

ACE

Spotting Group Eindhoven



1993 / 1

Februari



Het voetbalgeweld leverde behalve een mooie wedstrijd onder andere ook deze DC-9 I-FLYZ van het italiaanse Eurofly op. (Eindhoven, 9-12-92)



Er valt niet veel te vertellen over de PH-ALU behalve dan dat deze inderdaad van aluminium gemaakt is... (Eindhoven, 11-01-93)



Je moet er maar van houden, zo'n lange Metro. Dit exemplaar is afkomstig uit Denemarken en is één van de vele bezoekers uit dat land. (Eindhoven, 11-01-93)

REDACTIONEEL

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

Losse nummers excl. verzending: f 3,00 per nummer

Losse nummers incl. verzending: f 5,00 per nummer

Los abonnement ACE : f 22,50 voor 1993

Lidmaatschap SGE : f 25,00 voor 1993

Svp storten op ABN-AMRO bankrekening 52.86.95.479 t.n.v. Spotting Group Eindhoven, met vermelding van naam en adres. Gironummer van de bank is 1150000.

Redactieadres:

Marco Dirkx Pisanostraat 272 5623 CJ Eindhoven 040-455004

Redaktiesamenstelling:

Jan-Pietel Beggelmansa, Malku Diliksa, Pelly Diliksa, Hansu vd Donksa, Stepha vd Klommenakkelsa, Willem Westelhofsa, Flits Widdelshovenssa.

Medewerkers:

Airnieuws, Frans vd Broek, René Dolfsma, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Gemeentearchief Eindhoven, Mr.Grolsch, Stephan Lodewijks, Were Di en een hele hoop Japanners. Volgende keer graag weer meer nederlandse inbreng...

Konnichi wa! Ogenki desu ka? Slechts tot zover gaat mijn kennis van het japans. Enkele leden waaronder twee redactie medewerkers zijn onlangs terug gekeerd uit Japan en doen daar beginnende in deze ACE verslag van. Voor ons reden genoeg om een foto gemaakt in Japan op de voorkant te zetten en een blik te werpen op de japanse militaire luchtvaart, dit om het tripverslag hopelijk iets te verduidelijken. Kortom, deze ACE is een soort van Japan-special geworden maar we zijn de zaken dichterbij huis niet vergeten. Veel leesplezier en... sayonara!

inhoud	pagina
Redactioneel	1
SGE'tjes	2
In de landing	3
ACTuEel	8
Spotlicht : Japanese Self-Defence Forces	12
Afdeling Sterke Verhalen: Finthen-Vice	24
Thrillseekers : Yennend door Nippon	27

Foto voorpagina: In Japan vliegen ze tenminste nog, echte T-33's! Deze schoonheid werd onlangs op Komatsu gefotografeerd tijdens de recente Japan-reis, waarover in deze ACE nog veel meer!
(Komatsu, 16-11-92)

SGE 'tjes

SPOTTERSAVOND

Ach, wat valt er nog te melden over de meest recente spottersavond, behalve dan dat iedereen die er niet was een rumoerige maar ook beregezellige avond heeft gemist. Als smaakmaker voor deze ACE stond de avond een beetje in het teken van Japan, met een hele lading mooie dia's van japanse vliegtuigen en het land zelf. Stephan Lodewijks won weer eens de herkenningkwiz en won daarmee, geheel in stijl, een boekje over vliegtuigherkenning. De avond werd afgesloten met de laatste ontwikkelingen van het spottersarchief (nog nooit zagen wij zo'n bruin besmeurd achterwerk...) waarna iedereen op eigen wijze de nacht inging, hoofd-pijn hielden we er allemaal aan over maar niet iedereen om dezelfde reden (gaat het weer een beetje, meneer van Stiphout?). Met dank aan Coen die meer bier dan boeken verkocht en alle bezoekers die ons weer net genoeg moed hebben gegeven om het over een tijdje nogmaals te proberen. Tot dan!

LIDMAATSCHAP 1993

Het is nu de hoogste tijd om Uw lidmaatschap te verlengen, mits dat nog niet gebeurd is. Anders ontvangt U de volgende keer geen ACE meer en bent U ook uitgesloten van deelname aan activiteiten. Voor wie het nog niet wist, de prijzen zijn in vergelijking tot het vorige jaar hetzelfde gebleven:

Losse nummers exclusief verzending:	f 3,00 per nummer
Losse nummers inclusief verzending:	f 5,00 per nummer
Los abonnement ACE :	f 22,50 voor 1993
Lidmaatschap SGE + abonnement ACE :	f 25,00 voor 1993

WIJZIGING REDAKTIEADRES

De kogel is door de kerk, Marco Dirx is verhuist en daarmee is ook het redaktieadres gewijzigd. Alle correspondentie aangaande de ACE en/of Marco Dirx gaag naar:

Marco Dirx Pisanostraat 272 5623 CJ Eindhoven 040-455004

Onze verontschuldiging voor het iets later verschijnen van deze ACE. De verhuizing van een redaktielid, drukke werkzaamheden van een ander en de carnaval zijn hieraan schuld. De volgende keer hopen we weer normaal op tijd te verschijnen.

IN DE LANDING



In deze eerste ACE van 1993 moeten we vaststellen dat we erg weinig militaire movements hebben ontvangen. Graag willen we de weinige leden die toch de moeite hebben genomen om iets in te sturen hiervoor bedanken.

MILITAIR NOVEMBER 1992 AANVULLINGEN

06	FA89	F-16A	23sqn	* 15.15u	
	A-208	Alouette III	GPLV	* 14.05u	
17	J-144	F-16A	314sqn	* 14.56u	"M1596"
27	J-655	F-16B	306sqn	* 14.58u	
	L-09	Pilatus PC.7	EMVO	* 15.17u	"Diamond16"

Ook zijn van enkele bezoekers de call-signs bekend geworden.

17	mm62137/46-95	"I2104"
26	86+10	"GAR8610"
	62-3576	"Quit92"

MILITAIR DECEMBER 1992

01	E130/314-TI	Alpha-Jet E	GE314	d 15.30u	
	E140/314-LL	Alpha-Jet E	GE314	d 15.30u	
03	84-0162	C-12F	58AS		"Spar91"

MILITAIR JANUARI 1993

20	L-05	Pilatus PC.7	EMVO		
29	LX-N90454	E-3A	NAEWF	* 13.12u	

Hoezo weinig...? Laten we het er maar op houden dat de carnaval een verwoestende uitwerking heeft gehad op enkele leden. Als de kater weer wat gezakt is zouden we toch nog graag de movements ontvangen. We wachten af.

CIVIEL SEPTEMBER 1992 AANVULLINGEN

03	OY-BPL	SWM	Metro	ME0121/2	EKRK/ESGG/EKRK
04	SE-KIU	PA28			/
05	OY-MMJ	F50	Maersk	DMA9221/222	EKCH/ESSB
07	G-SKCC	Ce404	Skylane	SKK903/4	EGMC/EGMC 09
	LN-KCG	Be90	TransWing	TWG960	ESSL/ESSL 08
	OY-MMJ	F50	Maersk	DMA22/9222	ESSB/EKCH
08	D-CCDB	Da20	Daimler-Benz		EDDS/EDDS
	D-IFUN	Be90	Air Connect		EDDH/EDDH
	G-BM2D	Be90	CEGA		EGHR/EHDL
	I-DAWC	MD80	Alitalia	AZA8374/8803	LIRP/LIRF
	N27LP	Mo20			LSZL/EDDH 09

09	F-GHME	ATR	BritAir	BZH213/4	LFPO/LFSR	
	I-DACQ	MD80	Alitalia	AZA8804/8387	LIRF/LIMC	
	D-EHCD	Be35			/	
10	LX-ETB	Ce441	Luxair		EHRD/ELLX	
12	D-EDTR	Ce210			/	
14	LY-AAS	Yak42	Lithuanian	LIL4180/1	UMWM/UMWW	16
15	D-IEFB	Be200	Flugbereitschaft		EDTK/LFPB	
	G-JETA	Ce550	IDS Jet		EGPP/EGLF	
	N121C	Ce550	Digital	DGT032/3	EGGP/LFPB	
16	F-GHME	ATR	BritAir	BZH213/4	LFPO/EHAM	
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	I-SNAB	Da50	SNAM		LIML/LIML	
17	G-ORGV	PA31	Levermere		EHAM/LFLD	
	N601RL	CL601	Reginal Lewis		EHAM/LFPB	
18	N7128H	Be90	Dodson Aviation		EGNX/EDOL	
	D-EDEN	Ce210			/	
21	OO-VCE	R22	VC Helicopters		EBZH/EHBD/EHMZ	22
	OY-GEF	Be90	Thrane AS		EKRK/EKRK	
22	G-BMZD	Be90	CEGA		EHD/EGHR	
	G-BSVL	Ce560	Digital	DGT041/2	EGLF/EGLL	23
	N121C	Ce550	Digital	DGT031/2	EGPK/EGLL	23
	OY-BEB	Be90	Bruel & Kjaer		/	
	OO-TMT	PA28			/	
23	OY-BWV	Be200	Skandinavish Motor Co		EKRK/EKRK	24
	SE-KFZ	PA28			EHGG/EHGG	28
24	F-GGLA	Be200	Regourd		LFPB/LFRK	
	F-GHIV	Be90	Air Vendee		LFBI/LFBI	
	F-GJBS	Be200	Bongravin		LFPB/LFPB	
	F-GLIM	Ce560	Limagravin		LFLC/EHRD	
	G-SKKA	Ce404	Skylane	SKK922/3	LFPN/EGMC	25
	OY-CPW	Ce501	Jensen Aviation		EKBI/EKBI	
28	G-SWET	Ce500			EGNX/EDDF	29
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/	
29	F-GIAC	SWM	CAE	FEU950	LFOJ/EHAM	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/ESGP/LFST	01
	PH-HVN	B737	Transavia	TRA7291	EHAM/UMWW	
30	D-ALME	Da900			EDDH/LFPB	
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	PH-TVP	B737	Transavia	TRA7292	UMWW/EHAM	
	VR-BMB	HS125	Speedflight		EBKT/EDNU/LFQQ	

Nederlands

PH-ASL	17	PH-LMR	3,8	PH-SNA	3
PH-BWA	28	PH-MLF	8	PH-SNB	10
PH-BWF	28	PH-RWM	11	PH-SVF	14
PH-CTE	2	PH-SBN	23,30	PH-SVJ	14,18
PH-DDA	24	PH-SBS	11,28,30	PH-TGA	15
PH-EAM	15	PH-SBZ	23	PH-VMC	1,2
PH-HRH	25	PH-SDA	17	PH-XPI	7

We hebben er drie ACE's aan moeten werken maar hier zijn dan definitief de laatste movements met aanvullingen van de maand september. Gelukkig zijn de movements weer gevonden. Deze maand werd overheerst door het voetbalgeweld: het leverde maar liefst twee Alitalia MD80's, twee extra Transavia 737's én een fraaie Yak-42 uit Litouwen op. Laatstgenoemde sierde overigens de voorkant van ons oktober nummer.

CIVIEL NOVEMBER 1992

02	D-ICHT	Be300	Augusta Air		EDDF/EDDF	
	NB90A	HS125	Alcoa		n.s./LHPB	
	OO-LCM	Ce500	Lambda Jet		EBLG/EDTO	
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZZ/EHBD/n.s.	03
03	D-CCDB	Da20	Daimler-Benz		EDDS/EGNH	04
	G-MTLE	Ce501	Talon Ltd.		EGSH/EGSH	
	OO-LCM	Ce500	Lambda Jet		EDTY/EBLG	
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		n.s./EHMZ	
	SE-DVG	Da50	Volvo AB		EHRD/ESSB	05
04	D-ICOA	Be300	Würth GmbH		EDKS/EDKS	
	D-IHLK	Ce421	Grenzland Flug		EDLS/EDTD/EDLS	
	N953A	PA34			EDRS/EDRS	
	OO-RJP	R22	QS Helicopters		EBZH/EHHV/EBZH	
	OY-BEB	Be90	Bruel & Kjaer AS		EHTW/EKAH	06
	SE-DKI	Ce550	PA-Flyg AB		ESMG/ESMX	06
	SE-KYB	Mo20J			ESDB/ESSL	
	F-GEJV	Be100	Air Normandie	RNO604/0	LFOP/EHAM	
	OE-FKG	PA31T	Airlink	JAR07	LOWS/LOWS	
	F-GHVV	Be200	Challeng'Air		/	
	G-JHAN	Be200	Hanson Services		/	
05	G-BOPV	PA34	Tewin Aviation		EGSY/EGSY	06
	OO-WAT	TC690	Western AT		EBKT/LFSB/EBKT	
06	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
08	N953A	PA34			EBAW/EBAW	
09	OO-RJP	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBO	
10	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	SE-FZL	Ce414			ESMT/ESOE	11
	F-GFCO	Be90	Avion Ecco		EHAM/LFPN	
	G-SKKA	PA31	Skylane	SKK137/8	EGMC/EGMC	
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	HB-VKR	Da100	ALAG		LIML/EINN	
13	N99SC	G1159A			EHAM/EGLL	
16	D-IJGW	Ce425	Allmeco Leasing		EDLN/EDLN	
	F-BXLC	PA31T	BNP Bail		LFBI/LFBI	
	F-GLNI	BAe146	AirJet	AIJ3402/3004	LFPO/LFPO	
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBD/EHMZ	17
17	F-GLNI	BAe146	AirJet	AIJ3403/4	LFPO/LFPO	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW	
18	F-GLNI	BAe146	AirJet	AIJ3405/6	LFPO/LFPO	
	G-OSNB	Ce550	S&N Brew		EGHI/EGHI	
	OY-CPW	Ce501	Jensen Aviation		EKBI/EKBI	19
19	F-GLNI	BAe146	AirJet	AIJ3407/8	LFST/LFPO	
	G-FOOD	Be200	Specbridge		EGTK/EGTK	
	OO-KNM	Ce441	Begimmo NV		EDDF/EBAW	
	OY-GKL	Ce650	LEGO AS		EKBI/EKBI	
	SE-1ZV	Tb20			ESMS/EKNB	21
20	F-GLNI	BAe146	AirJet	AIJ3006/3409	LFPO/LFST	
	OY-GKC	Ce550	LEGO AS		EKBI/EKBI	
23	F-GLNI	BAe146	AirJet	AIJ3410/3008	LFLL/LFPO	
	D-ILOD	Ce414			EDDN/EDNN	24
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBO	
	PH-TKY	B757	Transavia	TRA7357	EHAM/LPPR	
	SE-KOH	Be1900	Euroflight	EUM922/3	ESGP/ESGG	
24	F-GLNI	BAe146	AirJet	AIJ3411/2	LFML/LFLL	
	D-IMTM	Ce551	Thenair		ETEF/ETEF	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	

	SE-KOH	Be1900	Euroflight	EUW922/3	ESGG/ESGP
25	F-GJDM	S210	Stair		LFBD/LFML
	G-JHAN	Be200	Hanson Services		/
26	F-GJDM	S210	Stair		LFRS/LFBD
	OO-IBI	Ce500	Ibis		LFST/EBAW
	PH-TKZ	B757	Transavia	TRA7358	LPPR/EHAM
27	F-GLNI	BAe146	AirJet	AIJ3013/3413	LFPO/LFRS
	G-GLOR	Ce425	Real Estate Cons.		EGNX/EGNX
	OO-RJR	R22	QS Helicopters		EBZH/EBZH
30	OO-GMC	PA34			EBCI/EGBB/EBCI
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBD/n.s.

Nederlands

	PH-ABD	11,12	PH-KDW	23,24	PH-SBP	20,23
	PH-ASL	12	PH-NLZ	18	PH-SDA	18
	PH-EDD	4	PH-NPT	18,23	PH-SDD	3,24
	PH-FWD	12	PH-PSM	10	PH-SEL	12
	PH-FWF	4,16,17	PH-SBG	18	PH-SNA	23
	PH-GRO	30	PH-SBK	30	PH-SNJ	19
	PH-GYN	12	PH-SBO	3	PH-UGS	13
	PH-HMK	18				

AirJet vloog bijna tot vervelens toe met de overigens schitterende BAe146 naar Eindhoven. Transavia toonde beide Boeing 757's PH-TKY en PH-TKZ op respectievelijk de 23e en 26e. STAIR liet ons weer ouderwets genieten van een Caravelle op de 25e en 26e welke blijkbaar zonder vluchtnummer vloog. Een welkome maar omstreden Gulfstream op de 13e aangezien deze registratie toebehoort aan een HS-125 van Statewide Aviation. Of deze nu ingeruild is voor een échte bizjet? Verder werd tot twee maal toe weer bewezen dat je van Lego echt alles kunt maken en mochten we een nieuwe Falcon 100 van ALAG op de 12e begroeten.

