. We maakten de overtocht naar Engeland per boot vanuit Calais. Na een rit van ongeveer 10 uur zonder al teveel problemen kwamen we dan ook aan in Dishforth waar we ons moesten melden om 14:00 uur bij de hoofdingang. Natuurlijk waren we ruim op tijd en hadden we dus de gelegenheid om even een rondje rond het veld te doen. Nadat we ons gemeld hadden bij de hoofdingang konden we dan met een select groepje van ongeveer 12 personen gezamenlijk het veld betreden met onze begeleider; een jonge Lynx vlieger.

Dishforth is een veld van het Britse AAC (Army Air Corps) en op dit veld staan de

Westland Lynx helikopters van het 9 Regiment AAC gebaseerd. Dit regiment is opgedeeld in drie squadrons, het 653 squadron dat met de Lynx AH9 vliegt en de 669 en 672 squadrons die met de Lynx AH7 vliegen. Het verschil tussen de Lynx AH7 en AH9 is eenvoudig te herkennen, de Lynx AH7 heeft skids terwijl de Lynx AH9 een robuuste set wielen heeft. Volgens onze begeleider heeft elk squadron acht helikopters tot zijn beschikking. Het AAC gebruikt de Lynx in verschillende rollen: troepen transport, observatie en aanval. Dit toestel is hiermee dus een veelzijdig apparaat wat in verschillende configuraties vrijwel elke taak die het AAC van hem eist aankan.

De eerste plaats die bezocht werd was een hangaar waar een Gazelle en een Lynx in stonden. Deze mochten uitgebreid gefotografeerd worden. Dit zou slechts het voorproefje worden van wat een leuke middag zou worden met een aantal interessante foto momenten. Nadat we de hangaar hadden



Lynx AH9, Alex van Noye

gehad vroeg onze begeleider wat we werkelijk wilden. Dat was natuurlijk duidelijk; naar de flightline waar de helikopters stonden opgesteld. De flightline bleek niet meer te zijn dan een met gras begroeide betonnen vlakte. Op dit platform stonden drie helikopters opgesteld waarvan er bij twee de bemanning zich aan het klaarmaken waren om te vertrekken. Na ongeveer 10 tot 15 minuten wachten kwamen dan ook de rotorbladen van deze heli's in beweging. Uiteindelijk ging er een Lynx AH7 en een Lynx AH9 uit welke perfect op de foto waren te zetten. De derde Lynx bleef achter met het grondpersoneel eromheen wat ijverig aan het sleutelen was.

Nadat we de flightline hadden gehad gingen we richting de volgende hangaar waar een aantal Lynxen binnen stonden. Ook deze mochten we weer fotograferen vanuit alle hoeken die je maar kon bedenken. Een aantal van de helikopters stond in deze hangaar in onderhoud en het technisch personeel was dan ook hard aan het werk aan deze kisten. Na deze hangaar doorgespit te hebben zouden we weer terug gaan naar de flightline omdat de twee helikopters die eerder waren vertrokken terug zouden komen volgens onze begeleider. Toen er inmiddels twee heli's aan de horizon verschenen bleek al snel dat het om andere exemplaren ging.

De vliegers van die heli's hadden ons al snel gezien en ze kwamen dan ook beiden in een hover voor de groep fotografen hangen op ongeveer vijf meter boven de grond. De tweede Lynx van dat groepje draaide helemaal om zijn as heen op die hoogte waardoor we hem van alle kanten konden fotograferen. Vervolgens drukte de vlieger de neus naar beneden waardoor zelfs de bovenkant even zichtbaar was. De Lynx kwam zo dichtbij dat ik op een gegeven moment niet meer kon terug zoomen met mijn 100-400 lens om het beeldvullend erop te krijgen. Nadat deze twee helikopters geland waren verscheen er nog een derde Lynx aan de horizon, dit was de Lynx AH7 die eerder die middag vertrokken was. Ook deze kist liet zich van dichtbij zien aan ons. Deze Lynx had de deur aan de rechter zijde opstaan waar de boordschutter in de deuropening achter zijn wapen zat. Dit leverde weer een heel ander soort plaatjes op dan de helikopters die hiervoor waren binnengekomen, al met al een fraai effect.

Nadat alle helikopters geland waren liepen we langs het platform af richting de hangaar die we al eerder die middag hadden bezocht. Tijdens deze wandeling was er nog de moge-

lijkheid om wat sfeer plaatjes te maken van het platform waar nu ondertussen helikopters stonden. Vier van de vijf helikopters stonden wederom op het punt om te vertrekken, maar dat kregen we helaas niet meer mee. Eenmaal in de hangaar aangekomen was het bezoek op Dishforth voorbij en werd er afscheid genomen van onze begeleider. Onze begeleider vertelde nog wel dat hij volgend jaar gaat vliegen bij de RAF op de Merlin op RAF Benson in het zuiden van Engeland. Dit biedt natuurlijk perspectief voor een bezoek daar.

