

ACE

Spotting Group Eindhoven



1993 / 2

April



De Tobago Tb20 G-BSCN van T&G Engineering is één van de meest waargenomen zakenvliegtuigen op Eindhoven. (Eindhoven, 09-03-93)



Deze Piper PA31T HB-LQP staat hier te genieten van het maart-zonnetje na een overnachting op het Eindhovense beton. (Eindhoven, 19-03-93)



En hier is ie dan: de ultralight PH-127 van de Helmondse politie. Voor de echte fanaten: het is een Skywalker 1+1. Koud hè jongens? (Eindhoven, 09-03-93)

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-Pieter Bergmans, Marco Dirkx, Perry Dirkx, Hans vd Donk,
Stephan vd Krommenacker, Willem Westerhof, Frits Widdershoven.

Medewerkers:

Frans vd Broek, Centerline, Eindhoven Airport, Flash Aviation, Gemeentearchief Eindhoven, Mr.Grolsch, Ed Kooymans, Vlb.Leeuwarden, Stephan Lodewijks, Scramble, Spangdahlem Air Base.

Bij de McDonalds snappen ze het nog niet helemaal, geloof ik. Gaven wij twee maanden geleden het enige goede voorbeeld met ons Japan-thema, komen zij aanzetten met de "chinese weken"! Eén voordeel: we weten ondertussen wel hoe we met stokjes moeten eten... Japan-haters moeten nog even doorbijten want ook in deze ACE staat Japan centraal. Ook deze keer beslaat het zo veel pagina's dat we hebben moeten besluiten enkele interessante artikelen nog even uit te stellen. De volgende keer komen ze wel aan bod en doen we weer heel normaal. Sayonara!

inhoud	pagina
Redactioneel	1
SGE'tjes	2
In de landing	4
ACTuEel	9
Spotlicht : Japanese Self Defence Forces (deel 2)	16
Spotlicht II : Savigny les Beaune	28
Muurkrant	30
Thrillseekers : Yennend door Nippon (deel 2)	31

Foto voorpagina: Snik! De laatste USAF Phantoms in Europa... (Spang, 30-03-93)

S G E 'tjes

SUCCESVOL BLIKSEMBEZOEK SPANGDAHLEM

Eindelijk was het weer eens zo ver. Gewoon de fax op standby en er rolt een basis bezoek uit. Ja ging het altijd maar zo gemakkelijk. We waren 30 maart hartelijk welkom op Spangdahlem, reden hiervan was de terugkomst van de laatste Spang-Phantoms uit het Golf-gebied. Na veel telefoontjes kregen we 10 leden bij elkaar gesprekkeld welke vrij hadden of konden krijgen. De aankomst stond gepland rond half vijf wat ons dus genoeg tijd overliet om eerst Bitburg aan te doen. Vanuit de spottersboom konden twee Twenthe F-16's, een oude F-4C en een Jetstream T.2 van de britse marine gelezen worden. Ook een Atlantic-verkenner van de duitse marine was traditiegetrouw van de partij. Na een kort verblijf op Bitburg was Spangdahlem aan de beurt. Hier aangekomen waren we getuige van een hele berg bezoekers die op Bitburg binnenkwamen, waaronder een Cessna 406 van de franse landmacht en twee italiaanse TF-104G's (MM54237/4-32 en MM54251/4-34).

Op Spangdahlem konden we al genieten van een Starlifter en een egyptische Hercules, helaas was de Herk een oude bekende van ons. Om drie uur was het tijd om de basis op te gaan, waarna we per bus naar de shelter-area gereden werden. Aldaar had men netjes een A-10 voor ons neergezet. Sinds kort heeft Spangdahlem deze lelijke apparaten welke tegenwoordig weer lichtgrijs zijn. Tijdens een korte toespraak werd ons gevraagd om na de aankomst van de Phantoms eerst de familie van de vliegers de tijd te geven hun man/vader te begroeten, waarop een duidelijk verdraalde duitser begon te roepen dat ze de kisten niet tegen de zon in moesten zetten, want dan kon hij niet fotograferen. Op dat moment werd eens te meer duidelijk hoe het merendeel van de nederlanders over de gemiddelde duitser denkt... De Amerikanen wisten duidelijk niet wie ze binnen de poorten hadden gelaten want er was gratis chips, cola en mint-bier (gatverdammel!).

Om precies half vijf kondigden twee vette rookpluimen duidelijk de komst van twee Phantoms aan. Het aanwezige publiek kwam in één klap in beweging: families gespannen en camera's op scherp. Helaas, het waren twee duitse RF-4E's die (weer) de pret kwamen verstoren. Tien minuten later was het weer raak maar nu waren het gelukkig wel zes Spang Phantoms. Na 8½ uur vliegen en 7 keer bijtanken waren de F-4's weer thuis. Eenmaal geland kwamen de 6 F-4G's van het 81FS langs getaxied zodat ze door ons met een 50mm lens te fotograferen waren:

69-0263/SP
69-0286/SP

69-7267/SP
69-7291/SP

69-7558/SP
69-7587/SP

Verder vlogen er die dag een behoorlijk aantal toestellen, en waren er nog meer te zien tussen of in de shelters:

A-10A:

510FS: 81-0951/--, 81-0954/SP, 81-0956/--, 81-0960/--, 81-0976/SP, 81-0978/--,
81-0980/SP, 81-0982/SP, 81-0983/--, 81-0984/SP, 81-0988/--, 81-0992/--,
82-0646/SP, 82-0649/SP, 82-0655/--, 82-0656/SP, 82-0658/SP
instructional airframe: 76-0550/--

F-4G:
81FS: 69-0241/SP

F-16C:
23FS: 86-0347/SP, 86-0363/SP, 87-0217/SP, 87-0223/SP/23FS, 88-0398/SP
81FS: 87-0233/SP, 87-0340/SP, 88-0288/SP, 88-0397/SP
480FS: 86-0302/SP, 86-0326/SP, 86-0327/SP, 86-0341/SP, 86-0348/SP/480FS,
86-0361/SP, 86-0369/SP, 87-0260/SP, 87-0268/SP, 87-0282/SP, 87-0283/SP
52FW: 86-0366/SP/52FW

F-16D:
23FS: 86-0047/SP
81FS: 87-0372/SP, 87-0389/SP

In twee toegankelijke hangaars stonden nog eens zes kisten:

A-10A:	76-553	instructional airframe	hangaar 1
	81-991/SP	510FS	hangaar 2
F-4G:	69-0259/SP, 69-0285/SP	81FS	hangaar 2
F-16C:	87-0281/SP	23FS	hangaar 1
F-16D:	90-0843/SP	480FS	hangaar 1

We hadden ook nog wat bezoek:

C-141B:	65-0260	USAF	60AW
C-20A:	83-0501	"	58AS
UH-1N:	69-6609	"	"
Mirage 2000N:	305/4-BF	AdIA	EC2/4
VC-130H:	1281/SU-BAM	Egypt AF	
Bö.105CB:	B-38 (+3)	KLu	299sqn
RF-4E:	35+54, 35+72	Luftwaffe	AG52

SNELLE BESLISSERS OPGELET!

Het hierboven beschreven uitstapje is typisch voor een basisbezoek welk op zeer korte termijn bekend is gemaakt. Ervaring heeft aangetoond dat wij elk jaar van dit soort uitnodigingen krijgen. Het is ondoenlijk om elke keer alle leden hierover aan te schrijven (duurt te lang en is te duur), daarom hebben wij al eens diegenen die voor dit soort evenementen in aanmerking willen komen (en op korte termijn vrij kunnen krijgen) verzocht dit aan ons te laten weten. Enkelen hebben dit al gedaan, anderen misschien nog niet. Bel ons nu, dan bellen wij U!