CIVIEL DECEMBER 1992

01	G-BMNF	Be200	Mattheus plc		EGSH/EGSH	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		LFST/LFST	02
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		n.s./EHMZ	
	OY-CPW	Ce501	Jensen Aviation		EKAM/EKAM	02
02	G-BUKA	SW3	Air Atlantique	AAG602/3	EGBE/EGBE	
	N68MA	Ce560	Cessna Aircraft Co.		EGTH/EDMO/LSZH	
	OE-FHH	Ce501	Rodi-Air		EBAW/LSZH	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		LFST/LFST	03
	OO-WAT	TC690	Western AT		EBKT/UMWW	
03	F-GJMA	Da10	THS Helicopteres		EKBI/EDRS	
	F-GKGV	A109			LFPI/LFPI	
	G-BGEN	DHC6	Loganair		EGPF/LGKR	05
	G-MARR	Ce421	Levenmere Ltd		EGSH/EGSH	04
	OO-IBI	Ce500	Ibis		LFST/EBAW	
	OY-BYJ	PA31	Air Alpha		EHAM/EBAW	04
07	D-CBOL	Do228	Suckling Airways	SAY901/2	EGSS/EGSS	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
	N296YV	Be1300	Bancorp Leasing		EHLE/EKKA/	
	OO-RJP	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBO	
09	HB-IKK	MD80	Meridiana	ISS2489	EHRD/LIMC	
	I-KILO	LJ55	Gitanair		EHTW/LIMC	
	OO-KNM	Ce441	Beginmo NV		EDDF/EBAW	
	I-FLYZ	DC9	Eurofly	EEZ1522/3	LIMC/LIMC	
	S7-AAQ	B767	Air Europe	AEL118/9	LIMC/LIMC	

	HB-AEB	BAe31	Zimex/Air Engiadina		LSZH/LSZH	
10	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW	
	D-CBOL	Do228	Suckling Airways	SAY901/2	EGSS/EGSC	
	OY-MMG	F50	Maersk	DMA9231/231	EKCH/LOWW	
11	D-CBOL	Do228	Suckling Airways	SAY901/2	EGSC/EGSS	
	D-EKEF	PA38			EDLM/EDLM	
	F-GJBS	Be200	Bongrain SA		LFPB/LFPB	
13	OY-MMG	F50	Maersk	DMA232/9232	LOWW/EKCH	
14	D-IFFM	Ce414	Heli-Flight		ETEF/EDQD	
	F-GHSK	Da10	LyonAir	LYA929	LFAV/LFPB	
	F-GHIV	Be90	Air Vendee		LFBI/LFBI	
	OO-RJP	R22	QS Helicopters		EBZH/EHBD/EHMZ	15
15	G-SKKB	Pa31	Bulldog Aviation		EGSS/EGSS	
	D-ILTC	Ce551	LTO		EDLG/EDLG	
	N104AJ	Be90	Luwe-Flug		EDVV/EDVV	
	N953A	PA34			stop/EBAW/EHRD/stop	
16	F-GHSK	Da10	LYonAir	LYA932/3	EPPD/LFLY	17
	G-SKCC	Ce404	Skylane	SKK122/3	EGMC/EGMC	17
	N4995V	Mo20			EHBK/EHRD	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW	
17	G-BPYR	PA31	Maxwell-Brown		EGCS/EGCS	
	G-ORJW	LV08	Sutton		EHHV/EHHV	
21	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZH/EHHO	
23	D-IBAA	Ce425	Diskont & Kredit		ETBS/ETBS	
	PH-HVK	B737	Transavia	TRA267	EHAM/GCLP	
	PH-KXK	F100	Fokker		EHWO/	
24	HB-LLP	Mu2	Air Material		LSZH/LSZH	
28	N953A	PA34			stop/ELIX/EBAW/stop	
	VR-BMA	CL600	Green Goose		EHAM/ESDB	
					EDCK/LSGG	

Nederlanders

PH-ALL	1	PH-JJM	29	PH-SNA	7
PH-ANF	3	PH-NLZ	14	PH-SNE	30
PH-DKF	18	PH-SBK	2	PH-SVJ	22
PH-DUS	9	PH-SBO	3	PH-SYR	16,23,24
PH-FWF	2	PH-SBS	3,15	PH-TWP	4
PH-GRO	1	PH-SBY	15	PH-WVG	30
PH-GYN	15	PH-SDA	1,9	PH-XLA	23
PH-HVK	23	PH-SDD	15	PH-XLB	23,24
PH-IMC	18				

Het jaar werd waardig afgesloten. PSV voetbalde tegen AC Milan wat resulteerde in een fraaie Boeing 767 van Air Europe Italy (met Seychellen registratie), een Meridiana MD80 (met Zwitserse registratie), een Eurofly DC-9 en een Learjet 55 van Gitanair. Onder de airliners verder nog een Transavia 737 en een Fokker 100 op de 23e waarvan het nog onduidelijk is wanneer deze is vertrokken. Commuters waren er genoeg in december. Air Atlantique opende met een Metro op de 2e, Loganair showde een dag later een Twin Otter, Suckling was diverse malen aanwezig met de van DASA gehuurde Dornier 228 D-CBOL terwijl Maersk een Fokker 50 ten tonele voerde. Limburgs finest, Air Exel, was er met beide Brasílias op de 23e en 24e. Aan het vliegpatroon te zien was dit vermoedelijk te wijten aan mist op Beek. De PH-DMO vertrok op de 31e naar Rotterdam. De Metro PH-NLZ stond op de veertiende op het militaire 334-platform. Verder nog opmerkelijk waren de Cessna 560 N68MA op de 2e, de Augusta 109 F-GKGV een dag later, de G-ORJW oftewel een heuse Laverda Falco (pruttel pruttel prut) op de 17e en last but not least een welkome Challenger op de 28e. Een mooie afsluiter voor 1992.

ACTUEEL

316sqn

Op 1 april bestaat het 316 squadron 40 jaar en naast de gebruikelijke feestjes die hiermee samenhangen zijn er ook twee F-16s voorzien van een speciaal kleurenschema. Het zijn geen knalgele F-16s met kiekendief geworden maar een fraai versierde staart met kiekendief.

Eigen toestellen

J-136	A	316 embleem	
142	A	316 embleem	jubiläum c/s
143	A	316 embleem	
201	A	316 embleem	
363	A	316 embleem	
366	A	316 embleem	
208	B	316 embleem	
211	B	316 embleem	
369	B	316 embleem	
657	B	316 embleem	
882	B	316 embleem	

334sqn

Op 12 januari en 23 februari heeft het squadron een zogenaamde humanitaire vlucht naar Kiev in de Oekraïne uitgevoerd.

C-1		
C-2		
C-3		
C-4	wit c/s	
C-5		
C-6	wit c/s	
C-7		
C-8	wit c/s	
C-9		
C-10	wit c/s	
C-11	wit c/s	
C-12		

We hebben niet alleen weinig movements mogen ontvangen maar ook deze gegevens zijn mogelijk niet meer geheel up-to-date. Volgende keer hopelijk beter.

KDC-10 NIEUWS

De eerste KDC-10 is al niet meer. Op 21 december 1992 bleek Faro een te moeilijke bestemming voor de PH-MBN maar ondertussen heeft men alweer een nieuw exemplaar weten te vinden, ex Northwest Airlines. Tot nu toe weinig mensen hebben er bij stilgestaan dat de gecrashte DC-10 één van de twee onlangs door de Luchtmacht gekochte toestellen was! De PH-MBN was samen met zijn broertje aan Martinair terug geleased in afwachting van de ombouw tot tanker. Waarom heeft de Luchtmacht ze weer terug geleased vraagt U zich nu misschien af. Heel simpel: dat is voor de KLU veel goedkoper, op deze manier verdienen de twee DC-10's geld in plaats van dat ze geld kosten en blijven ze goed onderhouden. Helaas heeft de KLU er niet op gerekend dat er iets met de toestellen kon gebeuren, ze vlogen uiteindelijk al zo'n 17 jaar ongevalvrij...

Naast deze onverwachte aktie is men ondertussen ook al begonnen met de voorbereidingen die nodig zijn voor de komst van de KDC-10. Er is al iemand naar Seymour-Johnson AFB in de USA voor training op de KC-10 en binnenkort zullen nog meer mensen hier naar toe gaan. Als in eind 1994 of begin 1995 de KDC-10's zijn afgeleverd hoopt men een uitwisseling met het 4e wing te kunnen beginnen voor de training en begeleiding tijdens de invoering van de tankers. Op Eindhoven is ondertussen een DC-10 bureau actief geworden en zijn de nodige werkzaamheden begonnen.

GROEP HELICOPTERS KONINKLIJKE LUCHTMACHT

Sinds 1 januari 1993 bestaat de GPLV niet meer en is deze vervangen door de Groep Helicopters Koninklijke Luchtmacht (GPHKlu). Op dit moment bestaat de GPHKlu uit de volgende vliegende eenheden:

298sqn	Alouette III	Soesterberg	Vredesopdrachten en inzet vredesmacht
299sqn	Bö-105CB	Deelen	Algemene operationele steun en 'command and control'
300sqn	Alouette III	Deelen	Opleidingen en incidentele opdrachten
302sqn	Alouette III	Deelen	Dit is op dit moment een vlucht binnen het 300sqn

Na de uitvoering van de defensienota van 1991 zullen uiteindelijk de volgende vliegende eenheden deel uitmaken van de GPHKlu:

298sqn	Chinook	Eindhoven	Transport en medische evacuatie
299sqn	Bö-105CB	Gilze-Rijen	Algemene steun en 'command and control'
300sqn	?	Eindhoven (?)	Transport en medische evacuatie, 'command and control' en EO (Elektronische Oorlogs Voering)
301sqn	?	Gilze-Rijen	bewapend
302sqn	?	Gilze-Rijen	bewapend

De keuze van lichte-transport- en gevechts-helikopter is nog steeds niet gemaakt. Puma of Blackhawk, Tiger of Apache?

PRIORITEITENNOTA

Op 12 januari werd de prioriteitennota bekend gemaakt. Dit is een aanvulling op de defensienota van 1991. Hierna volgen de belangrijkste zaken uit de nota:

Deelen

De GPHKlu zal deze vliegbasis voor 1997 verlaten zodat de basis kan worden gesloten. De huidige gebaseerde squadron zullen verhuizen naar Gilze-Rijen.

Eindhoven

Uiterlijk 1 januari 1996 zal het 316sqn zijn opgeheven. De opleidingstaak zal worden teruggegeven aan het 313sqn.

Het 334sqn zal drie F-27 Troopships inruilen voor twee KDC-10 die in 1995 operationeel zullen zijn maar al eerder zal worden begonnen met het uitfaseren van de andere 6 Troopships die zullen worden vervangen door twee (lange) C-130 Hercules en 4 Fokker F-50 Utilities. De C-130s worden al eind 1993 of in begin 1994 verwacht, de F-50s zullen pas in 1995/1996 komen.

De drie F-27-100 Friendships moeten nog wat langer mee totdat er een geschikte opvolger is gevonden.

Daarnaast zal het 298sqn in 1994 of 1995 met de eerste CH-47s op Eindhoven operationeel worden. Uiteindelijk zal men over 13 CH-47s kunnen beschikken.

Gilze-Rijen

Het 314sqn zal per 1 januari 1996 zijn opgeheven zodat de basis zal veranderen in een heliport basis. Het 299sqn zal hier komen met de B6-105CB, het 301 en 302 squadron met in totaal 40 gevechtshelicopters die in 1994 zullen worden besteld en tussen 1996 en 2001 zullen worden afgeleverd en het 300sqn met 17 lichtere transporthelicopters.

Leeuwarden

Tussen oktober 1993 en februari 1994 zullen drie AB-412SPs worden afgeleverd ter vervanging van de Alouette III van de SAR. De drie heli's krijgen een registratie met R-... prefix.

Soesterberg

Het 298sqn zal naar Eindhoven verhuizen en daarmee zal de Klu de bakermat verlaten. Voorlopig blijft het 32FS nog hier gestationeerd.

Twente

Het 313sqn zal weer een opleidings squadron worden.

Het aantal operationele F-16s bij de Klu zal worden verminderd tot 108 stuks die bij 6 squadrons dienst zullen doen. Vanaf 1996 zullen ze zijn gestationeerd op drie vliegvelden. Door de opheffing van 314 en 316 blijft de huidige indeling gehandhaafd.

Rond 1996 zullen 20 F-16s worden verkocht en rond 2000 zullen nog eens 16 F-16s worden afgestoten die het Midlife Update Program hebben ondergaan.

WAAR ZIJN DE POORTWACHTERS ?

Opzettende lieden die regelmatig langs de hoofdeuropoort komen moeten het zijn opgevallen dat de Thunderstreak en de NF-5 niet meer op hun plaats staan. Geen paniek, ze liggen niet in Den Dolder maar staan elders op het veld. De Streak moest even plaats maken omdat de grond ongewoeld moest worden (?) maar is weer terug. Het gerucht dat de F-84 ook opgeknapt zou worden blijkt onwaar te zijn, wat ons betreft mag de Thunderjet weer de spuithangaar in.

Terwijl de NF-5 tijdelijk op het 334-platform stond is deze op een haartje na gekaapt door het ondernemende grondpersoneel van 316, zij vonden dat de NF-5 maar op één plaats kon en mocht staan en dat was toevallig recht vóór het squadron gebouw. Zelfs de trekstang was al geritseld maar uiteindelijk wist de basiscommandant er een stokje voor te steken.

VAN HET GERUCHTENFRONT...

Jawel, de open dag is nog maanden ver weg maar toch hebben de eerste geruchten ons al bereikt. Als alles doorgaat moeten er rond die tijd vier F-117's op Gilze-Rijen staan in verband met een deployment (dit is geen grap!) en men hoopt een of twee toestellen naar Eindhoven te halen. Of dit ook inderdaad zal gebeuren is niet zeker, tot nu toe hebben de Amerikanen geen toezegging gedaan.

Wel al toegezegd zijn: de Red Arrows en andere RAF-toestellen, Hongaarse MiG-23's en een An-26, Tjechische MiG-29 en Su-25. Zeker niet komen de Patrouille de France en Frecce Tricolori.

KLM STAAKT DIENST

KLM Cityhopper heeft de lijndienst Eindhoven-Hamburg wegens bezuinigingen gestaakt. Vorig jaar nog werd het lijnennet uitgebreid om meer passagiers te trekken. Volgens KLM zou deze bezuiniging los staan van andere al eerder aangekondigde bezuinigingen. Inmiddels heeft BASE de dienst overgenomen.

BASE FOKKER 50

Nu we het toch over BASE hebben, in tegenstelling tot eerdere geruchten en berichten heeft men de stap toch aangedurfd en staat Fokker 50 PH-DMO al weer enige tijd in BASE-kleuren voor de hangaar. De DMO is van Fokker geleased en daarom slechts gestoken in een summier BASE-jasje: geheel wit met het logo in de staart en de maatschappij naam op de romp. Dit om het toestel snel beschikbaar te houden voor een eventuele andere (serieuzere ?) klant. Iedereen heeft er zich over verbaasd dat dit dure vliegapparaat zo lang stil heeft gestaan voor de BASE hangaar, blijkbaar heeft BASE zo lang moeten wachten voordat men een vergunning kreeg om met dit type toestel te mogen opereren. Op 3 januari werd de eerste dienst gevlogen: in opdracht van Koning Voetbal vloog men met het Feyenoord team vanaf Rotterdam naar Anxerre en weer terug. Vooralsnog zal de DMO alleen voor charters gebruikt worden.

VERWACHT

In verband met de voetbalwedstrijd PSV-Göteborg op 3 maart mogen enkele Zweedse toestellen verwacht worden. Hetzelfde op 7 april maar dan gaat het om Portugezen in verband met PSV-Porto.