Na eenmaal bij de hoofdingang te zijn aangekomen, stapten we met een goed gevoel in de auto en zouden we onze reis voortzetten naar RAF Leuchars in Schotland. Het bezoek op AAC Dishforth was voor mij een groot succes. Het succes kwam niet door de kwantiteit, want zoveel helikopters hebben we niet gezien, maar zeker wel voor de kwaliteit want alles was zeer goed te platen. Voor iemand die gek is op helikopters wat ik de laatste jaren steeds meer word, was dit een zeer geslaagd bezoek. Voor mij was dit zelfs het hoogtepunt van mijn hele reis door Engeland als ik achteraf hierop terug kijk. Ik wil dan ook GRAS reizen bedanken voor de organisatie van dit interessante bezoek.

### **Tekst: Alex van Noye**



**Lynx AH7, Alex van Noye**



**Gazelle AH1, Richard van Tilborg**





## Reims-Champagne

**Op 17 juni waren we als spottersvereniging te gast op de Franse luchtmacht basis Reims. Op deze basis zijn twee squadrons gestationeerd welke zijn uitgerust met de Mirage F-1CR foto-verkenner.**



**Mirage F.1 CR, Alex van Noye**



**Mirage F.1 CR, Alex van Noye**



**Mirage F.1 CR, Patrick Roegies**

Het bezoek zou om 09:00 uur 's ochtends aanvangen en dat hield in dat we reeds vroeg uit de veren moesten om richting Reims te vertrekken. Toen we waren gearriveerd hebben we ons bij de begeleider gemeld en hebben daar de kosten voor het bezoek direct afgerekend. Buiten GRAS bleken ook de verenigingen EWAS, SG Maastricht en Four Aviation aanwezig te zijn; aangevuld met een aantal Franse luchtvaartenthousiasten. De groep bestond ongeveer uit een 50 personen en was precies groot genoeg om in één bus te proppen.

De begeleider van het veld arriveerde ook op tijd op de parkeerplaats en gaf een kleine toelichting m.b.t. het programma van de dag. Hij gaf aan dat hij begreep waarvoor we kwamen (nummertjes en foto's) en vertelde dat er ruim de mogelijkheid was voor het verzamelen van beiden.

Enmaal op het veld gereden werden we direct op een heuvel nabij de take-off gereden waarbij we de eerste golf vertrekkende Mirages konden fotograferen. Dit gaf een aardig eerste resultaat en de toon van de dag was hiermee gezet. Onze begeleider was in het bezit van het vluchtschema van de dag en wist daardoor ook precies wanneer de toestellen zouden terugkeren. Meteen na de laatste start werd de tocht vervolgd naar een heuvel ter hoogte van de landing waarbij de terugkerende toestellen weer konden worden gefotografeerd. Bij terugkeer van het laatste toestel werden we richting platform geleid waar de buiten geparkeerde Mirages konden worden gefotografeerd. En de Mirages die in de hangaar geparkeerd stonden konden worden genoteerd. Tevens was er ruim de mogelijkheid om de uittaxiënde en terugkerende Mirages op de gevoelige plaat vast te leggen.

Tegen lunchtijd werden we uitgenodigd om iets te nuttigen in de mess en daar werd door de hele groep gehoor aan gegeven. Tegen betaling van € 6,20 werd een warme maaltijd voorgeschoteld. Direct na de lunch zijn we weer teruggegaan naar de positie waar de Mirages in take-off konden worden gefotografeerd. Daar zijn we gebleven tot

een uur of vier. Hierna was het bezoek afgelopen en werden we weer teruggedreden richting hoofdboort waarmee het bezoek ten einde was.

Met een goed resultaat voor zowel de fotografen als de nummertjes verzamelaars. Een hoop tevreden gezichten en na het napraten kon de reis naar huis weer aanvangen.

Het relaas van de dag. Mirage F.1CR's:

### ER01.033

606 / 33-CU  
613 / 33-CC  
630 / 33-CN (hangaar 2; middelste hangaar)  
632 / 33-CQ (hangaar 2)  
634 / 33-CK  
637 / 33-CP (hangaar 2)  
642 / 33-CG  
645 / 33-CH (hangaar 2, later ook gevlogen)  
647 / 33-CB  
656 / 33-CS  
660 / 33-CY (hangaar 2)

### ER02.033

607 / 33-ND (hangaar 2, later ook gevlogen)  
614 / 33-NR  
616 / 33-NX  
617 / 33-NE  
624 / 33-NY (hangaar 1)  
628 / 33-NB  
635 / 33-NP  
636 / 33-NL  
640 / 33-NV  
646 / 33-NW (hangaar 1)  
650 / 33-NZ (hangaar 1)  
654 / 33-NC (hangaar 1)  
661 / 33-NK

### Visit / overshoot

1100 / BZR SA 330B 3 RHC  
5361 / UT AS555AN  
1 x Alpha Jet  
1 x Mirage 2000

Rest mij nog Gijs te bedanken voor de organisatie van dit geweldige bezoek.

**Tekst en serials: Patrick Roegies**



Mirage F.1CR, Patrick Roegies