REISCOMMISSIE

Hopelijk gaan er dit jaar weer leuke dingen gebeuren. Groot nieuws is dat we van Ramstein toch weer een hoopgevend bericht hebben gekregen betreffende een basisbezoek! Het blijft allemaal natuurlijk onzeker, je weet bij de Amerikanen tot op het laatste moment nooit waar je precies aan toe bent.

Dankzij de samenwerking met SGV kunnen SGE leden ook dit jaar weer profiteren van de door Volkel georganiseerde uitstapjes. Mits er nog plaats is kunnen SGE leden voor dezelfde belachelijk lage prijs (f 29,50) mee met de bus naar de open dag op het noordfranse veld Cambrai op 23 mei aanstaande. Neem daarvoor (vóór 30 april) contact op met:

Michael van Roosmalen (SGV) telefoon 020-6312118 (tussen 20:00 en 22:00 uur)

IN DE LANDING



Gelukkig zijn er weer waarnemingen binnengekomen op het redactie-adres zodat we deze keer een beter overzicht kunnen presenteren dan twee maanden geleden. Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de vliegbewegingen op Eindhoven hebben we nog steeds jullie hulp nodig. Alvast bedankt.

MILITAIR FEBRUARI 1993

08	A-253	Alouette III	GPH	
	J-013	F-16A	313sqn	a
12	J-013	F-16A	313sqn	d
17	A-471	Alouette III	GPH	
	A-489	Alouette III	GPH	
26	A-383	Alouette III	GPH	

In deze maand had het weer nogal een negatieve invloed op het aantal vliegactiviteiten in Nederland en dus ook op Eindhoven. De F-16 van 313sqn was een uitwijker van de DWIC op Leeuwarden. Na op de 11e een missie te hebben gevlogen vertrok hij op de 12e.

MILITAIR MAART 1993

05	CS02	Hs.748	21sqn	
09	A-529	Alouette III	GPH	
	B-75	B6-105CB	299sqn	
10	H-75	Alouette III	SAR	13.00u "Hotel75"
11	A-515	Alouette III	GPH	
16	..-....	C-9A	55AAS	*
17	A-281	Alouette III	GPH	
	A-529	Alouette III	GPH	
18	AT02	Alpha-Jet	9W	
	AT03	Alpha-Jet	9W	
	A-208	Alouette III	GPH	
	A-246	Alouette III	GPH	
	A-267	Alouette III	GPH	
	A-281	Alouette III	GPH	
23	A-489	Alouette III	GPH	
25	A-293	Alouette III	GPH	
26	?	UH-1	?	* 20.15u over Eindhoven
31	E76/314-TH	Alpha-Jet E	GE314	
	E99/314-LW	Alpha-Jet E	GE314	
	J-139	F-16A	314sqn	
	J-140	F-16A	314sqn	
	J-141	F-16A	314sqn	
	J-145	F-16A	314sqn	
	J-146	F-16A	314sqn	
	J-209	F-16B	314sqn	

Een normale maand waarbij de franse Alpha-Jets de meest opvallende bezoekers zijn. De Huey op de 26e kwam 's avonds over de stad geklapperd. De F-16s op de laatste dag van de maand moesten vanwege slecht weer op Gilze-Rijen uitwijken naar hun oude thuisbasis.

CIVIEL AANVULLINGEN DECEMBER 1992

07	N212AT	G1159A	AT&T				
15	N200GX	BAe125	Glaxo				EHAM/ /EHAM

CIVIEL JANUARI 1993

04	OO-RJP	R22	QS Helicopters				EHBD/EHMZ	05
05	OY-CGO	Ce500	Styropack				EKBI/EKJB	
06	F-GHEM	Be90	Montluçon AS				LFV/LFLV	
	OO-IBI	Ce500	Ibis				EBAW/LSZH/EBAW	
07	PH-FXY	Do228	Flexair		FXY2		EGLC/EHRD	
	G-OALD	Tb20	Little Prep Ltd				EGNC/EHHO	
08	OO-RJQ	R22	QS Helicopters				/	
10	OY-BJT	SWM	Jetair		FOX501		EKRK/EGBB	
11	OO-RJQ	R22	QS Helicopters				EBZZ/EHHO	
12	OY-BEB	Be90	Bruel & Kjaer				EKNB/EBBR	13
	F-GMJ	Be200	Alsair				/	
	HB-VGF	BAe125	Bosch				/	
13	D-IEFB	Be200	Flugbereitschaft				EDTK/EDTK	
	G-BMNF	Be200	Matthews				LFPB/EGSH	14
	OO-DFC	PA31	Lucorp				EBLG/EBKT	
14	OY-BDS	Da20	Danfoss				EKSB/LFSB/EKSB	
15	G-BBHG	Ce310	Williams				EGHI/EGHI	
	G-BMZD	Be90	CEGA				EHDL/EGHI	
18	G-TIME	TS601	Donn				EGTF/EGTF	
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters				----/EHBD/EHMZ	19
19	G-TIME	TS601	Donn				EGTF/EGTF	
20	OY-PEH	Be200	Nordic				EHTM/EHTW	
21	G-JHAN	Be200	Knightair				EGNM/EBBR/EGNM	
	G-OCFR	Lj35	Chauffair		CFR141/151		EGLL/LSGG	22
	OO-IBI	Ce500	Ibis				EBAW/LFST/EBAW	
	OY-DZW	Be95					EKVJ/EKVJ	
22	G-BASM	PA34	Poplov				EGST/EGST	
24	G-UKLF	737	Air UK Leisure		LE10068/9881		LFRG/LFRG	26
25	EC-EGL	BAe125	Delta		DET101/2		/	
	G-OCPI	Ce500	Cooling Power				EGBE/EGBE	
	OO-VCB	R22	QS Helicopters				EBZZ/EHHO	
	OY-JEK	PA46					EKRK/EKRK	
26	G-BJCT	737	Britannia		BAL854B/55A		LIME/LFRG	27
	G-OSNB	Ce550	S&N Brew				EGNT/EGTH	
	OO-IBI	Ce500	Ibis				LFST/EBAW	
27	F-GHIV	Be90	Air Vendee				LFBI/LFBI	
	G-UKLF	737	Air UK Leisure		LE19882/0070		LFRG/EGBB	
28	F-GFJR	Ce425	Sté Vitreéne				LFRN/LFRN	
	G-BJCT	737	Britannia		BAL856B		LFRG/LFRG	29
	G-BMZD	Be90	CEGA				EGHR/EGHR	
	OO-IBI	Ce500	Ibis				EBAW/LFST/EBAW	
	OO-TBI	757	Benelux Falcon		BFS3101/2		EBBR/EBBR	04
29	F-GLPE	SWM	Pan Européenne				LFMH/LFMH	
	OO-WAT	TC690	Western A.T.				EBKT/LFSB/EBKT	

nederlands geweld

PH-AKJ	8	PH-FWF	21,22	PH-SDA	5,18
PH-ALU	18	PH-HBB	18	PH-SDB	12
PH-ALY	13,14,19,20	PH-SBN	8	PH-SDD	15,18
PH-EAM	30	PH-SBP	20	PH-SOK	18,19

Lees en huiver! Het was nog niet veel op het Eindhovense aan het begin van 1993. Pas aan het einde van de maand fleurden de 737's van Air UK en Britannia de boel wat op. Aerofurn kreeg op de 28e haar eerste klant binnen in de vorm van een fraaie 757. verder was de spaanse BAe125 ook het vermelden waard. BASE zette vanaf de 11e de SWM (Swearingen Metro) OY-BJT van Jetair in.