ZWITSERSE KIJKDAGEN

Van de Zwitserse luchtmacht ontvingen wij de data van de volgende "kijkdagen":

Dübendorf: zaterdag 13 maart ('s morgens), vrijdag 2 juli ('s middags),
zaterdag 3 juli ('s morgens), vrijdag 29 oktober ('s middags),
zaterdag 30 oktober ('s morgens)

Emmen: woensdag 22 september ('s middags)

Payerne: vrijdag 23 april (gehele dag), vrijdag 24 september (gehele dag)

JAPANESE SELF-DEFENCE FORCES

De onvoorwaardelijke overgave van Japan aan de Amerikanen in 1945 betekende het einde van de Tweede Wereldoorlog en alle militaire activiteiten van Japan. Het land werd bezet door de Amerikanen die ook de verdediging van Japan op zich namen. Toch werd aangenomen dat in de loop van de tijd Japan weer enige militaire activiteiten mocht gaan ontplooiën. Het duurde nog tot het uitbreken van de Koreaanse Oorlog in 1950 voordat Amerika toegaf dat een bewapend Japan wenselijk was.

Op 10 Augustus 1950 werd de para-militaire organisatie Keisatsu Yobitai opgericht en op 26 april 1952 volgde de Kaijyo Keibitai. Beide organisaties hadden een gebrek aan deskundig personeel en een verandering van opzet volgde dan ook op 1 augustus 1952 toen de Hoancho werd opgericht. Dit overkoepelend orgaan controleerde de gereorganiseerde Keisatsu Yobitai die voortaan Hoantai werd genoemd en de Keibitai, de voormalige Kaijyo Keibitai.

Nadat de zelfverdedigingswet was aangenomen werd op 1 juli 1954 de Boeicho, het huidige Defense Agency, opgericht. Deze organisatie kreeg de controle over de Koku Jieitai oftewel de Japanese Air Self-Defence Force (JASDF), de Rikujyo Jieitai oftewel de Japanese Ground Self-Defence Force (JGSDF) welke in plaats kwam van de Hoantai en de Japanese Maritime Self-Defence Force (JMSDF), de voormalige Keibitai.

JAPANESE AIR SELF-DEFENCE FORCE

Bij de oprichting in 1954 kreeg de JASDF de beschikking over de Beechcraft T-34A en later de door Fuji gebouwde T-34A voor de opleiding van de piloten. Daarnaast werden de T-6 Texan, de Lockheed T-33A en het C-46 transporttoestel toegevoegd aan het bestand van de luchtmacht. De eerste straaljager in Japanse dienst werd de North American F-86F Sabre. Deze werd later in grote aantallen in licentie gebouwd door Mitsubishi en naast de F-86F werd ook nog de F-86D versie aangeschaft. De helikopters in de eerste jaren van de luchtmacht waren Sikorsky H-19s en H-21s.

In het begin van de jaren zestig werd het eerste eigen ontwerp, de Fuji T-1, gebouwd en in dienst genomen. Een grote stap voorwaarts was de introductie van de F-104J Starfighter in 1962 ter vervanging van de F-86F. Ook hiervan werd het merendeel in Japan gebouwd en uiteindelijk werden er zeven squadrons mee uitgerust.

In de tweede helft van de jaren zestig werden de F-86D, de H-19, de H-21 en de T-6 buiten dienst gesteld en als vervangers werden de Kawasaki-Vertol KV-107-II, de Mitsubishi-Sikorsky S-62J en de Mitsubishi Mu-2S in dienst genomen. Aan het einde van de jaren zestig viel de beslissing om de McDonnell F-4E Phantom aan te

schaffen ter vervanging van de F-104J en in juli 1971 kwamen de eerste F-4EJs in Japan aan.

Rond deze tijd was de Japanse industrie weer in staat om zelf vliegtuigen te ontwerpen en te bouwen en het eerste produkt was de Kawasaki C-1. Dit transporttoestel werd als de vervanger van de C-46 in 1973 in dienst genomen. Rond dezelfde tijd was men bij Mitsubishi bezig met de ontwikkeling van een jet trainer. De T-2 vloog voor het eerst in 1971 maar het duurde tot 1976 voordat het toestel in dienst kwam bij de JASDF. Naast de ontwikkeling van deze trainer werd er ook gewerkt aan een éénzits-uitvoering van de T-2, de F-1. In juni 1977 volgde de eerste vlucht en reeds in september 1977 volgde de opname van de F-1 in het bestand van de Japanse luchtmacht.

Het einde van de T-34 in Japanse dienst werd in 1978 een feit door de in gebruikname van de Fuji T-3, een sterk verbeterde versie van de T-34.

Naast al het "eigen" werk had men ook nog behoefte aan vreemd materiaal. In 1974 werd de RF-4EJ de opvolger van de RF-86F en als opvolger van de F-4EJ Phantom werd in 1977 gekozen voor de McDonnell Douglas F-15 Eagle. De eerste F-15Js werden in 1980 overgedragen aan de JASDF maar het duurde nog tot 1981 voordat de eerste Eagles in Japan aankwamen.

Voor het opzetten van een Early Airborne Warning en Control systeem werd in 1982 de E-2C Hawkeye aangeschaft. Ook voor de transportvloot werd een nieuw toestel aangeschaft door in 1982 de C-130H Hercules te bestellen. De eerste exemplaren arriveerden in maart 1984 in Japan. Het volgende eigen werk, de Kawasaki T-4, maakte zijn eerste vlucht in 1985 en is vanaf in 1988 in dienst bij de Japanse luchtmacht als vervanger van de T-33 en de T-1. Op dit moment worden er nog steeds T-4s afgeleverd en naast dit type vliegtuig worden ook nog CH-47Js, UH-60Js, F-15Js, British Aerospace U-125s en Beech T-400s afgeleverd. In de toekomst zal de JASDF nog de beschikking krijgen over de Boeing 767 Awacs.

DE HUIDIGE STERKTE

* Koku Sotai			Air Defence Command
Koku Sotai Shireibu	Hikotai	B-65, YS-11, T-33A	Iruma
Denshi Kunrentai		C-1ECM, YS-11E	Iruma
Hokubu Koku Homentai			Northern Air Defence Command
2 Kokudan	201 Hikotai	F-15J/DJ	Chitose
	203 Hikotai	F-15J/DJ	Chitose
3 Kokudan	3 Hikotai	F-1/T-2	Misawa
	8 Hikotai	F-1/T-2	Misawa
Keikai Kokutai	601 Hikotai	E-2C	Misawa
Hokubu Shien Hikohan		T-33A	Misawa
Chubu Koku Homentai			Central Air Defence Command
6 Kokudan	303 Hikotai	F-15J/DJ	Komatsu
	306 Hikotai	F-4EJ	Komatsu
7 Kokudan	204 Hikotai	F-15J/DJ	Hyakuri
	305 Hikotai	F-4EJ, F-15J/DJ	Hyakuri
Seibu Koku Homentai			Western Air Defence Command
5 Kokudan	202 Hikotai	F-15J/DJ	Nyutabaru
	301 Hikotai	F-4EJ	Nyutabaru
8 Kokudan	6 Hikotai	F-1/T-2	Tsuiki

304 Hikotai	F-15J/DJ	Tsuiki
Seiku Shireibu Shien Hikotai	T-33A	Tsuiki
Mansei Koku Konseidan		Southwest Composite Air Wing
83 Kokudan 302 Hikotai	F-4EJ	Naha
Mansei Shien Hikohan	T-33A	Naha
Hiko Kyototai		Agressor Squadron
Hiko Kyototai	F-15J, T-33A	Nyutabaru
Teitatsu Kokutai		Air Reconnaissance Group
501 Hikotai	RF-4E	Hyakuri
* Shien Shudan		Support Command
Yuso Kokudan		
1 Yuso Kokutai 401 Hikotai	C-130H	Komaki
2 Yuso Kokutai 402 Hikotai	C-1, YS-11	Iruma
3 Yuso Kokutai 403 Hikotai	C-1, YS-11	Miho
Koku Kyunandan		
Koku Kyunandan	KV-107, CH-47J, SH-60J, Mu-2S	
Hoan Kansei Kishodan		
Hiko Tenkentai	YS-11, T-33A, Mu-2J, U-12S	Iruma
* Hiko Kyoiku Shudan		Training Command
1 Kokudan 31 Hikotai	T-4	Hamamatsu
32 Hikotai	T-4	Hamamatsu
4 Kokudan 21 Hikotai	T-2	Matsushima
22 Hikotai	T-2	Matsushima
11 Hiko Kyoikudan	T-3	Shizuham
12 Hiko Kyoikudan	T-3	Hofu
13 Hiko Kyoikudan	T-1	Ashiya
* Kenyu Gijutsu Shudan		Research and Development Command
Koku Jikkendan	diversen	Gifu

SQUADRON HISTORIE

Hierna volgt een korte historie van de squadrons die op dit moment nog actief zijn in de JASDF.

3 Hikotai

Dit squadron werd op 1 oktober 1956 op Hamamatsu opgericht. Het squadron kreeg de beschikking over de F-86F. Op 2 september 1957 verhuisde het squadron naar Chitose. Het squadron werd ingedeeld bij het 4^e Kokudan op Matsushima op 5 maart 1963 en een volgende herindeling vond plaats op 1 februari 1964 toen het onder de 81 Kokutai op Hachinohe terecht kwam. Op 1 december 1971 volgde een verplaatsing naar Misawa waar men in september 1977 begon met de omscholing op de Mitsubishi F-1. Sinds 1 maart 1978 valt het 3 Hikotai onder het 3^e Kokudan en is het een tactical fighter squadron.

6 Hikotai

Op 1 augustus 1956 werd dit squadron op Chitose opgericht als onderdeel van het 2^e Kokudan en kreeg het de beschikking over de F-86F. In oktober 1959 volgde een verhuizing naar Nyutabaru en daar kwam het squadron in 1960 onder het 5^e Kokudan. Op 26 oktober 1964 volgde een herindeling waardoor het squadron voortaan onder het 8^e Kokudan op Tsuiki viel. Op 11 maart 1980 ontving men de eerste F-1s die de F-86Fs kwamen vervangen binnen dit tactical fighter squadron.

8 Hikotai

Op 29 oktober 1960 werd dit tactical fighter squadron op Matsushima als onderdeel van het 4^e Kokudan opgericht met de F-86F Sabre. Op 15 juli 1961 volgde een overplaatsing naar het 6^e Kokudan op Komatsu en dit werd gevolgd door een verplaatsing op 25 november 1964 naar het 82 Kokutai op Iwakuni. De volgende verhuizing vond plaats op 1 december 1967 toen men werd overgeplaatst naar de 3^e Kokudan op Komaki. Misawa werd op 31 maart 1978 de volgende thuisbasis en in 1979 ging het squadron over op de F-1.

21 Hikotai

Dit squadron begon als de Rinji T-2 Kunrentai op 31 maart 1975 op Matsushima bij het 4^e Kokudan en op 1 oktober 1976 kreeg men zijn huidige naam. Het Japanse luchtmacht demo-team Sengi Kenkyuhan, de Blue Impulse, maakt sinds 12 januari 1982 deel uit van dit opleiding-squadron.

22 Hikotai

Dit opleiding-squadron werd op 5 april 1978 op Matsushima opgericht met de Mitsubishi T-2 en valt onder het 4^e Kokudan.

31 Hikotai

Op 2 oktober 1989 werd dit squadron op Hamamatsu in dienst gesteld in de trainingsrol. Als eerste squadron kreeg het de beschikking over de T-4.

32 Hikotai

In 1990 werd dit squadron op Hamamatsu opgericht en kreeg het de beschikking over de T-4 om samen met het 31 Hikotai de verdere opleiding van toekomstige piloten van de JASDF te verzorgen.

201 Hikotai

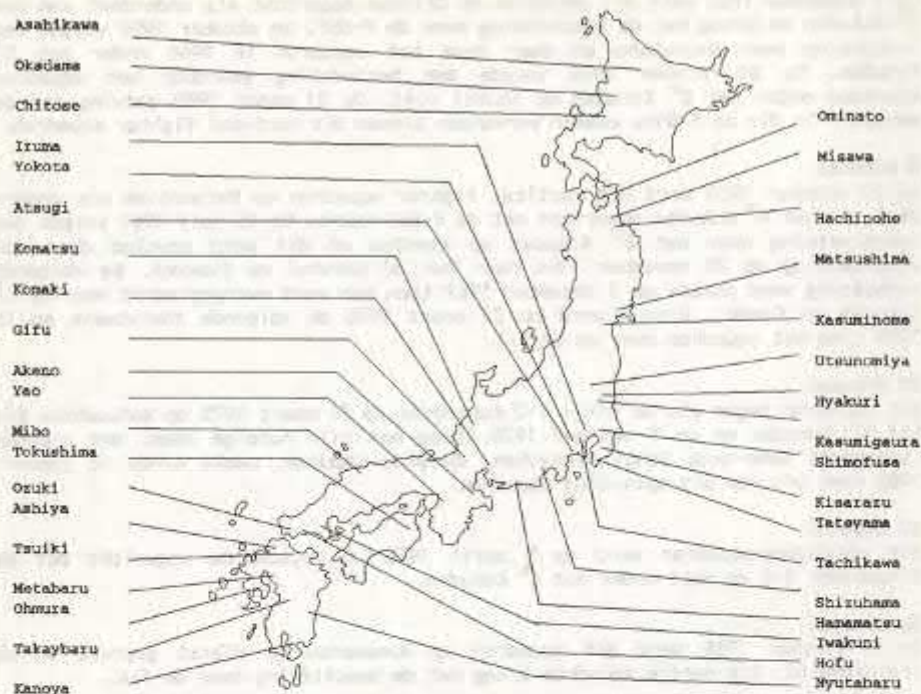
Dit squadron werd op 22 maart 1962 opgericht als het Rinji F-104 Kunrentai op Chitose en was dus het eerste squadron dat de beschikking kreeg over de F-104J. Op 1 oktober 1962 volgde de naamswijziging in 201 Hikotai. Op 1 december 1964 kreeg het squadron de onderscheppingstaak en bleef deze taak houden tot het squadron op 1 oktober 1974 werd ontbonden. Echter op 19 maart 1986 werd het squadron opnieuw opgericht op Chitose om daar de F-15J Eagle in ontvangst te nemen.

202 Hikotai

Op 31 maart 1964 werd dit squadron op Nyutabaru als onderdeel van het 5^e Kokudan opgericht met de F-104J. In de periode van 20 augustus 1980 tot en met 31 januari 1981 was het squadron tijdelijk op Tsuiki gestationeerd. Een andere rol voor het squadron begon op 17 december 1981 op Nyutabaru toen het werd hernoemd als Rinji F-15 Hikotai en op 21 december 1982 werd de naam weer 202 Hikotai. Op dit moment is het 202 Hikotai de F-15 omscholings-eenheid.

203 Hikotai

Op 25 juni 1964 werd dit onderscheppingssquadron op Chitose opgericht. Men kreeg de beschikking over de F-104 en bleef hier mee vliegen tot in april 1983 toen men de beschikking kreeg over de F-15.



204 Hikotai

Dit squadron begon als een F-104 trainingssquadron op 1 december 1964 op Nyutabaru. Tussen 20 augustus 1980 en 27 januari 1981 was het squadron tijdelijk op Komatsu gestationeerd. Op het einde van 1981 werd de taak van het squadron veranderd in de onderscheppingstaak. Op 16 april 1984 ontving het squadron zijn eerste F-15 op Hyakuri en in maart 1985 werd de overplaatsing naar Hyakuri een feit.

301 Hikotai

Als het Rinji F-4EJ Hikotai opgericht op 1 augustus 1972 op Hyakuri als onderdeel van het 7^e Kokudan. Op 16 oktober 1973 werd de naam veranderd in 301 Hikotai. Sinds het ontstaan van het squadron is de taak het opleiden van de F-4 vliegers van de JASDF. In maart 1985 volgde een verhuizing naar het 7^e Kokudan op Nyutabaru.

302 Hikotai

Dit fighter interceptor squadron werd op 1 oktober 1974 op Chitose opgericht met de F-4EJ. In begin 1986 werd het squadron overgeplaatst naar Naha op Okinawa.

303 Hikotai

Als onderdeel van het 6^e Kokudan op Komatsu werd dit fighter interceptor squadron op 26 oktober 1976 opgericht met de F-4EJ. In 1986 kreeg men de eerste F-15s en de omschakeling op de Eagle was in januari 1988 voltooid.

304 Hikotai

Op 1 augustus 1977 werd dit fighter interceptor squadron op Tsuiki als onderdeel van het 8^e Kokudan opgericht en kreeg het de beschikking over de F-4EJ. In 1989 kreeg het squadron de beschikking over de F-15J.

305 Hikotai

Dit fighter interceptor squadron werd als onderdeel van het 7^e Kokudan op Hyakuri op 1 december 1978 opgericht met de F-4EJ. In 1992 is men begonnen met de omschakeling op de F-15J.

306 Hikotai

Het tweede fighter interceptor squadron van het 6^e Kokudan werd op 30 juni 1981 op Komatsu opgericht met eveneens de F-4EJ. Op dit moment heeft het squadron de beschikking over een verbeterde versie van de F-4EJ die binnen de JASDF bekend staat als F-4EJ Kai.

401 Hikotai

Op 1 februari 1955 werd de Rinji Tachikawa Hakentai met enkele C-46s opgericht en op 1 maart 1955 volgde een naamswijziging in Tachikawa Yuso Kokutai. Dit was maar van korte duur want op 1 juni 1955 volgde een verhuizing naar Miho en werd het de Rinji Miho Hakentai. Dit werd op 1 oktober 1958 de Yuso Kokudan wat resulteerde in onder andere de oprichting van het 401 Hikotai op Miho. Naast de C-46 kreeg het squadron in 1965 de beschikking over enkele YS-11s. In 1977 nam het squadron afscheid van de C-46 en op 31 maart 1978 werd het squadron gereorganiseerd en een onderdeel van het 1 Yuso Kokutai op Komaki. Men kreeg nu de beschikking over de C-1 en de YS-11. De komst van de eerste C-130H Hercules in maart 1984 betekende het afscheid van de YS-11 en de C-1. Thans is het 401 Hikotai het C-130H squadron van de JASDF.

402 Hikotai

Dit transportsquadron werd op 1 oktober 1958 op Kisarazu met de C-46 opgericht. In 1965 kreeg het squadron enkele YS-11s erbij en op 1 juni 1968 volgde een overplaatsing naar Iruma. Daar ontving het squadron in 1973 zijn eerste C-1 en bleef tot maart 1978 het C-1 transportsquadron van de JASDF maar een reorganisatie op 31 maart 1978 maakte het squadron tot onderdeel van het 2 Yuso Kokutai en dit betekende dat het squadron voortaan kon beschikken over de C-1 en YS-11.



403 Hikotai

Als onderdeel van het 3 Yuso Kokutai werd het squadron op 31 maart 1978 op Miho opgericht met de C-1 en YS-11. Het squadron verzorgt de training van de transport wing.

501 Hikotai

De oprichting van dit tactical reconnaissance squadron vond plaats op 1 december 1961 op Matsushima als onderdeel van de Teisatsu Kokutai. Men kreeg de beschikking over tien RF-86Fs en het duurde tot 27 maart 1962 voordat het squadron op sterkte was. De uiteindelijke sterkte bestond uit 18 RF-86Fs, 2 T-33As en 1 T-28B. Op 28 augustus 1962 volgde een overplaatsing naar Iruma waar de T-28 op 3 juli 1963 buiten dienst werd gesteld.

De eerste RF-4EJ arriveerde op 3 december 1974 op Hyakuri en op 10 oktober 1975 werd het squadron op Hyakuri gestationeerd. Op het zelfde moment werd een detachement op Iruma onderhouden met zes RF-86Fs. Dit detachement bleef bestaan tot 25 maart 1977 toen de RF-86Fs buiten dienst werden gesteld. Op dit moment wordt het aantal RF-4EJs uitgebreid met een aantal tot RF-4EJ omgebouwde F-4EJs.

601 Hikotai

Dit squadron werd op 15 november 1983 op Misawa opgericht als onderdeel van de Keikai Kokutai en kreeg de beschikking over de E-2C Hawkeye.

11 Hiko Kyoikudan

Opggericht als Sojyu Gakko op 6 juli 1954 op Hamamatsu met de T-34A en hernoemd als 1 Sojyu Gakko op 1 november 1955. Op 31 maart 1956 volgde een verhuizing naar Ozuki waar op 1 juni 1959 een naamsverandering resulteerde in de huidige naam. Op 30 mei 1964 werd het squadron overgeplaatst naar Shizuhama en in september 1978 begon het squadron met de omschakeling op de T-3 die in september 1979 werd voltooid.

12 Hiko Kyoikudan

Deze eenheid werd op 1 november 1955 als het 1 Sojyu Gakko Bunko op Hofu met de T-34A opgericht. De huidige naam werd op 1 juni 1959 toegekend en in 1979 volgde omschakeling op de T-3.

13 Hiko Kyoikudan

Deze eenheid werd op 1 juni 1954 als de Hoantai Rinji Matsushima Hakentai met de T-6 Texan opgericht. De overplaatsing naar de JASDF volgde op 1 juli 1954 en op 1 november 1955 werd de eenheid hernoemd als 2 Sojyu Gakko. Op 1 augustus 1957 werd Utsunomiya de nieuwe thuisbasis en op 1 juni 1959 werd de huidige naam aangenomen. In 1960 ontving men de eerste Fuji T-1s op Gifu en op 25 september 1962 volgde de verplaatsing naar Ashiya.

Koku Sotai Shireibu Hikotai

Dit squadron is op 1 augustus 1958 op Iruma opgericht en kreeg de beschikking over de F-86F en de T-33A. In 1960 kreeg het squadron ook nog de T-6G. In 1961 bestond het bestand van het hoofdkwartier-squadron uit vijf F-86Fs, zes T-33As en twee T-6Gs. Op 22 maart 1964 werd als onderdeel van HQ Hikotai de Denshi Kunrentai op Kisarazu opgericht met twee EC-46s. Op 25 maart 1964 werd de T-6G vervangen door vijf T-34As en op 31 mei 1968 verhuisde de Denshi Kunrentai naar Iruma waar op 13 november 1970 een derde EC-46 werd toegevoegd aan het bestand. Op 16 december 1971 werd de eerste ET-33A afgeleverd en dit werd gevolgd door de aflevering van de eerste YS-11E op 3 februari 1977 ter vervanging van de EC-46. Op 1 april 1977 kreeg men ook nog vier RF-86Fs welke in oktober 1979 buiten dienst werden gesteld. De volgende nieuwe toestellen waren vijf B-65 Queen Aïrs die op 4 maart 1980 van de JMSDF werden overgenomen om de T-34 te vervangen. Later in 1980 werden twee B-65s overgedaan aan de Nansei Shien Hikohan op Naha

en op 15 maart werd de laatste F-86F buiten dienst gesteld. Op dit moment heeft het squadron de beschikking over T-33As, de B-65, de YS-11E en een EC-1.

Hiko Kyodotai

Op 17 december 1981 werd op Tsuiki het Aggressor squadron opgericht met vijf T-2s en twee T-33As. Op 16 maart 1983 werd het squadron verplaatst naar Nyutabaru waar het squadron in 1990 de beschikking kreeg over de F-15J.

Koku Jikkendan

Deze testeenheid werd op 1 december 1955 op Hamamatsu opgericht met als taak de evaluatie en het operationeel testen van de vliegtuigen van de JASDF. Op 25 maart 1957 volgde de verplaatsing naar Gifu. De Jikken Kokutai werd op 11 april 1974 gereorganiseerd tot de Koku Jikkendan. Bijna ieder type wat door de JASDF werd gebruikt of nog in gebruik is heeft wel bij de Koku Jikkendan dienst gedaan. Op dit moment beschikt het in ieder geval over de F-4EJ, de F-15J, de T-2 in diverse test uitvoeringen, de T-1B, de T-33A, de T-3, de C-1 en de T-4.

Hiko Tenkentai

De Flight Check Group werd op 1 oktober 1958 op Miho opgericht met een speciale versie van de C-46. Op 1 juni 1959 werd er verhuisd naar Kisarazu en op 26 december 1963 werd een detachement met T-33As op Iruma opgericht en uiteindelijk volgde op 31 mei 1968 de verhuizing naar Iruma. Op 25 februari 1971 werd de vervanger van de C-46 afgeleverd, de YS-11FC en in 1975 volgde de eerste Mitsubishi Mu-2J. Op dit moment vliegt de Hiko Tenkentai vanaf Iruma en heeft het op 18 december 1992 de beschikking gekregen over het eerste exemplaar van de de vervanger van de Mu-2J, de British Aerospace U-125.

Koku Kyunandan

De Rinji Kyunan Kokutai, het Air Rescue Squadron, werd op 18 maart 1958 op Hamamatsu opgericht. Op 1 juli 1960 werd het hoofdkwartier overgeplaatst naar Iruma en door de grootte van het squadron werd het op 15 juli 1961 een Koku Kyunangun, de Air Rescue Group. Op 1 maart 1971 werd de status van de Group veranderd in Koku Kyunandan, een Air Rescue Wing.

De ARW heeft een aantal detachementen, Kyunan Bunkentais, welke op 1 december 1964 werden hernoemd tot Kyunantai.

detachement	opgericht	ontbonden	detachement	opgericht	ontbonden
Chitose	01-02-1959		Komaki	15-05-1959	01-03-1971
Nyutabaru	01-03-1960		Matsushima	20-09-1960	
Komatsu	01-03-1961		Ashiya	15-07-1961	
Iruma	25-01-1963	01-10-1968	Hyakuri	21-11-1965	
Niigata	25-10-1967		Hamamatsu	01-03-1971	
Naha	16-10-1973				

De training wordt verzorgd door de Kyunan Kyoikutai dat op 1 oktober 1958 is opgericht op Hamamatsu en op 1 maart 1971 is overgeplaatst naar Komaki.

De volgende vliegtuigen en helikopters zijn in gebruik geweest bij de Air Rescue Wing.

H-19C van 1958 tot 1971	T-6G van 1958 tot 1970
T-34A van 1958 tot 1982	H-21B van 1960 tot 1966
S-62J van 1963 tot 1983	
KV-107 vanaf 1967	Mu-2S vanaf 1967
CH-47J vanaf 1987	UH-60J vanaf 1990

Blue Impulse

Op 16 april werd de Kuchukido Kenkyuhan als onderdeel van het 1 Kokudan op Hamamatsu met vijf F-86Fs opgericht. De eerste officiële show werd op 4 maart 1960 op Hamamatsu gegeven. Op 1 augustus 1960 werd de naam veranderd in Tokubetsu Hiko Kenkyuhan. Als bijnaam werd "TENRYU" oftewel "FLYING DRAGON" aangenomen in september 1960 maar al in 1961 werd dit veranderd in BLUE IMPULSE. In juli 1961 werd de Blue Impulse deel van het 2 Hikotai en in oktober 1961 werd een kleurenschema aangebracht. In 1964 werd het kleurenschema veranderd en op 20 november 1965 werd het Tokubetsu Hiko Kenkyuhan hernoemd als Sengi Kenkyuhan en tegelijkertijd een onderdeel van het 1^e Hikotai.

Op 31 maart 1979 volgt een overname door het 35 Hikotai vanwege de opheffing van het 1 Hikotai. Op 8 februari 1981 werd de laatste show met de F-86F gegeven op Iruma en het team werd in november 1981 opgeheven op Hamamatsu. Op 12 januari 1982 werd de BLUE IMPULSE opnieuw opgericht maar nu als onderdeel van het 21 Hikotai op Matsushima waar het de beschikking kreeg over zeven T-2s. De eerste show met de T-2 werd op 25 juli 1982 gegeven. Verschillende keren, in 1982 en in 1991, werd het vliegen gestopt vanwege ongelukken met de T-2. De verwachting is dat het team in 1993 of anders in 1994 zal overschakelen naar de T-4.



HET SERIAL SYSTEEM

cijfer	single-engine prop	multi-engine prop	jet	helicopter
1	T-34, T-3	C-46	T-33	H-19
2	T-6	YS-11	F-86F, F-15	H-21
3	T-28	B-65, Mu-2	Vampire	S-62
4		E-2	F-86D	KV-107
5		C-130	T-1	
6			F-104, T-4	
7			F-4	CH-47
8			C-1	UH-60
9			T-2, U-125	
0			F-1, B-747	

Het JASDF serial systeem bestaat uit 6 cijfers. De combinatie van de cijfers geven niet alleen een volgnummer weer maar ook het type, de rol van het toestel en het jaar van aanschaf. Als voorbeeld nemen we F-15J 12-8801. Het eerste cijfer, de 1, geeft het jaar van aanschaf weer. In dit geval 1981. Het tweede cijfer geeft min of meer de soort aandrijving weer volgens de onderstaande tabel.

Het eerste cijfer van het viercijferige nummer geeft de hoofdtaak van het type vliegtuig weer.

0 propellor aangedreven trainer	5 turboprop en jet trainer
1 transport	6 verkenning
2 niet in gebruik	7 jet fighter
3 andere propellor aangedreven type	8 all-weather fighter
4 helicopter	9 niet in gebruik

De laatste drie cijfers stellen een volgnummer voor en dienen als herkenning van een individueel vliegtuig.

DE VLIEGTUIGEN

Hierna een korte beschrijving van de type vliegtuigen die op dit moment dienst doen bij de JASDF.

Kawasaki C-1

Het eerste prototype van de C-1 (de XC-1) maakte zijn eerste vlucht op 12 november 1970 en werd op 24 februari aan de APW afgeleverd. In totaal werden 31 C-1s gedurende de periode 1971 tot 1981 afgeleverd ter vervanging van de C-46.

In 1984 is men begonnen met het ombouwen van een C-1 voor de ECM-taak, dit programma is in maart 1986 afgerond.

In het begin waren ze voorzien van een zilverkleurig kleurenschema maar in 1978 werden ze voorzien van een groen/bruin camouflage schema en een lichtgrijze onderkant.

MAHC YS-11

Dertien YS-11s werden tussen maart 1965 en juli 1971 afgeleverd. De eerste vier waren YS-11Ps voor het vervoer van personeel welke werd gevolgd door een YS-11PC voor transport en vervoer van personeel. De volgende vier waren YS-11Cs voor transporttaken en daarna een YS-11FC voor de flight check group. De laatste drie toestellen waren weer YS-11Cs. Ondertussen zijn er twee omgebouwd tot YS-11E ECM training toestellen, een YS-11 is omgebouwd tot een ELINT toestel als YS-11E(EL) en een andere YS-11 is omgebouwd tot YS-11NT navigatie trainer.

Lockheed C-130H

De eerste twee Herculessen kwamen op 12 december 1983 gereed bij Lockheed en vlogen op 14 maart 1984 naar Japan. In totaal zijn tot nu toe 15 Herculessen besteld en afgeleverd. Ze hebben een donkergroen/groen/bruin camouflage schema en een grijze onderkant.

Beechcraft B-65 Queen Air

Vijf Queen Airs werden op 4 maart 1980 overgenomen van de JMSDF. Het kleurenschema is wit met rood voor de zichtbaarheid.

Mitsubishi Mu-2

Twee versies van de Mu-2 werden door de JASDF aangeschaft, de Mu-2S voor het search and rescue werk en de Mu-2J voor de calibratie taak. De Mu-2S vliegt bij

de Air Rescue Wing in een geel/wit kleurenschema, de Mu-2J vliegt in een rood/wit kleurenschema bij de Flight Check Group.

Grumman E-2C Hawkeye

Acht E-2Cs zijn er besteld in het begin van de jaren tachtig, de eerste twee kwamen op 27 januari 1983 per schip aan in Japan. De eerste vier toestellen zijn allemaal in dienst geweest bij de Air Proving Wing alvorens ze naar de 601 Hikotai op Misawa gingen. In 1989 zijn drie en in 1990 twee E-2Cs besteld die in het midden van de jaren negentig zullen worden afgeleverd. Het kleurenschema is licht grijs met witte onderzijde.

Kawasaki-Vertol KV-107

De KV-107s werden door de JASDF aangeschaft voor het rescue werk en de logistieke taken. De eerste KV-107 werd op 21 november 1967 afgeleverd, de laatste in 1990. De meeste zijn in gebruik bij de Air Rescue Wing in een wit/geel kleurenschema.

Boeing-Vertol CH-47 Chinook

In 1984 zijn de eerste van in totaal twaalf CH-47J Chinooks besteld waarvan de eerste twee in november 1986 zijn afgeleverd. Ze worden gebruikt in de lichte transportrol en voor andere logistieke taken. Het kleurenschema is het donkergroen/groen/bruin camouflage schema.