CIVIEL FEBRUARI 1993

01	G-OSNB	Ce550	S&N Brew		/	02
	OO-VCB	R22	QS Helicopters		EHB0/EHMZ	08
02	F-GJMJ	Be100	Alsair		/	
04	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/EKOD	
05	N601RL	CL601	TLC		LFPB/EBBR	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EKOD/EBAW	
	PH-KXP	F100	China Eastern		----/EHAM	
06	G-GLOR	Ce425	Real Estate		EGNX/EHBK	
08	OO-WDB	R22	Eurolease		EHHV/EBZZ	
	HB-PBK	PA46			EDDK/EDDK	
09	F-GGTE	E120	Air Exel	AXL106	EGSS/EHBI	10
	OY-CPW	Ce501	Jensen Aviation		EKBI/EKBI	
10	F-GGMV	Be200	Flandre Air		LFQQ/LFQQ	
	G-SKKA	PA31	Skylane	SKK200/1	EGMC/EGMC	
	G-SWFT	Be200	Air Swift	SWF201	EHRD/EKKA	11
11	F-GEPE	PA31T	Pan Européenne		LFMH/LFMH	
	OO-WDB	R22	Eurolease		EBZZ/EHTE	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
12	D-ICHT	Be300	Agusta Air		EDDF/EDBB	
	G-BWMP	TC1000	Tyler		EGNJ/EGNJ	
15	D-IAFC	Ce303	Aerowest		EDVW/ETEF	
	F-GLPE	SWM	Pan Européenne		LFLY/EHAM	
	OO-RJP	R22	QS Helicopters		EHB0/EHMZ	16
16	OH-BAP	BAe125	Jetflite		EFHK/EFHK	
	G-BSPN	PA28	Altisen		EGCF/EGCF	
17	G-BKUY	BAe31	Air Foyle	AFY627/8	EGWJ/EGWJ	
	G-CEGA	PA34	CEGA		EGHR/EGHR	
	G-JHAN	Be200	Knightair	KNT501	EGNM/EGNM	
18	G-TVMM	Ce310	Quartermaine		EGTF/EGTF	19
22	D-ICHT	Be300	Agusta Air		EDDF/LEGE	
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZZ/EHHO	
23	D-ICHT	Be300	Agusta Air		LEGE/EDDF	
	N104AJ	Be90	Luwé Flug		EDQD/EDQD	
	SE-DLZ	Ce500	Investment		ESGP/ESGP	24
24	D-1COA	Be200	Würth		EDOP/EDOP	
	OO-IBC	Sabre	Ibis		EBAW/LFST/EBAW	
	SE-DLZ	Ce500	Investment		ESGP/ESGP	
25	D-CCDB	Da20	Daimler Benz		EDDS/EDDS	
	D-11RR	PA31T	Reiss		EDFC/EDFC	26
	D-1LTC	Ce551	LTO		EDLG/EDLG	
	OO-IBI	Ce500	Ibis		EBAW/LFST/EBAW	
	OO-WAT	TC690	Western A.T.		EBAW/EDWB/EBKT	
26	D-11RR	PA31T	Reiss		EDFC/EDFC	

nederlands

PH-ABV	26	PH-SBP	12,18,23,24	PH-SVG	8
PH-ANF	23	PH-SBS	10,18	PH-VDN	20
PH-CTG	11	PH-SOK	1,11,12	PH-VDC	10,11,12-15
PH-MDX	12				

Februari was ook nog niet helemaal wat we er van gewend zijn (gelukkig hadden we de carnaval nog!). OO-TBI van Benelux Falcon vertrok op de 4e na anderhalve week Aerofurn. Fokker 100 PH-KXP vertrok op de 5e in een fraai China Eastern jasje met registratie B-2235. De finse HS-125 op de 16e mocht er ook wezen. Jetstream G-BKUY op de 17e is een oude bekende, tot enkele jaren terug was deze Jetstream samen met zijn drie broertjes een regelmatige verschijning op de McAlpine charter. Metro's OY-AUD en OY-BJT vlogen volop voor BASE.

CIVIEL MAART 1993

01	OE-EHG	Tb70			EDDS/LOWL	
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZZ/EHBD/EHMZ	02
	OY-PET	PA34			EKRK/EKRK	
	SE-KGA	F27	Malmö Aviation	SWB415/8415	ESGG/ENTO	
02	OO-COP	B206	Publi-Air		EBNM/EBNM	
	OO-HOP	B206	Publi-Air		EBNM/EBNM	
	OO-IBC	Sabre	Ibis		EBAW/EBAW	
	OY-ATZ	MU2	Jetair	FOX031	EHBK/EKOD	
03	F-G8GA	E110	Aigle Azur	AAF169	LFPB/LFPB	04
	G-CAFZ	PA31	Love Air	LOV841	EGKB/EGKB	
	OY-ATZ	MU2	Jetair	FOX44	EHRD/EKOD/EHRD	
	OY-MMH	F50	Maersk	DMA237/8	ESGG/ESGG	
	PH-FEY	F27	Celtic	CIC544/5	EGGW/EGGW	04
	SE-KGA	F27	Malmö Aviation	SWB9416/416	ESMS/ESGG	
04	D-ICVW	Ce421	CCF	CCF241-244	EDDK/EDZZ/EDDK	
	HB-LLP	MU2	Air Material	AMG141/2	LSZH/LSZH	
05	D-BCRM	ATR	RFG	RFG920T	EDLW/EDLW	18
08	N601NT	Pr60			EDDK/EDDK	
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		/EHHO	
	OO-VCB	R22	QS Helicopters		/EBZZ	
09	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
	SE-EXW	Be95			ESSL/EKRK	10
10	D-CSAP	Lj35			EDFM/EDLG	
	D-GMAB	PA34			EDDK/EDMQ	
	G-BGLW	PA34	Stapleford F.C.	STL36	EGMC/EGMC	
	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	N4918K	Ce210			LFSB/EDOP	
12	HB-VIS	Ce550	CAT Aviation		LSZH/LSZH	
15	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EBZZ/EHBD/EHMZ	16
16	F-GHVK	Da10	BNP Bail		LFQQ/EDDH	
	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EGTF/EGTF	
	PH-LMZ	F100	Fokker		EHBK/----	
17	OE-GSC	Da10	Tyrolean		LOWI/LOWI	
18	G-SWFT	Be200	Air Swift	SWF20	EGSS/EGSS	
	HB-LQP	PA31T	France	LSZB/LSZB		19
19	D-CE1S	Be400	Schöller		EDDN/EDDN	
	G-GJCB	BAe125	JCB	JCB1	EGNX/EGNX	2x
	G-OCFR	Lj35	Chauffair	CFR153/4	LFPB/EGLL	
22	G-BMZC	Ce421	Eastern	EAX115	EGNX/EGNX	
	OY-BZT	Ce550	Air Center	DYE550	EKBI/ESGP	23
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		/EHHO	