Mitsubishi T-2

Het eerste prototype van deze tweezits jet-trainer werd op 15 december 1971 afgeleverd. Er zijn twee versies in dienst genomen, de onbewapende ZENKI en de bewapende KOKI trainer. Het zesde en zevende toestel werden gebruikt voor het ontwikkelen van de F-1.

De KOKI uitvoering vloog aanvankelijk in een lichtgrijs kleurenschema en dit zelfde schema heeft de ZENKI uitvoering maar dan met een oranje neus, staart en vleugeltips. Latere KOKI uitvoeringen werden in een donkergroen/groen/bruin camouflage schema afgeleverd en worden voornamelijk bij de F-1 squadrons gebruikt.

Lockheed T-33A

De JASDF heeft in totaal 68 T-33As van de USAF gekregen in 1955 en later heeft Kawasaki nog 210 T-33As in licentie gebouwd die tussen 24 maart 1956 en 25 maart 1959 zijn afgeleverd. Het eerste kleurenschema was metaalkleurig maar in 1960 zijn de T-33s voorzien van een zilver kleurenschema. Enkele T-33s zijn later voorzien van een lichtgrijs kleurenschema voor anti-corrosie doeleinden. In de beginjaren werd de T-33 voornamelijk gebruikt voor de opleiding van piloten maar daarnaast werd de T-33 ook gebruikt als support toestel bij de squadrons. Op dit moment wordt de T-33 alleen nog in deze laatste rol gebruikt maar het ziet er naar uit dat dit in de komende jaren ook afgelopen zal zijn.

Fuji T-3

De T-3 is een sterk verbeterde uitvoering van de T-34 Mentor. Het toestel was dan ook de opvolger van de T-34 en kwam vanaf 1978 in dienst en werd voorzien van een wit/rood kleurenschema.

Fuji T-1

De T-1 was het eerste eigen ontwerp na de oorlog en werd in eerste instantie gebouwd als T-1A met een Bristol Siddeley Orpheus turbojet en later als T-1B met een Ishikawashima-Marima J3-IHI. Er werden 46 T-1As en 20 T-1Bs afgeleverd aan de JASDF. In het begin werden toestellen niet voorzien van een kleurenschema maar later werd een wit/rood kleurenschema aangebracht.

Mitsubishi F-1

De F-1 is de eenzits uitvoering van de T-2. De eerste F-1 vloog op 16 juni 1977 en vanaf die tijd zijn verschillende orders geplaatst, de laatste in 1987. Het toestel verving de F-86F en was het eerste JASDF type dat al op de produktiefijn werd voorzien van het donkergroen/groen/bruin camouflage schema met een lichtgrijze onderzijde.

McDonnell Douglas F-4EJ/RF-4EJ Phantom

De eerste F-4EJs werden in Amerika gebouwd en arriveerden op Komaki op 25 juli 1971. Alle andere F-4EJs werden geassembleerd bij Mitsubishi en de laatste werd op 20 mei 1981 afgeleverd. Het standaard kleurenschema was lichtgrijs met een witte onderzijde. Sommige hebben gekleurde banden op de romp voor trainingstaken en enkele F-4EJs zijn als experiment voorzien van een camouflage schema bestaande uit een combinatie van blauw en grijs.

Naast de F-4EJ werden ook veertien RF-4EJs aangeschaft die eerst in een lichtgrijs/wit kleurenschema vlogen maar later werden voorzien van een donkergroen/groen/bruin camouflage schema.

Op dit moment worden de meeste F-4EJs gemodificeerd tot F-4EJ Kai en 17 F-4EJs worden omgebouwd tot RF-4EJ verkenners met een pod onder de romp.

McDonnell Douglas F-15J/F-15DJ Eagle

De eerste F-15s werden in juni 1980 overgedragen aan de JASDF en kwamen op 27 maart 1981 aan in Japan. Alle andere F-15Js worden in licentie gebouwd door Mitsubishi op Komaki. De eerste van deze F-15s maakte zijn eerste vlucht op 26 augustus 1981 en werd op 11 december 1981 afgeleverd aan de JASDF. De tweezitters, de F-15DJ, werden gebouwd in Amerika en de eerste hebben tot november 1981 op Luke AFB in Arizona gevlogen voor de opleiding van de Japanse piloten. Het kleurenschema is het standaard USAF F-15 kleurenschema. In 1990 werd het aggressor squadron uitgerust met voornamelijk F-15DJs die in allerlei verschillende camouflage schema's rondvliegen. Op dit moment worden nog steeds F-15s afgeleverd aan de JASDF.

Kawasaki T-4

In augustus 1985 maakte de XT-4 zijn eerste vlucht en in 1988 werd de eerste afgeleverd aan de JASDF. De originele planning voorziet in de aanschaf van 200 T-4s als trainer maar ook voor diverse andere taken. Het kleurenschema is egaal grijs met dayglow vleugeltips en staarttip. Ook zijn er enkele T-4s voorzien van het standaard donkergroen/groen/bruin kleurenschema.

Boeing B-747

In november 1991 werden twee B747-400s overgenomen van de regering en vanaf 1 april 1992 zijn deze gestationeerd op Chitose.

Mitsubishi-Sikorsky UH-60J

In november 1990 werden de eerste UH-60Js afgeleverd aan de Air Rescue Wing. Deze dienen als aanvulling naast de KV-107s.

British Aerospace U-125

Ter vervanging van de Mu-2J zijn op dit moment drie U-125s besteld waarvan de eerste in december 1992 is afgeleverd. Het is de bedoeling dat de Mu-2S van de Air Rescue Wing ook wordt vervangen door de U-125. Hiervoor denkt men dat er 24 nodig zijn.

Beech T-400

Voor de transport training zijn recentelijk enkele T-400s besteld.

Volgende keer de marine en de landmacht.

AFDELING STERKE VERHALEN

FINTHEN-VICE !

oftewel:

"Hoe jaag ik het stuipen op het lijf van mijn ouders"

Behalve mooie beelden op de televisie had de Golfoorlog nog een voordeel voor spotters, namelijk een verhoogde activiteit op de Amerikaanse velden in Engeland en Duitsland. Het was dus niet verwonderlijk dat spottend Nederland massaal naar die velden trok om hiervan te profiteren. Dit tot grote ergernis van de lokale vliegveldebewakingen die de verhoogde spottersactiviteit al snel begon aan te zien voor een invasie van gestoorde Iraakse terroristen. Het mag dus duidelijk zijn dat de van nature toch al achterdochtige Amerikanen nu helemaal "scared shitless" waren en menig spotter lastig vielen (eigenlijk vielen de spotters hùn lastig, maar dat even terzijde). Één van de meer populaire bestemmingen was (en is) Frankfurt, meer specifiek het militaire gedeelte van dit veld, Rhein-Main. Soms maken we er een meerdaagse trip van zodat we ook langs andere velden konden rijden, en dat was precies wat we van 4 tot 6 maart 1991 deden. Na een succesvolle dag op Bitburg, Ramstein en Sembach, en een uitstekende anderhalve dag op Frankfurt stonden we in no-time op Mainz-Finthen. Helaas stonden de meeste toestellen (Blackhawks, Chinooks, Cobras, Hueys en Kiowas) in de Golf zodat er van spotten niet veel terecht kwam: slechts één Huey en twee Kiowas.

We wisten het toen nog niet maar op dat moment nam de driedaagse reis een vreemde wending. Terwijl we over het bijna lege veld stonden te gluren werden we al in de gaten gehouden door twee militairen, maar na een vriendschappelijk praatje bleken zij geen problemen te hebben met onze activiteiten. Sterker nog, ze waren zelfs blij door ons iets te doen te hebben. Ook bij de onderhoudshangaar werden we op afstand vreemd aangekeken door enkele militairen. Wij besloten hierop niet te reageren want het was ondertussen de hoogste tijd om koers te zetten naar het volgende veld. De auto stond op enkele minuten afstand lopen en daar aangekomen zijn we, na uitvoerig de klei van onze schoenen geschraapt te hebben, ingestapt. Op het moment dat de contactsleutel omgedraaid werd kwam uit de hoofdepoort een donkerblauw bestelbusje over de grote weg in onze richting gereden. We kregen een donkerbruin vermoeden dat wij het doelwit waren maar we hadden een half uur op ons gemak zonder problemen langs het hek gestaan en nu we eenmaal reden was het wat ons betreft te laat. Als die Amerikanen zo nodig moeilijk moeten doen dan moeten ze er maar eerder bij zijn! Althans, dat dachten wij. Terugkijkend was het misschien beter geweest om even op de heren in het busje te wachten. Maar ja, dan was dit verhaal lang niet zo fraai geworden als het uiteindelijk werd en had u nu naar een paar lege pagina's zitten kijken!

Het toeval wou dat wij net die kant op moesten vanwaar het busje kwam, we reden ze dus tegemoet en passeerden ze enkele momenten later. Terwijl wij twee verbaasde koppen in het busje zagen moeten zij vier nogal vrolijke kerels in een Nederlandse auto gezien hebben. Niet dat wij ze uitlachten maar we hadden er wel

veel lol om. Eerste teken dat dit toch iets anders werd dan normaal was dat achter ons het busje zodra het kon een scherpe bocht van 180° maakte en ons begon te achtervolgen. Hé, dat was iets nieuws! In het dorpje Finthen stonden we gezamenlijk voor het verkeerslicht. Er werd niet gereageerd op onze vriendelijk gegroet terwijl wij alleen maar de twee heren gerust wilden stellen, de gemiddelde PLO'er gaat niet met een grijs naar je staan zwaaien, of wel? Wij concludeerden dat dit "US Army A-Team" ons waarschijnlijk tot aan de oprit van de snelweg ging volgen om er zeker van te zijn dat we niet terugkeerden naar het vliegveld. We werden inderdaad tot aan de snelweg gevolgd, maar wie schetste onze verbazing toen het blauwe busje achter ons eveneens de snelweg opdraaide. Kregen we een persoonlijke escorte helemaal naar huis? Dat was niet te hopen want we hadden nog een paar andere velden in het vooruitzicht. Ik geloof niet dat onze twee Rambo's het hadden kunnen waarderen als we aan het hek van Wiesbaden in hun aanwezigheid onze verrekijkers te voorschijn hadden getoverd!

Met een rustig vaartje van 120 kilometer per uur reden we rustig richting Wiesbaden met de US Army in ons kielzog. Na een paar kilometer begonnen ze ons in te halen. Terwijl enkele Mercedes'en, Audi's en BMW's heftig begonnen te reageren op het busje dat rustig bleef rijden op de weghelft die blijkbaar door enkele Duitsers werd aangezien voor hun persoonlijk stukje racebaan, verhoogden wij de snelheid iets om het de "America's Finests" niet al te makkelijk te maken. Na enkele spannende momenten was het busje langszij gekomen en werden we onderzoekend aangegaapt. De verwachte bazooka of Abrams-tank lag echter niet op ons dashboard wat de twee heren behoorlijk moet zijn tegengevallen. Nadat eindelijk de inhaalmanoeuvre te hebben beëindigd bleef de lokale CIA-delegatie met hetzelfde tempo vóór ons rijden. Ondertussen waren we bij de afslag naar Wiesbaden aangekomen welke wij dan ook rustig namen. In het busje had men dit op het allerlaatste moment pas door, met een flinke zwaai nam het Amerikaanse intellect op het laatste nippertje dezelfde afslag. Dit werd ons toch iets te dol. Even spelen is leuk maar het moet niet uitmonden in wilde taferele op de snelweg. Bovendien kwamen we al aardig in de buurt van Wiesbaden en het werd dus tijd om onze escorte kwijt te raken. Het gaspedaal werd dieper ingetrapt en met een royaal snelheidsverschil zagen we de twee inmiddels vertrouwd geraakte koppen voorbij komen. Hier hadden onze "Keystone Cops" niet van terug want we hebben ze niet meer terug gezien.

Ongeschonden kwamen we even later bij Wiesbaden aan. We waren even bang dat men op Wiesbaden gewaarschuwd zou zijn voor ons bezoek maar dat bleek niet het geval te zijn. Zonder enig probleem kon het veld leeggelezen worden, wat ook niet echt veel opleverde. Maar iets is beter dan niets en dat hadden we mooi gemist als onze achtervolgers over meer doorzettingsvermogen (of durf) beschikt hadden. Na Wiesbaden was de Finthen-affaire al weer bijna vergeten en werd de rest van de dag op ons gemak gevuld met andere bezigheden zoals "uitgebreid" eten, even langs Keulen-Bonn en daarna rustig naar huis rijden. Hiermee eindigt normaal het spotters-avontuur van die dag, maar niet deze keer!

Niet meer aan Finthen denkend stond Marco, chauffeur en eigenaar van de die dag gebruikte auto, bij thuiskomst nog een leuke verrassing te wachten. Vóór hij iets kon zeggen stond moederlief hem op te wachten wat tot de volgende amusante conversatie leidde:

- "Zo, geef maar toe dat je vandaag in de cel hebt gezeten!".
- "Pardon?".
- "We weten wel wat je vandaag uitgespookt hebt. Opgepakt worden in Mainz, hè?".
- "Nee hoor".
- "Wel waar, wij weten alles al".
- "Dan weet je mooi het verkeerde want ik ben vandaag helemaal niet opgepakt
- "Hoezo, vandaag niet?".

Dit gesprek duurde nog even voort maar uiteindelijk was men er toch van overtuigd dat zoonlief inderdaad niet opgepakt was. Uiteindelijk kwam het hele verhaal boven water: blijkbaar waren die dag bij de Polizei van Frankfurt en omgeving meerdere meldingen binnengekomen van verdachte activiteiten uitgevoerd door inzittenden van steeds dezelfde Nederlandse auto. Dan kan wel kloppen want we werden behalve op Finthen ook op Frankfurt en Wiesbaden in de gaten gehouden, en misschien nog wel bij de andere die dag aangedane velden. Nadat ook nog eens de melding was binnengekomen dat een "undercover" achtervolgingsteam van de Amerikaanse Military Police de "verdachten" was "kwijtgeraakt" vond de Polizei dit blijkbaar allemaal iets te dol worden en werd de Kriminalpolizei ingeschakeld die op hun beurt contact opnamen met de Nederlandse politie. Hier bleek de bewuste auto niet te zijn gestolen en kon de eigenaar (Marco dus) worden achterhaald. De centrale rijkspolitie schakelde op hun beurt weer de plaatselijke politie in om even poolshoogte te gaan nemen.

En zo stonden dus om een uur of zeven twee agenten voor de deur, maar helaas was de eigenaar van de auto nog niet thuis. Nogal wiesde want die zat op dat moment nog een heerlijke halve haan af te kluiven! Nadat de ouders even van de schrik bekomen waren (agenten aan de voordeur zijn vaak bringers van slecht nieuws) vertelden de agenten dat hun zoon in Mainz was opgepakt en hoogstwaarschijnlijk die nacht in een Duitse politiecel zou doorbrengen. Gelukkig was de Nederlandse justitie er snel genoeg van overtuigd hier niet te doen te hebben met enkele subversieve activisten maar met een stelletje doodnormale spotters. Na even te zijn bijgepraat en enkele bakken koffie namen de agenten weer afscheid, de ouders achterlatend met het idee dat hun zoon die avond niet thuis zou komen. Echter, nog geen tien minuten later stond de verloren zoon aan de achterdeur! Blijkbaar was er in de lange politie-keten spraakverwarring ontstaan zodat men in Nederland dacht dat we opgepakt waren en vast zaten terwijl wij vrolijk op ons gemak naar huis tuften!

Het chaotische verloop van deze dag bewijst nog maar eens goed hoe snel misverstanden de wereld in worden geholpen, hoe effectief het politie-apparaat werkt (positief en negatief) en dat (slecht) nieuws vaak sneller thuis is dan jezelf! Nadat alle misverstanden de wereld uit waren geholpen kon iedereen lachen om deze affaire, wij vragen ons echter nog steeds af wat onze Amerikaanse "vrienden" met hun stuntwerk op de snelweg eigenlijk van plan waren. Deden ze net alsof, of dachten ze werkelijk dat wij bona-fide terroristen waren en zijn ze dus écht zo dom? We zullen het waarschijnlijk nooit te weten komen...



Mooie bladvulling: een Hunter van de Patrouille de Suisse.

THRILLSEEKERS



YENNEND DOOR NIPPON

Om ieder jaar een bestemming voor een spottersvakantie te vinden is een hele opgave, alleen al in Europa is er een enorm aanbod en voor een wat verdere bestemming wordt vaak Amerika gekozen. Echter een aantal jaren terug hebben wij, Jan-Pietel Belgmans, Alnold Booy, Pelly Dilx en Paul van Oels besloten om naar Japan te gaan en in het begin van 1992 hebben we de knoop doorgehakt om in november maar eens de daad bij het woord te voegen.

Er werd een briefwisseling begonnen met het Defence Agency in Tokyo maar uiteindelijk was het resultaat hiervan dat we geen toestemming kregen voor basisbezoeken, zelfs een lijst met open dagen kregen we niet maar die hebben we dan toch nog weten te bemachtigen via de militair attache bij de Japanse ambassade in Brussel.

Gewapend met een Kokufan met daarin kaarten van de meeste japanse vliegvelden, een vliegerkaart en andere boekjes over Japan begonnen we op zondag 1 november aan onze reis. Na een vlucht, met een B747 van onze nationale luchtvaartmaatschappij, van net iets meer dan 10 uur arriveerden we op 2 november om negen uur in de ochtend op het vliegveld Narita. Ons avontuur in Japan kon beginnen.

MAANDAG 2 NOVEMBER

TOKYO

Bij aankomst in Japan moet je net als bij een hele hoop andere landen eerst een bezoekje brengen aan de douane. Gelukkig zijn er aparte loketten voor buitenlanders zodat de afhandeling, een stempel en kaartje in het paspoort en een vluchtige blik door de bagage, niet al te lang duurt.

Ja, en daar staan je dan op een vliegveld wat op ongeveer 70 kilometer van je hotel in de stad Kawaguchi, een "wijk" van Tokyo, ligt. Uit de enkele aanwezige engelstalige teksten kun je net niet genoeg opmaken waar je heen moet maar gelukkig is er een toeristenbureau wat ons kan voorzien van een spoorwegaanpak van Tokyo en wat nog belangrijker is, informatie over hoe we bij ons hotel moeten komen. Na het bestuderen van de kaartjes-automaten en met wat hulp lukt het ons uiteindelijk om het felbegeerde kaartje te bemachtigen en gaan we op goed geluk de trein in. Uit de spaarzame mededelingen van de machinist maken we op dat we in de goede trein zitten en na een uur treinen moeten we overstappen, eerst moeten we bij een of ander hokje ons kaartje omwisselen en dan begint het zoeken naar het juiste perron. Na enige studie is dit ons gelukt maar dankzij de hulp van een japanner komen we er achter dat de trein die wij moeten hebben niet op dit perron zal stoppen, dit werd weliswaar aangegeven maar onze kennis van het Japans was net niet toereikend om het zelf te begrijpen. Gelukkig moest deze behulpzame jap ook naar Kawaguchi en via een extra overstap kwamen we daar aan. Op naar ons hotel, jammer want er blijken twee stations te zijn in Kawaguchi en na wat navraag blijkt uiteraard dat we bij het andere station moeten zijn. Dan maar weer de trein in en na een minuut komen we bij het goede station aan. Na een kleine wandeling arriveren we bij het hotel waar ze gelukkig op de hoogte zijn van onze komst en na een gesprek met handen en voeten en het invullen van wat formulieren kunnen we naar onze kamers. Dit blijken "westerse" kamers te zijn al staan de slippers wel klaar bij de deur en er is vanalles aanwezig,

televisie en video, radio, telefoon, scheergerei, handdoeken, zeep en badschuim, een japanse pyjama en zelfs tandenborstels en tandpasta. De grootte van de kamers valt reuze mee echter de badkamer is maar net hoog genoeg en we komen dan ook met gemak boven de douche uit, een zelfde probleem heb je natuurlijk met de spiegels.

Nadat we ons hadden opgefrist, we waren inmiddels al 24 uur bezig, en aangezien er in de buurt van het hotel de nodige winkels zijn, besluiten we daar eens een kijkje te gaan nemen. Opvallen doen we zelf, de vele boekwinkels, in één ervan vinden we een goede gedetailleerde wegenatlas van Japan in zowel engels als japans en met de meeste vliegvelden erin aangegeven, de vele CD-winkels, enorme grote moderne winkel-galerijen, de vele drankautomaten en de McDonalds. Hier nuttigen we dan ook ons avondeten en na het proeven van het japanse bier gaan we naar bed.

DINSDAG 3 NOVEMBER

IRUMA

Op deze japanse feestdag, de dag van de cultuur, gaan we kennismaken met de Japanse luchtmacht en wel op de open dag van het vliegveld Iruma. Dit veld ligt op ongeveer 40 kilometer van het hotel en er staan een transporteenheid, een eenheid met ECM-kisten, een check flight squadron en een flight voor het hoofdkwartier gestationeerd.

Na ons eerste ontbijt in Japan, het was een soort Engels ontbijt, was het wachten op de komst van iemand van Hertz die onze huurauto moest brengen. Op de afgesproken tijd komt deze persoon opdagen met een Mazda Familia. Uiteraard is deze auto berekend op een japanse familie maar met enig beleid lukt het ons om alle bagage erin te krijgen en blijken we er zelf ook nog in te passen. Snel boeken we nog twee kamers voor onze terugreis en dan op naar Iruma. Net als in Engeland rijdt men in Japan links maar als je dit moet doen in een auto met het stuur aan de goede kant geeft dit toch wel problemen, als je wilt afdraaien dan zet je constant de ruitenwissers aan. Het deelnemen aan het japanse verkeer is een ervaring apart, de verkeersborden en wegwijzers zijn dus in het japans, lantaarnpalen staan op de weg en stoplichten zijn er nog veel meer dan in Eindhoven, de groene golf ook. Daarnaast is het aantal verkeersdeelnemers veel groter dan bij ons. In het begin van onze rit gaat alles nog goed maar eenmaal op de grote doorgaande weg aangekomen raken we verzeild in verschillende files. Het zoeken naar het vliegveld is niet gemakkelijk omdat vanwege de hoge bebouwing nergens een verkeerstoren of andere herkenningspunten opvallen. Het vliegveld blijkt pal tegen de woonwijken aan te liggen en sommige bewoners van Best en Veldhoven zijn waarschijnlijk helemaal niet meer te helpen als ze hier moesten wonen (zie ACE 1992/4). Als we rond drie uur bij de poort arriveren wordt ons doodleuk verteld dat we het veld niet op kunnen met de auto omdat de open dag net is afgelopen. Gelukkig staan er nog verschillende auto's langs de weg geparkeerd en hier zetten wij onze auto natuurlijk bij en gaan te voet het veld op. Na enig zoeken komen we bij de static uit, helaas zijn op dat moment al enkele deelnemers vertrokken maar we kunnen zonder problemen alle andere vliegtuigen bekijken en fotograferen. Dit geldt ook voor de toestellen in de diverse hangaars.

static

4778	P-2J	51 Kokutai	5076	P-3C	6 Kokutai
31199/1	OH-6D	1 Hikotai	31232	OH-6D	1 Hikotai
68-1014	C-1	402 Hikotai	78-1024	C-1	402 Hikotai
54-3457	E-2C	601 Hikotai	90-8225	F-1	3 Hikotai
06-5643	T-4	31 Hikotai	81-5510	T-3	11 FTW
62-1153	YS-11	402 Hikotai	03-3093	Beech 65	ADC HQ sqn
51-5620	T-33A	ADC HQ sqn	71-5241	T-33A	ADC HQ sqn
53-3271	Mu-2J	FC sqn	74-4825	KV-107	ARW
77-4472	CH-47J	ARW			

flightline

78-1021	C-1(ECM)	EWTU	83-3273	Mu-2J	FC sqn
93-3274	Mu-2J	FC sqn	87-4473	CH-47J	ARW
07-4477	CH-47J	ARW	17-4480	CH-47J	ARW
52-1151	YS-11	FC sqn	62-1154	YS-11	402 Hikotai
12-1160	YS-11	FC sqn	59-5111/2	T-2	Blue Impulse
99-5163/5	T-2	Blue Impulse	19-5173/4	T-2	Blue Impulse
29-5175/1	T-2	Blue Impulse	29-5176/6	T-2	Blue Impulse
29-5177/3	T-2	Blue Impulse			

overzijde

48-1005	C-1	402 Hikotai	58-1006	C-1	402 Hikotai
58-1008	C-1	402 Hikotai	58-1011	C-1	402 Hikotai
58-1012	C-1	402 Hikotai	68-1017	C-1	402 Hikotai
78-1022	C-1	402 Hikotai	78-1023	C-1	402 Hikotai
78-1026	C-1	402 Hikotai	08-1030	C-1	402 Hikotai

hangaars

52-1152	YS-11	402 Hikotai	92-1157	YS-11	EWTU
02-1158	YS-11	402 Hikotai	02-1159	YS-11	-
61-5212	T-33A	ADC HQ sqn	61-5218	T-33A	ADC HQ sqn
61-5222	T-33A	ADC HQ sqn	71-5239	T-33A	ADC HQ sqn
71-5240	T-33A	ADC HQ sqn	71-5248	T-33A	ADC HQ sqn
71-5266	T-33A	ADC HQ sqn	71-5276	T-33A	ADC HQ sqn
71-5304	T-33A	ADC HQ sqn	71-5314	T-33A	ADC HQ sqn
81-5327	T-33A	ADC HQ sqn	81-5339	T-33A	FC sqn
81-5353	T-33A	ADC HQ sqn	81-5364	T-33A	ADC HQ sqn
81-5373	T-33A	ADC HQ sqn	81-5384	T-33A	ADC HQ sqn
81-5388	T-33A	ADC HQ sqn	51-5630	T-33A	ADC HQ sqn
51-5633	T-33A	ADC HQ sqn	51-5637	T-33A	ADC HQ sqn
51-5665	T-33A	ADC HQ sqn			

preserved

91-1146	C-46	EWTU	84-8103	F-86D	-
63-4776	S-62J	ARW	82-7807	F-86F	-
56-8666	F-104J	207 Hikotai	26-5001	F-104DJ	207 Hikotai
52-0022	T-6G	Training Command	71-0419	T-34A	-

De T-6G heeft als valse registratie 72-0022.

Na al dit moois wordt het tijd om op weg te gaan naar de volgende bestemming. Dit zijn een tweetal vliegvelden ten noord-oosten van Tokyo en met de les van vandaag besluiten we om snel een hotel te zoeken en dan de volgende dag maar heel vroeg te vertrekken.

WOENSDAG 4 NOVEMBER**KASUMIGAURA & HYAKURI**

Na een avondmaaltijd met stokjes, zo kom je de avond gemakkelijk door, en een goede nachtrust gaan we om zes uur op pad naar het eerste veld voor deze dag. Op weg naar onze hoofdbestemming, Hyakuri met Phantoms en F-15s, willen we op het landmachtveld van Kasumigaura gaan kijken. De ochtendspits van noordelijk Tokyo valt reuze mee en na een paar uur rijden we op de snelweg ten noorden van Tokyo. Aangezien alle snelwegen in Japan tolwegen zijn is het er niet druk en kun je dus lekker doorrijden. Daar we niet precies weten waar het veld ligt, we hebben wel een idee aan de hand van een vliegerkaart en een rondvliegende helikopter, duurt het toch nog een hele tijd voor we het veld vinden. Zonder problemen kan men het veld rondrijden en op verschillende plaatsen kunnen we de heli's opnemen.

bezoekers

61327/SU	TH-55J	Avn.School Det. Utsunomiya
31036/XII	OH-6J	12 Hikotai
31090/N	OH-6J	Northern Army Avn. sqn.
41567/WH	HU-1B	Western Army Heli sqn.
41609/NH	HU-1H	Northern Army Heli sqn.
51707/H	KV-107	1 Heli Brigade

gebaseerd

31026	OH-6J	-	31045	OH-6J	-
31060	OH-6J	-	31062	OH-6J	-
31073	OH-6J	-	31074	OH-6J	-
31075	OH-6J	-			
31225/SK	OH-6D	Avn.School Det. Kasumigaura			
41557	HU-1B	-	41579	HU-1B	-
41581	HU-1B	-	41585	HU-1B	-
41588	HU-1B	-			
41605	HU-1H	-	41611	HU-1H	-
41616	HU-1H	-	41618	HU-1H	-
41717	HU-1H	-			
51708	KV-107	-	51724	KV-107	-
51725	KV-107	-	51735	KV-107	-
51737	KV-107	-	51742	KV-107	-
51801	KV-107	-	51803	KV-107	-
51807	KV-107	-			

Snel gaan we verder en in één van de vele supermarkten doen we onze bevoorradings. Dit is geen probleem daar bepaalde ketens zoals de Hot Spar en 7-Eleven gemakkelijk te vinden zijn aan de doorgaande wegen en ze zijn vaak 24 uur per dag open, ook op zaterdag en zondag. Rond het middaguur arriveren we bij Hyakuri. Het hebben van een goede kaart werpt hier zijn vruchten af omdat we het veld zonder problemen vinden. Je kunt er schitterend staan op een plaats vanwaar je een goed zicht hebt op de baan, het platform en de landing. Als je denkt dat je de enige bent die staat te kijken of te fotograferen dan heb je het mooi mis want het is in Japan heel normaal dat je bij een vliegveld staat te kijken of te fotograferen. Voordeel hiervan is dat je geen last krijgt met de militaire politie. Er wordt nog volop gevlogen door de diverse gebaseerde eenheden, wel vliegen ze volgens één of ander schema want er wordt per eenheid, vaak in groepen van 4 toestellen, gevlogen. Rond half vier zit het vliegprogramma er op en worden de vliegtuigen in de hangaars gesleept.

bezoekers

52-1151	YS-11	FC sqn	07-4477	CH-47J	ARW
87-6406	RF-4EJ	APW	86-5605	T-4	APW

gebaseerd

204 Hikotai	F-15J	42-8836,42-8838,52-8852,72-8880,72-8893,82-8898,82-8901,92-8908,12-8928,22-8929,22-8935.
	F-15DJ	22-8055.
	T-33A	61-5213,81-5343.
305 Hikotai	F-4EJ	37-8311,47-8339,67-8383,67-8387,77-8392,77-8397,77-8403,97-8424,17-8438.
	F-15J	12-8803,62-8869,72-8881,82-8900.
	F-15DJ	12-8054,32-8057.
	T-4	06-5646,06-5649.

501 Hikotai RF-4E 47-6902,47-6903,47-6904,47-6905,57-6906,57-6907.
RF-4EJ 57-6372.
T-33A 81-5369.
T-4 26-5688.

ARW KV-107 74-4825,84-4826,84-4848.
Mu-2S 13-3211,33-3217.

Het 305 Hikotai is aan omschakelen op de F-15 maar vloog gelukkig ook nog met enkele Phantoms.

Vanuit Hyakuri rijden we naar de snelweg alwaar we verder gaan naar het noorden. Tijdens deze rit maken we ook kennis met het tanken in Japan. Gelukkig zijn er vele tankstations en met name de Shell en Esso stations hebben bij hun pompen voor ons leesbare teksten staan. Bij het binnenrijden van het tankstation staat het personeel netjes te wachten en beginnen dan als idioten te schreeuwen en loodsen je zo naar één van de benzinepompen, vervolgens vragen ze welke en hoeveel brandstof je wilt en op welke wijze je gaat betalen. Ondertussen is een ander al begonnen met het poetsen van de ramen en na het betalen gaan ze weer in de houding staan en bij het wegrijden houden ze het andere verkeer tegen en maken ze een diepe buiging vergezeld van een hoop geschreeuw. Dat is nog eens service !!!

Aan het einde van de snelweg vinden we een hotel met een duidelijk reclamebord. Nietsvermoedend nemen we hier twee kamers. Eenmaal in onze kamers aangekomen beseffen we in wat voor soort hotel we zitten want naast de bekende artikelen liggen er ook nog condooms aan bed, juist we zitten in een zogenaamd LOVE-hotel. We rijden nog snel het stadje in alwaar we in een merkwaardig restaurant iets kunnen eten. Naast bekende Japanse gerechten kun je ook bijna overal een steak bestellen. Het valt wel mee maar je kijkt toch raar op als je bij een steak maar drie worteltjes en drie frieten krijgt, een kom rijst en een extra salade zijn dus welkom. Gelukkig krijg je bij een steak wel een mes en een vork, klaarblijkelijk kunnen ze dit zelf ook niet met stokjes naar binnen werken.