	OO-VCB	R22	QS Helicopters		EBZZ/EBZZ	
23	G-BUKA	SW3	Air Corbiere	AAG208/9	EGSS/EGSS	24
	G-BLST	Ce421	Cecil Aviation		EGSC/EGSC	
	OY-BZT	Ce550	Air Center	DYE550	ESGP/LFST	30
24	D-EHFR	Ce172			EHGG/EDLE	25
	D-IGEM	PA31			EDDN/EDDN	
	D-IQQQ	Ce421			EDDS/EDDS	25
	SE-DVP	Da10	Volvo		EDDM/ESSB	
25	F-BTTL	SN601	Uni-Air	UA1153	LFPB/LFPB	
	SE-DVP	Da10	Volvo		ESSA/ESSA	
	F-GJMJ	Be100	Alsair		/	
26	OO-MLF	PA34			EBHK/EDMS/EBZW	
	OY-SRR	F27	Star Air	SRR143/144/145	EKCH/EDVV/EHAM	
28	OY-EDA	BAe31			EKRK/----	
29	PH-NLZ	Metro 11	NLR		/	
	OO-RJP	R22	QS Helicopters		EBZZ/EHRD/	
	OO-RJQ	R22	QS Helicopters		EHBD/EHMZ	30
30	G-BSCN	Tb20	T&G Engineering		EBAW/EGTF	31
	G-CEGA	PA34	CEGA		EGHR/EGHR	
	OY-BZT	Ce550	Air Center	DYE550	LFST/LFST	
	F-GEOU	Be90	Alsair		/	
	F-GIAL	Be100	Alsair		/	31
31	G-BMZD	Be90	CEGA		EGHR/EGHR	
	F-GHVV	Be100	Alsair		/	

nederlands

PH-APE	29	PH-FWT	5,10	PH-RCF	26
PH-ATW	19	PH-HVF	18	PH-SAV	26
PH-BWG	30	PH-HVJ	16	PH-SDD	17,29
PH-DPL	22	PH-KAD	24	PH-SVF	31
PH-FWS	25	PH-MDX	11	PH-SYG	25

Maart roerde inderdaad zijn staart, om maar weer eens een oude gezegde uit de kast te halen. Het was een goede maand met veel bezoekers uit Scandinavië. Malmö opende met F-27 SE-KGA. PSV moest weer eens internationaal voetballen op de 3e, of beter gezegd: IFK Göteborg speelde PSV die dag van het veld. Op ons veld resulteerde dit treffen in een Maersk Fokker 50 en weer een Malmö F-27. De vraag is alleen of wij hierdoor nu een groter doelsaldo hebben dan PSV... 5 Maart bracht de ATR van RFG voor een bezoek aan Aerofurn. Rainbow kreeg op haar beurt op de 16e Fokker 100 PH-LMZ binnen. Leuke Metro op de 23e was de G-BUKA van Air Corbiere, een dochterbedrijf van Air Atlantique. Een andere Metro was die van ons eigen Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium welke op de 29e op het militaire 334-platform stond. Jetstream OY-EDA arriveerde op de 28e om voor BASE te gaan vliegen (ondernemende jongens de laatste tijd!). Cessna 550 OY-BZT werd in maart door Dynamic ingezet. En als laatste kunnen we melden dat PSV nog niet genoeg had van het tweede voetbal want Transavia vloog het elftal plus aanhang op de 16e en 18e van en naar Göteborg.

CIVIEL APRIL 1993

06	CS-TIF	737	Air Atlantis	/
	G-BMZD	Be90	CEGA	/
	PH-DDA	DC3	DDA	EHAM/EHTW

Vast een kleine vooruitblik op april. Wil je overigens net in je nieuwssectie gaan schrijven dat Air Atlantis niet meer bestaat, staan ze even later gewoon op het platform. Nou weet ik het ook niet meer...

ACTUEEL

316SQN

Het 40-jarig jubileum van het squadron werd uiteraard overschaduwd door de bekendmaking van de opheffing van 316 met ingang van 1 april 1994.

De opleidingstaak van het squadron zullen worden overgenomen door het 313 squadron op Twenthe.

Van 13 april tot en met 23 april zal het squadron eenzijdig roteren met EC-5 op Orange. Ook Goose Bay staat dit jaar weer op het programma en in juni zal er één F-16 worden afgestaan aan het detachement dat naar de Red Flag oefening op Nellis AFB gaat.

Intussentijd is men begonnen met het aanbrengen van gekleurde emblemen op de F-16s. De J-142 is in de laatste week van januari voorzien van zijn jubileum-pakje en werd op 29 januari afgeleverd, de J-136 volgde een week later. In januari heeft men ook de laatste F-16 ontvangen. De twaalfde 316 F-16 werd de J-210 van het 314 squadron.

In het overzicht van de vloot vermelden we niet de geleende toestellen omdat op dit moment nogal wat geleend en uitgeleend wordt met het 314 squadron.

Eigen toestellen

J-136	A	316 embleem	jubileum c/s
142	A	316 embleem	jubileum c/s
143	A	316 embleem	
201	A	316 embleem	nog geen gekleurd badge
363	A	316 embleem	
366	A	316 embleem	
208	B	316 embleem	
210	B	316 embleem	afgeleverd op 18 januari
211	B	316 embleem	
369	B	316 embleem	
657	B	316 embleem	nog geen gekleurd badge
882	B	316 embleem	

334SQN

Door de toestand in de wereld is het squadron druk bezig bezig met allerlei vluchten naar ex-Joegoslavië en andere brandhaarden. Ook het trainingsprogramma en het opleiden van nieuwe vliegers zorgt voor wat extra vluchten.

Een nieuwe bestemming sinds eind maart is Villafranca in Italië. Eindelijk is men bij de NATO en de UN gezwicht voor de deelname van nederlandse F-16s aan een nieuwe operatie met de codenaam "DENY FLIGHT". De bedoeling is dat men het vliegverbod boven Bosnië gaat afdwingen. Aangezien hiervoor 18 F-16s van de

vliegbasis Twenthe moesten verhuizen was er nogal wat te transporteren. Ook niet mis wat natuurlijk het korte verblijf van het 306 squadron op Villafranca. Het zal duidelijk zijn dat de F-27s dit werk niet helemaal zonder hulp konden doen en daarom zijn er ook een aantal Herculesen ingezet. Door dit alles is er nu een dagelijkse vlucht naar Villafranca opgezet voor het vervoer van personeel, materiaal, dagbladen en andere tijdschriften.

In het kader van het 80-jarig bestaan van de Klu zal er nog voor de open dag een F-27 worden voorzien van een feestelijk kleurenschema.

Ook zijn inmiddels alle UN-stickers en andere UN-teksten verwijderd van de witte F-27s. Ze zullen voorlopig nog wel in het witte c/s blijven vliegen.

De toestellen die naar Cambodja zijn geweest hebben verschillende modificaties ondergaan en meest opvallend is een radar-achtige bult onder de romp en chaff/flare dispensers.

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		



306SQN

Dit lijkt op het eerste gezicht een verkeerd kopje maar zodra het 316 squadron is vertrokken zullen we op Eindhoven het genoegen hebben om voortaan als thuisbasis te gaan fungeren van het 306 squadron. Voor alsnog alleen in tijden van oefeningen en oorlog. Deze taak ligt nu nog op De Peel maar vanwege de komst van de Groep Geleide Wapens aldaar moest er voor het 306 squadron een nieuwe lokatie worden gevonden.

CHINOOK

Irmiddels is de beslissing genomen. Boeing gaat de zeven ex Canadese CH-47s modificeren tot CH-47D en daarnaast nog zes nieuwe CH-47D bouwen. Vanaf eind 1994 zullen de gemodificeerde CH-47s worden afgeleverd en de nieuw gebouwde zullen in 1998 worden afgeleverd. Boeings rivaal was de Italiaanse fabrikant Agusta die de Chinook is licentie produceert onder de aanduiding "Agusta 414".

NAAMSVERANDERING

De "General Dynamics F-16 Fighting Falcon" is niet meer! Onlangs kocht Lockheed de Forth Worth Division van General Dynamics waardoor laatstgenoemde zich geheel heeft gedistantieerd van de F-16. Sterker nog: publicaties in enkele toonaangevende vakbladen maken duidelijk dat Lockheeds naamkaartje met onmiddellijke ingang aan de F-16 hangt. Het klink nu misschien nog gek, maar we moeten sinds kort spreken over de Lockheed F-16 Fighting Falcon! Ach, het zal met de jaren wel wennen... Door deze zet heeft Lockheed het dus toch nog voor elkaar gekregen om de vervanger van de Starfighter te bouwen!

C-130'S AL SPOEDIG OP EINDHOVEN ?

De KLu blijft er rekening mee houden dat de twee Herculeessen nog vóór het eind van dit jaar op het Eindhovense beton moeten staan. De KLu wil graag twee nieuwe lange C-130's (zoals bijvoorbeeld in dienst bij de Franse en Britse luchtmachten). Er zouden op dit moment twee Herculeessen van het juiste type C-130H-30 bij Lockheed op de productielijn staan waarvoor nog geen klanten zijn, ideaal dus voor de KLu. Echter, enkele berichten suggereren dat het hier in feite om twee L-100-30's gaat. Niet alleen onderscheidt deze civiele variant zich van de C-130 door het gemis van enkele cockpitramen maar ook door het ontbreken van veel belangrijke elektronica. Wij wachten gewoon rustig af.

KDC-10 OMBOUW

Onlangs stuurde McDonnell Douglas een persbericht rond waarin men met oprechte blijdschap mededeelde dat de US Air Force hen als "Foreign Military Sale" een contract heeft toegekend tot het ombouwen van twee DC-10's tot tanker voor de Nederlandse luchtmacht. In het persbericht lijkt de aanduiding KDC-10 bevestigd te worden. McDonnell Douglas is erg hier erg blij mee omdat de KLu wel eens de "launching customer" zou kunnen zijn van meer toekomstige DC-10 conversies voor andere landen.

Een aardige kanttekening: "Flight International", normaal gesproken goed op de hoogte, maakte onlangs in een wazig bericht melding van het ombouwen van zes DC-10's voor de KLu op Schiphol! We houden het er maar op dat desbetreffende redacteur iets te diep in het glaasje heeft gekeken...

VERSCHERPTE BEWAKING VliegBASIS

Vredesactivisten opgepast! Met onmiddellijke ingang is aan het LB-squadron op de vliegbasis Eindhoven een speciale (éénpersoons) commando-eenheid toegevoegd, codenaam "Bolke de Beer". Het is vooralsnog onbekend of deze opmerkelijke stap iets te maken heeft met het weer opkrikken van het de laatste tijd sterk gedaalde bier verbruik.

ZOMERDIENSTREGELING '93

Met ingang van 28 maart is het volgende gewijzigd:
Air Engiadina : Middagvlucht Zürich-Eindhoven op dinsdag, woensdag en

BASE : donderdag.
 : Lijnen Eindhoven-Manchester en Eindhoven-Birmingham via Maastricht zodat het aantal lijnen op Maastricht uitgebreid werd met vier.
 De Hamburg-lijn wordt nu gevlogen onder eigen vluchtnummer CW2059/060/061/062.
 KLM Cityhopper: Extra ochtendvlucht Eindhoven-Amsterdam op zaterdag en extra Amsterdam-Eindhoven-Amsterdam op zondag.

RAINBOW

De laatste tijd neemt Rainbow wat werk over van Fokker:
 Fokker 100 PH-KXX arriveerde op 23 december 1992 om in China Eastern kleuren gespoten te worden.
 Fokker 100 PH-KXP kwam in januari voor eenzelfde verflus en vertrok weer op 5 februari 1993.
 Fokker 100 PH-LMZ arriveerde op 16 maart en stond er half april nog, ondertussen gespoten in Mexicana kleuren als de XA-SHI.

ZOMERCHARTERS

Op 3 mei branden de zomercharters weer los. Gepland staan:

dag	maatschappij	type	bestemming	vanaf
maandag	Air Atlantis	737	Faro	3 mei
dinsdag	Transavia	737	Heraklion	4 mei
	Pegasus	737	Antalya	4 mei
woensdag	Transavia	737	Palma	5 mei
donderdag	Sultan Air	737	Izmir	20 mei
vrijdag	Sultan Air	737	Istanbul	11 juni

Air Atlantis bestaat niet meer. Vermoedelijk zal TAP Air Portugal de vluchten uitvoeren. Desondanks stond er onlangs nog een toestel van Air Atlantis op Eindhoven. Over een paar weken weten we meer.

AEROFURN

Dit nieuw bedrijf op Eindhoven heeft de eerste klanten al binnen gehad. In januari werd Benelux Falcon Service 757 OO-TBI onder handen genomen. Begin maart was het de beurt aan de ATR D-BCRM van RFG. Aangezien RFG en NFD samen zijn gegaan en nu Eurowings heten meten er nog heel wat ATR's aangepast worden. Aerofurn krijgt het er dus druk mee.

BASE

Met het overnemen van de Hamburg-lijn is er bij BASE een capaciteits probleem ontstaan. Daarom heeft men een Jetstream 31 besteld. Het probleem werd in januari en februari opgelost door de Metro's OY-AUD en OY-BJT van Jetair in te huren. Jetstream OY-EDA verscheen op 28 maart om dezelfde reden op het Eindhovense beton.

BASE heeft lijnen geopend van Maastricht naar Manchester en Birmingham. In eerste instantie lopen deze via Eindhoven maar het is de bedoeling om deze rechtstreeks uit te gaan voeren.

OPEN DAGEN '93

Net zoals vorig jaar beginnen we op deze plaats met het geven van de verwachte open dagen in Europa. En dat zijn er zo te zien een hele hoop! Van de met een '*' gemerkte evenementen is het vrij zeker dat vooral de militairgeïnteresseerden er niet veel van hoeven te verwachten, maar ze zijn voor de volledigheid hier toch weergegeven. Bedenk wel dat elk jaar weer data niet blijken te kloppen of gewijzigd worden. Probeer daarom altijd zelf eerst zekerheid te krijgen, dat spaart een hele boel nutteloze kilometers! Uiteraard kan ACE niet verantwoordelijk gesteld worden voor eventuele onjuistheden.

april

* wo 28 - zo 02 Friedrichshafen Duitsland Aero '93

mei

* zo 02 Valenciennes Frankrijk Meeting Regional
 za 08 Bitburg Duitsland USAFE Open House
 za 08 - zo 09 Lapeenranta Finland 75 jaar Finnish AF
 * zo 09 Epinal-Mirecourt Frankrijk Meeting Regional
 * zo 09 Troyes-Berberey Frankrijk Meeting Regional
 za 15 Cognac-Chateaubernard Frankrijk Portes Ouvertes
 * za 15 Cuatro Vientos Spanje Festivals Aéreos
 za 15 - zo 16 Charleroi-Gosselies België vliegshow
 * za 15 - zo 16 Hasselt België EAA Fly-inn
 * za 15 - zo 16 North Wealht Groot Britannië airshow
 zo 16 Istres-Le Tubé Frankrijk Meeting National
 za 22 - zo 23 Frankfurt-Rhein Main Duitsland USAFE Open House
 * zo 23 Namur-Temploux België Airshow
 zo 23 Cambrai-Epinoy Frankrijk Meeting National
 * zo 23 Lelystad Nederland Fly-inn
 za 29 - zo 30 Mildenhall Groot Britannië Air Fete
 zo 30 La Ferté Alais Frankrijk warbirds vliegshow