DONDERDAG 5 NOVEMBER

KASUMINOME & MATSUSHIMA

Ondanks de overnachting in een LOVE-hotel hebben we het toch zonder dames moeten stellen, wel hebben we op de Japanse MTV nog enkele aardige Japanse meiden-groepen gezien maar daar bleef het bij. Eigenlijk kwam dit wel goed uit want we moesten weer vroeg weg. Onderweg hebben we weer een supermarkt leeg gekocht en uiteindelijk kwamen we bij het landmachtveldje van Kasuminome uit. Hier ondernamen we een poging om een basisbezoek te regelen. Na enig handen en voetenwerk kwam er iemand die wat engels sprak maar verder dan het fotograferen van de monumenten kwamen we niet. Gelukkig kon je het veld weer helemaal rondrijden en zodoende nog wat heli's opnemen.

gebaseerd

31213	OH-60	-	41631/NEH	HU-1H	NEH sqn
41716/NEH	HU-1H	NEH sqn	41721/NEH	HU-1H	NEH sqn

preserved

40029	H-19C	NEH sqn	41569	HU-1B	NH sqn
51720	KV-107-114	IH			

Rap gingen we verder naar Matsushima. Dit is een trainingsveld waar ze met T-2s vliegen. De T-2 lijkt wel een beetje op een opgerakte Jaguar. Het veld was weer makkelijk te vinden en ook hier kwamen we niet verder de basis op dan de plaats waar de monumenten staan opgesteld. Dus snel naar de landing welke eenvoudig te vinden is door de weggetjes langs het hek te volgen. Vanaf een ander weggetje

was het mogelijk om het platform leeg te lezen. Ook hier werd maar gevlogen tot ongeveer half vier en ging men daarna de hangaars vullen.

bezoekers

51-5620	T-33A	ADC HQ sqn	81-5364	T-33A	ADC HQ sqn
41721/NEH	HU-1H	NEH sqn			

gebaseerd

21 Hikotai	T-2	59-5109,69-5113,69-5119,69-5121,69-5123,69-5125,79-5137,79-5139,79-5143,89-5153,89-5155,89-5156,19-5166,19-5169,49-5188,49-5189,79-5193,89-5195.
	T-4	26-5686.

22 Hikotai	T-2	59-5108,69-5120,69-5124,79-5136,79-5138,79-5140,79-5142,79-5144,89-5152,19-5164,49-5184,49-5185,79-5194,89-5196.
	T-33A	81-5326,91-5404.
	T-4	06-5645,06-5648.

ARW	KV-107	14-4831,84-4848.
	Mu-2S	03-3208,13-3225.

preserved

84-8134	F-86D	8 Hikotai	82-7789	F-86F	7 Hikotai
36-8535	F-104J	203 Hikotai	51-5626	T-33A	35 Hikotai
81-4706	H-19C	ARW	52-0080	T-6G	15 FTW

Van hieruit gingen we op weg naar het meest noordelijke punt van onze reis namelijk Hachinohe en Misawa. Rond een uur of acht in de avond kwamen we aan in Hachinohe. Nu begon de zoektocht naar een hotel, met veel moeite vonden we er een paar maar deze waren al vol. We besloten toen maar om ergens te parkeren en te voet verder te gaan kijken. Laat ons nu uitgerekend bij een niet eerder opgevallen hotel parkeren ! Jammer genoeg was dit ook al vol, de eigenaar wist nog wel een Ryokan voor ons, een traditioneel japans hotel. Dit was naast het volle hotel gelegen en met de hulp van de eigenaar van het hotel kregen we een kamer voor 4 personen. Bij de binnenkomst in een Ryokan moet je je schoenen uitdoen en krijg je een paar slippers, met deze slippers mag je echter niet in je kamer rondlopen en zeker niet naar het toilet, daar staan weer andere slippers klaar. Rare jongens die Jappen. Voor de rest zijn de kamers in Japanse stijl ingericht, papieren ramen, stoelen en tafels zonder poten en slapen doe je op een soort matras op de grond.

VRIJDAG 6 NOVEMBER

HACHINOHE & MISAWA

Na een goed diner met japans bier in het hotel en een zeer goede nachtrust, het op de grond slapen viel reuze mee en 's-morgens stonden onze schoenen er ook nog, werd er vroeg verder gereden naar het vliegveld van Hachinohe. Na enige omzwervingen hebben we de flightline met daarop de Orions gevonden en die zonder problemen gelezen.

gebaseerd

2 Kokutai	P-3C	5015,5026,5035,5052,5053.
4 Kokutai	P-3C	5001,5009,5011,5020,5031.

preserved

11206/JG1206	L-19E	-
--------------	-------	---

Het was zonde om hier onze tijd te besteden en daarom gingen we op weg naar de hoofdschotel voor vandaag, Misawa. Een basis met zowel eenheden van de Japanse

als de Amerikaanse luchtmacht. Misawa is een vliegveld waarbij je maar aan één kant in de landing kunt komen, dus dat was afwachten. Na enige tijd zoeken, maar aangemoedigd door opstijgende kisten werd de landing gevonden. Toen we uit de bosrand gerend kwamen was het al meteen prijs, er stonden verschillende F-15Es van Elmendorf en F-18s van de US Marines aan de kop van de baan te wachten. Je kunt de meeste kisten op de taxibanen lezen, echter is het net te ver weg om te fotograferen. Naast al het Amerikaanse geweld, het was wel even wachten op de gebaseerde F-16s, staan er op Misawa ook nog Japanse luchtmacht eenheden, twee squadrons met F-1s (de eenzits-uitvoering van de T-2) en het enige squadron met E-2s, deze hebben ze gekocht en niet zelf nagemaakt.

Er werd goed gevlogen en het aantal bezoekers was aanzienlijk. Dit is niet zo verwonderlijk omdat hier ook één van de hoofdkwartieren van de luchtmacht is gevestigd. Dit noordelijke hoofdkwartier beschikt zelf over een flight T-33s. De hele week was het mooi weer geweest maar uitgerekend vandaag was het bewolkt en zou het ook nog gaan regenen. Helaas kreeg de Japanse Erwin Kroll gelijk. De Jappen bleven toch vliegen in dit weer maar om een uur of drie hadden wij er toch wel genoeg van en vertrokken we richting zuiden.

bezoekers

ZZ/40173	C-12F	18FW	60136	C-141B	63AW
10877	C-9A	374AW	63606	KC-135E	132ARS/MeANG
91452	KC-135E	WaANG			

160688/NF-107	F-14A	VF-154/PC-3	P-3C	VP-6
...../PC-6	P-3C	VP-6			

48-1005	C-1	402 Hikotai	58-1006	C-1	402 Hikotai
58-1011	C-1	402 Hikotai	78-1024	C-1	402 Hikotai
78-1026	C-1	402 Hikotai	32-8060	F-15DJ	204 Hikotai
12-8076	F-15DJ	202 Hikotai	57-6906	RF-4E	501 Hikotai
57-6913	RF-4E	501 Hikotai	81-5327	T-33A	ADC HQ sqn
81-5356	T-33A	306 Hikotai	51-5620	T-33A	ADC HQ sqn
06-5649	T-4	305 Hikotai	16-5663	T-4	202 Hikotai
67-4471	CH-47J	ARW	07-4478	CH-47J	ARW

tijdelijk gebaseerd

VMFA-122 USMC F/A-18A 163108/DC-02, 163163/DC-04, 163153/DC-05, 163159/DC-06, 163164/DC-07, 163167/DC-09, 163175/DC-12,/DC-14.

90FS/3FW USAF F-15E AK/90-0233, 90-0235, 90-0237, 90-0239, 90-0240, 90-0241, 90-0243, 90-0245, 90-0246, 90-0247, 90-0252.

De F-15s waren voorzien van een rode fin tip en de 90-0233 had als squadron markings "90FS" op de staart.

gebaseerd

3 Hikotai F-1 70-8203, 80-8212, 80-8223, 90-8225, 90-8233, 00-8252, 10-8253, 10-8255, 10-8259, 30-8267.

T-2 49-5183, 59-5191.

T-33A 51-5622.

8 Hikotai F-1 70-8207, 80-8210, 90-8224, 90-8226, 90-8232, 90-8234, 00-8240, 00-8241, 00-8242, 00-8244, 00-8246, 20-8262, 60-8273.

T-2 69-5130, 49-5186, 49-5187.

T-4 06-5650, 26-5680.

601 Hikotai E-2C 34-3451, 34-3452, 34-3454, 54-3456.

13FS/432FW F-16C MJ/85-499,85-503,86-234,87-330/432FW

14FS/432FW F-16C MJ/86-355,86-357,87-236,87-291,87-294,87-304,87-306,
87-312,87-314,87-316,87-318,87-324,87-328,87-334,
87-292/14FS.
F-16D MJ/87-380.

Het 13FS heeft rode fin tips en het 14FS heeft gele fin tips.

We zijn een paar uur naar het zuiden gereden om vervolgens in een redelijk grote stad een hotel te gaan zoeken. Inmiddels hadden we het systeem door en reden we rechtstreeks naar het treinstation, hier aangekomen vielen de grote hotels meteen op en zonder problemen hadden we twee luxe kamers te pakken. Aangezien we door ons cash geld begonnen te raken werd het tijd om wat traveller cheques in te gaan wisselen, bij dit hotel was dat mogelijk maar alleen kleine bedragen. Dit probleem hadden we eerder in de week ook al ondervonden en uit voorzorg maar een paar overnachtingen met de flexible friend betaald. Dit betaalmiddel, de credit card, wordt in bijna alle japanse winkels, restaurants en hotels geaccepteerd. Na ons diner kwamen we voor het eerst westerlingen tegen, het waren amerikanen die in Japan werkten. Na even met ze gepraat te hebben zijn we verder gegaan met onze studie japans door het drinken van het overheerlijke bier en naar het Japanse TV-journaal en het Sumo-worstelen te kijken.

ZATERDAG 7 NOVEMBER

Deze dag hadden we nodig om helemaal naar Gifu, wat vlak bij Nagoya ligt, te rijden. Op 8 november was er op Gifu en Komaki, het vliegveld van Nagoya, een open dag en we wilden beide open dagen gaan bezoeken. Het grootste probleem was niet zozeer de afstand maar het feit dat we langs Tokyo moesten en daar had je dus geen snelweg. Kortom, het werd een hele dag rijden maar het binnendoortje door de bergen was wel aardig alhoewel het nogal lang duurde zodat we rond zeven uur in de buurt van Komaki waren en hier een hotel gingen zoeken. De LOVE-hotels waren weer ruim vertegenwoordigd maar na drie kwartier zoeken en een paar rondjes door de stad hebben we toch een gewoon hotel gevonden. Ze bleken zelfs nog kamers vrij te hebben, het restaurant was nog open en er waren zelfs engelstalige kranten.

ZONDAG 8 NOVEMBER

GIFU & KOMAKI

Om zeven uur vertrokken we naar Gifu, het testveld van de Japanse luchtmacht. Snel werd de 7-Eleven leeg gekocht en na slechts enkele minuten rijden waren we bij het veld. Terwijl we bij een poort vroegen waar we het veld op moesten hadden niet alle Jappen dit in de gaten en een aantal auto's achter ons werd het een lekkere puinhoop. Dit was niet ons probleem en nadat het duidelijk was geworden dat we buiten het veld op de daartoe aangewezen plaatsen moesten parkeren reden we daar heen. Omdat het nog vroeg was stonden we lekker dicht bij de hoofdingang en aan de goede kant van de weg om zo in de middag naar onze tweede bestemming te rijden. We wandelden op ons gemak naar de poort waar het zwaaien met perskaarten of andere uitnodigingen weinig indruk maakte bij de Jappen. We moesten maar netjes wachten tot het veld openging voor het publiek. Dit gebeurde iets eerder dan gepland, voorzien was negen uur maar de poort ging 15 minuten eerder open. Nadat ons een programma in de handen gedruwd was werd al snel de static gevonden. Omdat dit eigenlijk de eerste open dag voor ons was waar we op tijd aanwezig waren kwam het vreemd over dat de meeste japanse collega's al snel naar de plaatsen aan de baan gingen. Enige bestudering van het programma maakte echter duidelijk waarom, rond half tien begon het vliegprogram-

ma al met wat losse demonstraties en meteen daarna de massa-start. Dit kwam natuurlijk goed uit want we wilden nog graag naar Komaki. Tussendoor hebben we voor zover mogelijk de hangaars uitgekamd en de visvijver bekeken met daarin vissen die bijna net zo groot waren als de jappen zelf. Je moet toch iets op een zonnige zondag in november !!!

static

8138	HSS-2B	211 Kokutai	5039	P-3C	206 Kokutai
34-3452	E-2C	601 Hikotai	35-1071	C-130H	401 Hikotai
33-3215	Mu-2S	ARW	87-4841	KV-107	ARW
87-4473	CH-47J	ARW			
57-8357	F-4EJ	APW	02-8801	F-15J	APW
05-5810	T-1B	APW	29-5103	T-2 CCV	APW/TRDI
29-5104	T-2	APW	61-5221	T-33A	APW
76-8707	F-104J	APW	76-8709	F-104J	APW
162084/WP-00, 163421/WP-17 AV-8B VMA-223 USMC					

hangaars

17-8302	F-4EJ	APW	29-5102	T-2	APW
01-5533	T-3	APW	6001	BK117	APW/TRDI
TX-7101	?	APW	36-8527	F-104J	-
46-8575	F-104J	-	76-8682	F-104J	-
76-8686	F-104J	-	76-8708	F-104J	-

elders/vliegend

28-1001	C-1	APW	68-1019	C-1	APW
17-8301	F-4EJ	APW	27-8305	F-4EJ	APW
22-8056	F-15DJ	APW	19-5101	T-2	APW
19-5165	T-2	APW	19-5170	T-2	APW
81-5501	T-3	APW	66-5602	T-4	APW
86-5605	T-4	APW	86-5606	T-4	APW
71-5275	T-33A	APW	71-5321	T-33A	APW

25-5851/I, 25-5858/II, 35-5860/III, 35-5866/IV T-1B 5TS

Na al dit prachtige werk zijn we onze auto gaan opzoeken en naar Komaki gereden. Aangezien dit veld een militaire en een civiele kant heeft en wij een plattegrond, dachten we zo naar de goede kant te kunnen rijden maar we kwamen dus bij de civiele kant uit. Zoals gebruikelijk bij de japanse vliegvelden gaat de weg er vlak omheen en in een mum van tijd waren we aan de andere kant. Het parkeren was niet echt geregeld en zodoende hadden we een plekje vlakbij de hoofdingang. Rond drie uur begon men met het afbreken van de static, de meeste bezoekende toestellen vertrokken en andere gedeelten van het veld waren plotseling toegankelijk. Zo hebben we voor onszelf nog een hangaar- en platformtrip georganiseerd en na de diverse gate-guards te hebben bekeken zijn we rustig naar de auto gewandeld met een gevoel dat we toch maar even twee open dagen op één dag hadden gedaan. Wie had dat na Iruma nog durven hopen ???

static

5051	P-3C	206 Kokutai	8125	HSS-2B	211 Kokutai
6818	TC-90	202 Kokutai			
31129/X	OH-60	10 Hikotai	41726/SD	UH-1H	AT Sup sqn
73449/SD	AH-1S	AT Sup sqn			
68-1020	C-1	403 Hikotai	52-1152	YS-11	402 Hikotai
35-5865/V	T-1B	5TS	52-8062	F-15DJ	303 Hikotai
37-8314	F-4EJ	306 Hikotai	80-8219	F-1	6 Hikotai

10-8255	F-1	6 Hikotai	01-5532	T-3	11 FTW
69-5133	T-2	APW	06-5652	T-4	32 Hikotai
34-3454	E-2C	601 Hikotai	83-3204	Mu-2S	ARW
17-4480	CH-47J	ARW	45-1073	C-130H	401 Hikotai
75-1075	C-130H	401 Hikotai			

flightline/platform

9044	YS-11	61 Kokutai	64-4823	KV-107	ARW
04-4829	KV-107	ARW	44-4835	KV-107	ARW
28-4554	UH-60J	ARW	28-4555	UH-60J	ARW

5 TS T-1B 25-5851/I, 25-5858/II, 35-5860/III, 35-5863, 35-5866/IV.

401 Hikotai C-130H 35-1071, 45-1074, 75-1076, 75-1077, 85-1079, 85-1080, 95-1082, 95-1083, 05-1084, 05-1085.

hangaars

75-1078	C-130H	401 Hikotai	53-3271	Mu-2J	FC sqn
74-4843	KV-107	ARW	73-3201	Mu-2S	ARW
27-4482	CH-47J	ARW			

preserved

84-8111	F-86D	-	82-7778	F-86F	8 Hikotai
51-5645	T-33A	8 Hikotai	46-5020	F-104DJ	5 TS
53-4775	S-62J	ARW			

Hierna zijn we naar de snelweg gereden om verder naar het zuiden te gaan, de volgende dag stond namelijk Iwakuni op het programma. Na ongeveer drie uur rijden zijn we bij een wat grotere plaats de snelweg afgegaan waar we een zogenaamd business hotel vonden. Zoals gebruikelijk vroegen we om twee tweepersoonskamers maar die waren niet meer vrij zodat we te horen kregen dat er geen plaats was, wel bleken er nog eenpersoonskamers vrij te zijn maar hier kwamen we pas achter nadat een van de gasten zich er mee begon te bemoeien. Een beetje zakenman snap toch wel dat als je met vier personen wilt overnachten dat dit eventueel ook in vier eenpersoonskamers kan !!!