juni

vr 04 St.Dizier-Robinson Frankrijk 20 ans du Jaguar
 za 05 Scheveningen Nederland vliegshow
 * za 05 - zo 06 Grenchen Zwitserland General Aviation Show
 zo 06 Aalborg Denemarken KDF open dag
 * zo 06 Bourges Frankrijk Meeting Regional
 * zo 06 Chatillon-Seine Frankrijk Meeting Regional
 zo 06 Lorient-Lann Bihoué Frankrijk Portes Ouvertes
 * zo 06 Tarbes-Laloubère Frankrijk Meeting Regional
 * zo 06 Old Warden Groot Britannië Mil.Aviation Displ.
 zo 06 Norrköping Zweden F13 open dag
 vr 11 - zo 20 Paris-Le Bourget Frankrijk Salon
 za 12 Coningsby Groot Britannië Open Day
 * zo 13 Laval Frankrijk Meeting Regional
 zo 13 Cameri Italië AMI open dag
 * zo 13 Blackpool Groot Britannië Air Show
 za 19 Nörvenich Duitsland Tag der Offene Tür ?
 za 19 - zo 20 Phalsbourg Frankrijk Portes Ouvertes
 * vr 18 - zo 20 Seppe Nederland Airmarkt/Fly-inn
 za 19 Halton Groot Britannië Open Day
 * za 19 - zo 20 Biggin Hill Groot Britannië Air Fair
 * zo 20 Seedorf Duitsland vliegfeest
 * zo 20 Straubing Duitsland vliegshow
 zo 20 Lanvéoc-Poulmic Frankrijk Portes Ouvertes
 zo 20 Toul-Rosieres Frankrijk Portes Ouvertes

zo 20	Toulouse-Francazal	Frankrijk	Portes Ouvertes
zo 20	Cosford	Groot Britannië	Air Show
* zo 20	Henlow	Groot Britannië	Open Day
wo 23 - zo 27	Roudnice nad Labem	Tjechië	Memorial Airshow
za 26	St.Athan	Groot Britannië	Air Display
* za 26	Woodford	Groot Britannië	RAFA/BAe Air Show
* za 26	Ermelo	Nederland	KL Open Dag ?
zo 27	Cazaux	Frankrijk	Meeting National
* zo 27	Morlaix	Frankrijk	Meeting Regional
zo 27	Aveiro	Portugal	FAP open dag

juli

vr 02 - za 03	Dubendorf	Zwitserland	kijkdagen
za 03	Cottesmore	Groot Britannië	Open Day
za 03	Waddington	Groot Britannië	Open Day
za 03	Eindhoven-Welschap	Nederland	KLu open dag
za 03 - zo 04	Koksijde	België	Airshow
za 03 - zo 04	Duxford	Groot Britannië	Classic Fighter Show
zo 04	Spangdahlem	Duitsland	USAFE Open House



* zo 04	Blois le Breuil	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 04	Montluçon	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 04	St.Gaudens	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 04	Compiègne-Margny	Frankrijk	Meeting Regional
* do 08 - zo 11	Den Helder	Nederland	Vlootdagen
* zo 11	Ursel	België	vliegshow
zo 11	Dublin-Baldonnell	Ierland	Air Spectacular
* wo 14	Amboise-Dierre	Frankrijk	Meeting Regional
za 17	Church Fenton	Groot Britannië	Air Display
za 17	Yeovilton	Groot Britannië	Air Day
za 17 - zo 18	Hradec Kralové	Tjechië	Airshow
* zo 18	Humberside	Groot Britannië	Air Fair
* zo 18	's Hertogenbosch	Nederland	vliegshow
za 24 - zo 25	Fairford	Groot Britannië	IAT '93
* zo 25	Arras-Roclincourt	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 25	Sarrebouurg-Buhl	Frankrijk	Meeting Regional
wo 28	Chivenor	Groot Britannië	Open Day
wo 28	Culdrose	Groot Britannië	Int.Air Show
za 31	Leeming	Groot Britannië	Air Day
za 31	Valley	Groot Britannië	Air Day
* za 31	Weston super Mare	Groot Britannië	Heli Days '93
* za 31 - zo 01	Oostende	België	Flanders Fly-inn

augustus

* zo 01	Old Warden	Groot Britannië	Summer Air Fete
di 03	Rimini	Italië	int.airshow
wo 04	St.Mawgan	Groot Britannië	Air Day
zo 08	Hechtel-Sanicole	België	vliegshow
* zo 08	Quiberon	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 08	Stockholm	Zweden	Water Festival Airshow
* za 14 - zo 15	Schaffen-Diest	België	Fly-inn
* zo 15	Belves	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 15	Chauvigny le Chataignier	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 15	Clamecy	Frankrijk	Meeting Regional
zo 15	Lignano	Italië	international airshow
* do 19 - zo 22	Jönköping & Axamo	Zweden	N.European Air Show
za 21	Ljungbyhed	Zweden	F5 open dag
za 21 - zo 22	Alconbury	Groot Britannië	USAFE Air Show
za 28	Lelystad	Nederland	vliegshow
za 28 - zo 29	Florennes	België	vliegshow
za 28 - zo 29	Uppsala	Zweden	F16 Open Days
* zo 29	Dinard-Pleurtuit	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 29	Tournus-Cuisery	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 29	Venlo	Nederland	vliegshow
di 31 - zo 05	Moskva-Kubinka	Rusland	MosAero '93

september

za 04	Schleswig-Jagel	Duitsland	Tag der Offene Tür
za 04 - zo 05	Zoersel-Oostmalle	België	vliegshow
* za 04 - zo 05	Templin/Gross-Dölln	Duitsland	"Kick the MiG"
* zo 05	Bagnoles de L'Orne	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 05	Châteauroux-Villiers	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 05	Eu-L'Hermitage	Frankrijk	Meeting Regional
zo 05	Manston	Groot Britannië	Open Day
zo 05	Middle Wallop	Groot Britannië	Display '93
* zo 05	Old Warden	Groot Britannië	Shuttleworth Pageant
* zo 05 - vr 10	Aldershot	Groot Britannië	Equipment Exhib.
di 07 - zo 12	Praha-Kbely	Tjechië	Aerosalon '93
za 11	Kleine Brogel	België	open dag
za 11	Nörvenich	Duitsland	Tag der Offene Tür ?
* zo 12	Castelsarrazin-Moissac	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 12	Chalon-Champforgeuil	Frankrijk	Meeting Regional
* zo 12	Rennes-St.Jacques	Frankrijk	Meeting Regional
* di 14 - zo 19	Etimesgut	Turkië	Aviation Fair
za 18	Finningley	Groot Britannië	BoB Day
za 18	Leuchars	Groot Britannië	BoB Day
za 18 - zo 19	Chièvres	België	USAFE Open House
wo 22	Emmen	Zwitserland	kijkdag
vr 24	St.Truiden-Brustem	België	open dag ?
vr 24	Payerne	Zwitserland	kijkdag
zo 26	Liege-Bierset	België	Mirage afscheid
zo 26	Pisa	Italië	AMI open dag

oktober

zo 03	Ramstein	Duitsland	USAFE Open House
* za 09 - zo 10	Salon de Provence	Frankrijk	European Aerobatics
vr 29 - za 30	Dubendorf	Zwitserland	kijkdagen

juli '94

za 02	Leeuwarden	Nederland	KLU Open Dag
-------	------------	-----------	--------------

SPOTLIGHT

JAPANESE SELF-DEFENCE FORCES

deel 2

JAPANESE MARITIME SELF-DEFENCE FORCE

Bij de oprichting op 1 juli 1954 werden alle vliegtuigen en helikopters van de Keibitai overgenomen. De enige KAL-2 die in 1954 was aangeschaft en in 1965 buiten dienst werd gesteld was lange tijd het enige japanse vliegtuig dat dienst deed bij de JMSDF, alle andere toestellen waren van Amerikaanse makelij zoals de SNJ trainer, de TBM Avenger, de PV-2 Harpoon, de JRF-5 Goose en de PBV-6A Catalina. Als eerste werden in 1955 enkele trainingsquadrons opgericht op Kanoya en gedurende de tweede helft van de jaren vijftig werden meer squadrons in dienst gesteld. In deze periode werden ook de eerste Lockheed P2V-7 Neptunes en de door Kawasaki gebouwde Neptunes, de Grumman S2F Trackers, de SNB/JRB-4 Expeditor en de Douglas R4D (DC-4) afgeleverd. Helikopters die in die tijd werden gebruikt waren de Westland WS-51, de HSS-1, de Bell 47 en de S-55.

Op 1 september 1961 vond een grote reorganisatie plaats waarbij alle basis squadrons werden opgeheven en werden vervangen door de Kokugun, de Fleet Air Wing. Een Kokugun bestond meestal uit drie squadrons (Kokutais), en het nieuwe training command, de Kyoiku Koku Shudan, kreeg zes Kyoiku Kokutais toegewezen. In de eerste helft van de jaren zestig werden verschillende nieuwe type vliegtuigen in dienst genomen ter vervanging van oudere toestellen. De Fuji KM-2 verving de SNJ, de SNB werd vervangen door de Queen Air 65 en in 1963 werden twee KV-107s aangeschaft. Andere helikopters werden vervangen, de HSS-1 vanaf 1964 door de HSS-2 Sea King en verder werden ook nog S-61As en S-62Js ter vervanging van de S-55 aangeschaft. In 1966 werd de eerste P2V-7-Kai, de latere P-2J, afgeleverd en dit toestel voldeed zo goed dat het werd aangekocht ter vervanging van de originele P2Vs.

In de tweede helft van de jaren zestig werden de R4Ds vervangen door de NAMC YS-11M. Verder werd de Shin-Meiwa PS-1 vliegboot in deze tijd ontwikkeld en in het begin van de jaren zeventig werd er overgegaan tot de aanschaf van dit toestel. Ook in deze periode kocht men de Kawasaki-Hughes OH-6J ter vervanging van de Bell 47. In 1974 werden King Air 90s (TC-90) gekocht ter aanvulling van de Queen Airs en in 1976 werden de UF-2 Albatrossen buiten dienst gesteld. In dat zelfde jaar werd een andere variant van de Shin-Meiwa, de US-1, in dienst genomen en de S-62J vervangen door de S-61.

Een grote verandering was de beslissing aan het einde van de jaren zeventig om de P-3C Orion aan te schaffen als vervanger voor de P-2J. In 1981 werden de eerste Orions afgeleverd en op dit moment ontvangt men nog steeds de gewone uitvoering maar ook diverse elektronische varianten.

In 1989 werden de PS-1s buiten dienst gesteld maar de US-1 blijft in dienst. Alle oude HSS-2s werden voor 1986 vervangen door de HSS-2A en HSS-2B. Inmiddels

zijn de meeste HSS-2As ook buiten dienst gesteld. In 1987 werd de eerste SH-60J Seahawk afgeleverd en daarnaast is de UH-60J SAR versie inmiddels besteld ter vervanging van de S-61A. Een andere helikopter die in 1989 werd vervangen is de KV-107, zijn opvolger is de Sikorsky MH-53E. Ter vervanging van de EP-2J en de UP-2J werden in 1989 de eerste EP-3Cs en vier U-36A Learjets aangeschaft.

Op dit moment wordt ter vervanging van de KM-2 de Fuji T-5 in dienst genomen voor de opleiding van piloten.

DE HUIDIGE STERKTE

Koku Shudan			Fleet Air Force
1 Kokugun	1 Kokutai	P-3C	Kanoya
	7 Kokutai	P-2J/P-3C	Kanoya
	Kyunan Hikotai	S-61A	Kanoya
2 Kokugun	2 Kokutai	P-3C	Hachinohe
	4 Kokutai	P-3C	Hachinohe
	Kyunan Hikotai	S-61A	Hachinohe
4 Kokugun	3 Kokutai	P-3C	Atsugi
	6 Kokutai	P-3C	Atsugi
	Kyunan Hikotai	UH-60J	Atsugi
	Kyunan Hikotai	S-61A	Iwo Jima
5 Kokugun	5 Kokutai	P-2J/P-3C	Naha
21 Kokugun	101 Kokutai	HSS-2B, S-61A	Tateyama
	121 Kokutai	HSS-2B	Tateyama
	122 Kokutai	HSS-2B	Tateyama
22 Kokugun	123 Kokutai	HSS-2B	Ohmura
	124 Kokutai	HSS-2B	Ohmura
31 Kokugun	71 Kokutai	US-1, Queen Air	Iwakuni
	81 Kokutai	U-36A, EP-3C	Iwakuni
	111 Kokutai	MH-53E	Iwakuni
Ohmura Kokutai		HSS-2B	Ohmura
Ominato Kokutai		HSS-2B	Ominato
	51 Kokutai	diversen	Atsugi
	61 Kokutai	YS-11M, Queen Air, King Air	Atsugi
Kyoiku Koku Shudan			Air Training Command
Ozuki ATG	201 Kokutai	Queen Air, KM-2, T-5	Ozuki
	Kyunan Hikotai	S-61A	Ozuki
Tokoshima ATG	202 Kokutai	King Air	Tokoshima
	Kyunan Hikotai	S-61A	Tokoshima
Shimofusa ATG	205 Kokutai	YS-11T	Shimofusa
	206 Kokutai	P-3C	Shimofusa
Kanoya ATG	211 Kokutai	HSS-2A/B, OH-60/J	Kanoya

DE HUIDIGE SQUADRONS

1 Kokutai

In 1956 werd dit squadron opgericht als onderdeel van de Kanoya Kokutai met de P2V-7. Op 1 septmebr 1961 volgde de naamsverandering in 1 Hikotai onder Fleet Air Wing 1. In februari 1971 werd de eerste P-2J ontvangen welke tot 1989 in dienst bleef bij het 1 Kokutai. Als vervanger van de P-2J kreeg het squadron op hetzelfde moment de beschikking over de P-3C.

2 Kokutai

Dit squadron werd op 15 augustus 1958 als onderdeel van de Hachinohe Kokutai opgericht met de P2V-7 en op 1 september werd als naam 2 Kokutai aangenomen en kwam het squadron onder de 2^e Fleet Air Wing. De eerste P-2J werd op 28 april 1971 ontvangen en dit toestel bleef tot de komst van de eerste P-3C in 1986 het werkpaard van 2 Kokutai.

3 Kokutai

Dit squadron werd op 1 september 1962 opgericht op Shimofusa met de P2V-7. Op 25 december 1973 volgde een overplaatsing naar Atsugi waar in 1975 werd overgegaan op de P-2J. In mei 1984 werd de conversie naar de P-3C begonnen en in 1985 werd deze voltooid.

4 Kokutai

Op 31 maart 1963 werd dit squadron op Hachinohe met de P2V-7 opgericht. De eerste P-2J werd in 1978 afgeleverd. De komst van de eerste P-3C in 1987 betekende het einde van de P-2J bij het 4 Kokutai.

5 Kokutai

Dit squadron werd op 16 oktober 1973 met de P-2J als de Okinawa Kokutai opgericht en op 15 juli 1981 werd de huidige naam aangenomen. Op dit moment is dit squadron aan het omschakelen op de P-3C.

6 Kokutai

Dit squadron werd op 30 maart 1983 opgericht op Atsugi en werd hiermee het eerste squadron dat werd uitgerust met de P-3C Orion.

7 Kokutai

Opgericht als P-2J squadron op Kanoya in november 1987 toen het 203 Kyoiku Kokutai werd opgeheven. In 1992 zijn de eerste P-3Cs afgeleverd aan dit squadron.

51 Kokutai

Dit squadron werd op 1 september 1961 als onderdeel van FAW-2 op Hachinohe opgericht als de test eenheid van de JMSDF. In maart 1963 volgde een verplaatsing naar Shimofusa waar het squadron onderdeel werd van FAW-4 en op 28 juni 1968 werd een detachement op Iwakuni opgericht. In juli 1969 werd het 51 Kokutai onder directe controle van de Fleet Air Force geplaatst. Op 31 oktober 1981 volgde een verplaatsing naar Atsugi en op 30 maart 1983 werd het detachement op Iwakuni opgeheven.