Al met al was het al wat later geworden en werd voor de tweede keer een McDonalds, deze was schuin tegenover het hotel, bezocht.



Enig rekenwerk had ons geleerd dat het nog ongeveer drie uur rijden zou zijn naar Iwakuni. Daarom vertrokken we om zes uur in de ochtend. Zonder noemenswaardige problemen werd de stad Iwakuni bereikt en omdat we langs een enorm groot hotel kwamen besloten we om hier wat cheques in te gaan wisselen. Toen we binnenkwamen moesten ze dit meteen hebben gezien want snel werd er een bordje op de balie geplaatst dat er geen geld gewisseld kon worden, dit ondanks het feit dat ze een officieel wisselkantoor waren. Na enig aandringen kon er toch iets gewisseld worden maar dit was slechts genoeg voor één persoon. Maar men had wel een oplossing voor ons probleem, schuin tegenover het hotel was een bank waar je ook cheques kon omwisselen. Dat hebben we geweten, maar na het invullen van een berg formulieren, de goedkeuring van vijf personen en de nodige stempels hebben we geld voor onze cheques gekregen. Toen nog een bliksembezoek aan een supermarkt en klaar waren we voor de vliegtuigen van deze dag. De landing werd dankzij de goede kaarten weer snel gevonden, ook hier kun je maar aan één kant komen en helaas werd er vanaf de andere kant gevlogen. Wel is het aan deze kant mogelijk om mooie plaatjes in de start te maken. Door nog wat andere wegen te proberen hebben we toch nog alle japanse kisten kunnen lezen, de gebaseerde US Marines kisten staan wat verder weg en tussen hangaars verstopt en zijn dan ook bijna niet te lezen. Het vliegen op het veld gaat de hele dag door maar wel in kleine aantallen. Als er vanaf de goede kant wordt gevlogen dan kun je op een taxibaan ook de Amerikaanse kisten goed opnemen en fotograferen.

bezoekers

149798/QD	KC-130F	VMGR-152	USMC	163050	EC-24A	FEWSG	USN
148887/PR-33	EP-3E	VQ-1	USN	10958	C-9A	374AW	USAF
9043	YS-11M	61 Kokutai		61-5219	T-33A		301 Hikotai
26-5684	T-4	301 Hikotai					

gebaseerd

8 Kokutai	P-3C	5002,5010,5019,5044.
71 Kokutai	US-1A	9071,9074,9075,9076,9077,9078,9079,9080.
81 Kokutai	EP-3C	9171,9172.
	U-36A	9201,9202,9204.

United States Marines Corps

VMAQ-2	EA-6B	162935/CY-...,162939/CY-04,163031/CY-05.
VMA-231	AV-8B	162082/CG-14,162943/CG-05,162967/CG-10,163514/CG-20,163670/CG-04.
VMA-223	AV-8B	163195/WP-15.
VMFA(AW)-242	F/A-18D	164022/DT-00,164024/DT-01,164028/DT-03,...../DT-06,...../DT-10,...../DT-12,...../DT-14.
MARTD	UC-12F	163558.
	HH-46A	152530.

preserved

5813	PS-1	31 Kokutai
------	------	------------

Vanuit Iwakuni was het maar een klein eindje over de snelweg naar Hofu. Hier wilden we de volgende dag beginnen. In de stad vonden we snel een hotel waar we in het restaurant nog genoten hebben van een soort barbeque/fondu. We moesten

zelf ons vlees bakken en als ervaren barbequers vonden we dit wel aardig. Dat we hierbij bijna de sprinkler-installatie in werking hebben gekregen is maar een klein detail, het was de bedoeling geweest dat we tegelijkertijd met het vlees ook de bijbehorende groente in de pan hadden moeten doen, en ze hadden nog wel gezegd dat we het vlees moesten bakken ...

DINSDAG 10 NOVEMBER

HOFU & ASHIYA

Na het ontbijt in het hotel gingen we naar het kleine vliegveld van Hofu. Hier staan T-3s, een eigen versie van de T-34, voor de opleiding gestationeerd. Vanwege het weer, het was licht bewolkt, stonden er nog niet veel kisten buiten maar met enige moeite konden we ook de meeste toestellen in de hangaars lezen. Zoals je zult begrijpen was dus ook dit veld goed te doen van buitenaf. Toen we hiermee klaar waren zijn we naar de hoofdingang gereden om te gaan vragen of het mogelijk was om een basisbezoek te krijgen. Na enige tijd wachten kwamen er twee personen ons ophalen om ons rond te leiden. Behalve het operationele gedeelte werden we ook naar alle monumenten op de basis gebracht.

In één van de hangaars had men een T-3 klaar gezet en na onze inspectie, de teksten op de panels blijken in het engels te zijn, kunnen we vaststellen dat een gemiddelde nederlandse vlieger niet rechtop kan zitten in dit toestel.

De bestudering van een folder en de rondleiding brachten aan het licht dat een eindje verderop nog een militair kamp moest zijn en daar zouden ook nog verschillende monumenten staan. We zijn dan ook hier gaan kijken en met heel veel moeite mochten we de diverse toestellen fotograferen.

gebaseerd

13 Hikotai OH-6J 31001,31103,31106.
OH-6D 31149,31201,31246.

12 Hiko Kyoikudan T-3 81-5502,81-5503,81-5504,81-5506,81-5507,81-5508,91-5512,
91-5516,91-5518,01-5523,01-5524,01-5525,01-5526,01-5528,
01-5530,01-5531,01-5534,01-5536,11-5540,11-5543,11-5544,
21-5550.

preserved

04-8203	F-86D	12FTW	36-8537	F-104J	12FTW
51-5632	T-33A	12FTW	41-0296	T-34A	12FTW
61-0398	T-34A	12FTW			
84-8127	F-86D	-	52-7403	F-86F	-
46-8636	F-104J	204 Hikotai	61-0391	T-34A	-

Vanuit Hofu was het nog anderhalf uur rijden naar onze volgende bestemming op het eiland Kyushu, namelijk het trainingsveld Ashiya. Hier staan alle T-1s, een soort afgeleide van de F-86, gestationeerd. Op Hofu hadden we een brief meegekregen om Ashiya op te kunnen en het binnenkomen was dan ook geen probleem maar toen werd al snel duidelijk dat we niet veel verder konden komen dan de gateguards. Nadat we deze hadden aanschouwd zijn we het veld afgereden en de weg rond het veld gaan zoeken. Na verschillende wegen te hebben geprobeerd werd het duidelijk dat we wel in de landing konden komen maar niet op een plek bij het hek vanwaar we de kisten op het platform konden lezen. Gelukkig werd er wel gevlogen en het bleek dat we nog niet zo slecht gegokt hadden met betrekking tot de plaats waar de landing moest zijn.

gebaseerd

13 Hiko Kyoikudan T-1A 05-5808,15-5818,15-5829,15-5834,25-5836,25-5839,25-5840,
25-5843,25-5844,25-5846.
T-1B 25-5854,35-5862.

preserved

84-8106	F-86D	8 Hikotai	56-8663	F-104J	203 Hikotai
82-5801	T-18	13 FTW	51-5610	T-33A	-
52-0002	T-60	Training Command	91-4707	H-19C	ARW

Toen we dachten dat het vliegen er op zat kwamen er toch nog T-1s terug en zodoende zijn we maar wat langer gebleven voordat we richting Tsuiki zijn gaan rijden. Vanwege de bekende drukte en de altijd aanwezige stoplichten bleek dat dit nog ongeveer een uur rijden was maar het vinden van een slaappleats was niet zo moeilijk.

WOENSDAG 11 NOVEMBER**TSUIKI**

Na het bekende avondprogramma, steak en japans bier, werd wederom vroeg in de ochtend vertrokken naar Tsuiki. Op dit veld staan F-1s en F-15s gestationeerd en volgens de kaarten moet je hier goed bij kunnen komen. Dit bleek bij aankomst allemaal te kloppen, je kunt er schitterend staan aan de kop van de baan welke een paar meter in de zee ligt en nog beter bij de taxibaan. Nadeel van deze plaats is dat je niet op het platform kunt kijken, hiervoor moet je naar de andere kant rijden waar je recht tegenover het platform kunt komen. Deze plek hadden we als eerste om ongeveer acht uur in de ochtend al bezocht toen men nog bezig was met het buiten zetten van de kisten. In de middagpauze, van 12 tot 1, zijn we hier nog eens naar toe gereden, je weet maar nooit wat ze extra buiten hebben gezet. Ook waren hier weer japanse spotters aanwezig, naast de fototoestellen met enorme teledozers hebben ze ook vaak een radio bij. Of ze het allemaal begrijpen wat er in het engels wordt gezegd is ons niet duidelijk geworden want als je met ze in het engels wilt praten dan komen ze vaak niet verder dan yes, no en hello, maar ze blijven maar knikken en lachen.

bezoekers

58-1013	C-1	403 Hikotai	35-1071	C-130H	401 Hikotai
47-6903	RF-4E	501 Hikotai	57-6913	RF-4E	501 Hikotai
81-5372	T-33A	302 Hikotai			

gebaseerd

6 Hikotai	F-1	70-8206, 70-8208, 70-8209, 80-8211, 80-8215, 80-8217, 80-8219, 80-8222, 90-8227, 00-8236, 00-8238, 00-8248, 00-8251, 10-8255, 10-8256, 20-8260, 30-8268, 70-8276, 70-8277.
	T-2	19-5168, 49-5185.
	T-4	16-5666, 16-5668.
304 Hikotai	F-15J	22-8810, 52-8845, 52-8847, 52-8856, 52-8858, 62-8877, 72-8882, 72-8888, 72-8890, 72-8892, 92-8907, 12-8924, 22-8932, 22-8937.
	F-150J	12-8074.
	T-33A	71-5256, 81-5360.
	T-4	16-5665.
WADF HQ flt	T-33A	61-5220.

preserved

84-8115	F-86D	8 Hikotai	36-8546	F-104J	207 Hikotai
92-7938	F-86F	6 Hikotai	51-5627	T-33A	304 Hikotai

Omdat de vliegvelden op het zuidelijke eiland wat verder uit elkaar liggen en het er ook niet zoveel zijn, zijn we de gehele dag hier gebleven. Toen het vliegen er zowat opzat, rond drie uur, zijn we opgestapt. Dit was eigenlijk ook wel nodig want we moesten nog een aardig eindje reizen over de enige snelweg die dit eiland rijk is. Alhoewel we op deze manier wat extra kilometers moesten

maken leek dit ons beter dan dat we binnendoor moesten gaan sukkelen met een tempo van 50 kilometer per uur. De drukte viel reuze mee en in de bergachtige streken waren kosten nog moeite gespaard om een aantal gigantische tunnels aan te leggen, maar het toppunt waren toch wel de spiraalachtige op- en afritten bij een bergpas. Het zoeken naar een hotel werd nog even een probleem maar een behulpzame taxi-chauffeur bij het station regelde voor ons meteen een hotel en reed ons ernaar toe zonder hiervoor geld te vragen. Vanwege het late tijdstip werd snel een concurrent van big M bezocht, merkwaardig genoeg begon deze toko ook met een M en bleek dit te staan voor Mosburger. Waarschijnlijk kwamen hier weinig westerlingen want we kregen de indruk dat we toch wel een soort toeristische attractie waren toen we in deze tent zaten te eten.

DONDERDAG 12 NOVEMBER

NYATABARU

Om niets mis te lopen werd al weer op tijd aangereden want we moesten nog ongeveer een uur rijden naar de hoofdschotel van vandaag, Nyatabaru met zijn Phantoms en F-15s. Sinds de maandag was het weer ook weer steeds zonniger geworden en toen we bij het veld aankwamen kon het eigenlijk al niet meer mis. Je staat uitstekend tegenover het platform en tevens kun je hier schitterend op de baan fotograferen. Je krijgt er niet genoeg van, zeker als je die mooie beschilderde F-15s van het Agressor-squadron ziet. Met een beetje wandelen en de zon in je rug kon je de hele overkant leeg lezen inclusief de hangaars.

bezoekers

58-1013	C-1	403 Hikotai	68-1018	C-1	403 Hikotai
68-1020	C-1	403 Hikotai	35-1072	C-130H	401 Hikotai
45-1074	C-130H	401 Hikotai	95-1082	C-130H	401 Hikotai
82-1155	YS-11	403 Hikotai	92-1157	YS-11	EWTU
12-8074	F-15DJ	304 Hikotai	71-5311	T-33A	304 Hikotai
71-5261	T-33A	WADF HQ sqn	81-5345	T-33A	WADF HQ sqn
51-5620	T-33A	ADC HQ sqn			

gebaseerd

202 Hikotai	F-15J	22-8807, 22-8809, 32-8819, 42-8829, 42-8830, 42-8842, 52-8850, 52-8853, 52-8862, 62-8864, 72-8879, 82-8899, 82-8902, 92-8906, 12-8923, 12-8925, 22-8930.
		F-15DJ 52-8061, 82-8064, 92-8069, 92-8070, 12-8076.
		T-33A 71-5253, 71-5297, 81-5386.
		T-4 16-5663, 26-5683.
301 Hikotai	F-4EJ	37-8319, 47-8327, 47-8328, 47-8331, 47-8335, 47-8338, 47-8342, 47-8345, 47-8348, 47-8349, 47-8351, 57-8354, 57-8369, 67-8388, 67-8389, 77-8393, 77-8398, 77-8399, 77-8401, 77-8402, 87-8410, 97-8425, 97-8427, 07-8434, 17-8437.
		T-33A 61-5219, 71-5243, 81-5357, 81-5362, 91-5410.
		T-4 16-5661, 26-5682, 26-5684.
Aggressor sqn	F-15DJ	82-8063, 82-8065, 92-8068, 02-8071, 02-8072, 02-8073, 12-8075.
		T-33A 71-5244, 81-5380.
ARW	KV-107	24-4832, 04-4851.
	Mu-2S	13-3209, 73-3229.

preserved

04-8187	F-86D	202 Hikotai	46-8656	F-104J	202 Hikotai
72-0178	T-6G	Training Command			

De volgende keer gaan we uiteraard vrolijk verder yennen... sayonara!



En wij maar blij zijn met onze 13 Orions, de japanse marine heeft er ondertussen al bijna 100 (honderd ja!) in gebruik. Even slikken MLD. (Kanoya, 13-11-92)



Starfighters hebben ze niet meer, maar de Phantoms gillen nog vrolijk door Japan. Deze F-4EJ is van het 301 Hikotai op Nyatabaru. (Nyatabaru, 12-11-92)



Deze opgerekte Jaguar is in feite een Mitsubishi F-1, en dat is weer een opgevoerde Mitsubishi T-2. Verwarrend? Geeft niet! (Tsuiki, 11-11-92)



Meest spectaculaire Eagles wereldwijd zijn de F-15DJ's van het japanse agressor-squadron op Nyutabaru, gestoken in opvallende kleuren. (Nyutabaru, 12-11-92)



Het eerste japanse eigen ontwerp van na WO-2 was de Fuji T-1. De meesten vliegen nog waaronder deze van de 5e technische school op Komaki. (Komaki, 8-11-92)



De Fuji T-3 is een verdere ontwikkeling van de Beech T-34 Mentor. Dit exemplaar is van het 11e Hiko Kyoikudan op Shizuhama. (Shizuhama, 18-11-92)