61 Kokutai

Op 20 december 1971 werd onder de directe controle van de Fleet Air Force dit squadron opgericht met de YS-11M, de R4D-6 en de S-2F. De taak werd het verzorgen van transport. Op 30 oktober 1972 werd de laatste R4D-6 buiten dienst gesteld en in 1974 werden extra S-2Fs in dienst genomen. In 1980 werden de S-2Fs vervangen door de B-65.

71 Kokutai

Op 1 juli 1976 werd als onderdeel van FAW-31 dit squadron met de US-1 opgericht op Iwakuni. Sinds 1981 is er een detachement op Atsugi en het 71 Kokutai is het enige squadron dat met de US-1 vliegt.

81 Kokutai

Op 30 maart 1983 werd dit squadron als onderdeel van FAW-31 op Iwakuni opgericht met twee UP-2Js en twee EP-2Js. In 1991 zijn deze speciale Neptunes ingeruild voor de eerste EP-3Cs waarvan men er uiteindelijk negen of tien zal krijgen.

101 Kokutai

Dit squadron werd onder de Tateyama Kokutai in 1959 opgericht met de HSS-1 en werd op 1 september 1961 overgeplaatst naar FAW-21 met de HSS-1 en HSS-1N. In 1965 ontving het squadron de HSS-2.

111 Kokutai

Dit squadron werd op 16 februari 1974 op Shimofusa opgericht met een speciale versie van de KV-107 voor de zeemijnbestrijding. In 1989 werd de eerste van de twaalf Sikorsky MH-53E afgeleverd en verhuisde het 111 Kokutai zonder de KV-107 naar Iwakuni.

121 Kokutai

Op 20 februari 1973 werden drie HSS-2 Sea Kings van het 101 Kokutai overgenomen om het 121 Kokutai op te richten. De HSS-2s werden op de HARUNA, een destroyer, gedetacheerd. Op 20 november 1974 werd het 121 Kokutai als onderdeel van het FAW-21 opgericht. Het merendeel van de helicopters staan gestationeerd op de verschillende schepen van de Japanse Marine, de thuisbasis is Tateyama.

122 Kokutai

Dit squadron werd op 27 maart 1981 als onderdeel van FAW-21 op Ohmura met de HSS-2 opgericht. De helicopters van het 122 Kokutai staan voornamelijk op de diverse schepen van de Japanse Marine gestationeerd. De thuisbasis voor het squadron is Tateyama.

123 Kokutai

Dit squadron werd midden jaren tachtig opgericht op Ohmura met de HSS-2.

124 Kokutai

Dit squadron werd in het midden van de jaren tachtig opgericht op Chiba met de HSS-2. Later volgde een verplaatsing naar Ohmura.

Ominato Kokutai

Dit squadron werd op 16 mei 1956 met drie WS-51s opgericht. Op 1 november 1961 volgde de omschakeling op de HSS-1 en op 1 maart 1967 kreeg het squadron de beschikking over de HSS-2. Op dit moment valt het squadron onder het commando van het Ominato district en vliegt met de HSS-2A/B.

Ohmura Kokutai

Opgericht op 1 december 1956 met twee PBY-6As en een aantal JRF-5s. De Catalina's en de JRF-5s werden vanaf eind 1960 buiten dienst gesteld en vervangen door zes UF-2 Albatrossen die tussen 29 april 1961 en 19 juli 1961 werden afgeleverd. Tussen 14 december 1963 en 9 december 1964 vloog het Shin-Meiwa UF-XS prototype bij het Ohmura Kokutai en op 1 maart 1967 kreeg men de eerste HSS-1s gevolgd door de HSS-1N op 1 april 1970. De HSS-2 kwam vanaf 1 maart 1973 en volgde de HSS-1s op die op 30 september 1972 buiten dienst waren gesteld. De HSS-1N bleef nog tot 31 maart 1975 en op 21 maart 1976 werd afscheid genomen van de UF-2. Op dit moment vliegt het Ohmura kokutai met de HSS-2.

201 Kokutai

Oppericht op 1 september 1961 op Kanoya met de SNJ en later kreeg men de beschikking over de T-34A en KM-2 waarna op 26 maart 1965 een verplaatsing naar Ozuki volgde. De SNJ's werden gedurende 1965 en 1966 buiten dienst gesteld en het afscheid van de T-34 volgde in het einde van de zeventiger jaren. Op dit moment vliegt het 201 kokutai met de KM-2 en de T-5.

202 Kokutai

Op 1 februari 1958 werd de Iwakuni Kyoiku Kokutai opgericht met SNB-4 Expeditors en na een reorganisatie op 1 september 1961 werd deze eenheid het 202 Kokutai. In 1963 werden de eerste B-65 Queen Airs afgeleverd en volgde op 1 september 1963 een verplaatsing naar Utsunomiya waar het 202 Kokutai op 23 oktober 1966 de enige B-65P overnam van de Kokudo Chirlin. De SNB-4s werden in 1967 buiten dienst gesteld en op 1 maart 1973 werd het squadron overgeplaatst naar Tokushima waar het in 1974 de TC-90 King Air kreeg.

205 Kokutai

Deze eenheid werd op 1 september 1961 op Kanoya opgericht met vier R4Ds. Tussen 17 oktober 1967 en 26 november 1971 werden drie YS-11Ms afgeleverd welke tussen 16 mei 1970 en 1 februari 1974 werden aangevuld met zes YS-11T trainers. Op 20 december 1971 werden de YS-11Ms en de twee resterende R4Ds overgedragen aan het 61 Kokutai en op 16 februari 1974 verhuisde 205 kokutai naar Shimofusa waar men naast de YS-11Ts de beschikking kreeg over de P-2J Neptune. De P-2Js zijn op het einde van de jaren tachtig buiten dienst gesteld.

206 Kokutai

Oppericht als het P-3C trainingssquadron in het midden van de jaren tachtig op Shimofusa.

211 Kokutai

Dit squadron werd op 1 september op Tateyama opgericht met de Bell 47 en de S-55 welke later werd vervangen door de HSS-2. Op 11 april 1974 volgde een overplaatsing naar Kanoya als de JMSDF helioper training eenheid. In de jaren tachtig werd de Bell 47 vervangen door de OH-60/J.

HET SERIAL SYSTEEM

Het serial systeem van de JMSDF bestaat uit een viercijferig nummer en worden per type binnen aansluitende blokken uitgegeven. Het eerste cijfer geeft de primaire rol van het type weer, de resterende drie cijfers een volgnummer.

1 niet in gebruik	2 ASW, één motor
3 niet in gebruik	4 ASW, twee motoren
5 ASW, vier motoren	6 trainer
7 communicatie/trainer	8 helioper
9 utility/liaison	0 niet in gebruik

DE HUIDIGE VLIEGTUIGEN

Kawasaki P-2J

Een Lockheed P2V-7 werd voorzien van twee General Electric T64 turboprops en werd zodoende het prototype van de P2V-7-Kai. De eerste vlucht werd op 21 juli 1966 gemaakt en de P2V-7-Kai werd in productie genomen als de P-2J. De eerste van in totaal 82 P-2Js werd in augustus 1969 afgeleverd ter vervanging van de

P2V-7. De laatste P-2J werd op 14 maart 1979 afgeleverd. Het standaard kleurenschema voor de P-2J is donkergrijs met een witte bovenkant. Drie P-2Js werden omgebouwd tot UP-2J en kregen als taak het doelslepen, ECM training en het lanceren van drones. De eerste werd in december 1979 afgeleverd aan het 51 Kokutai en later aan het 81 Kokutai dat speciaal voor de komst van de UP-2J was opgericht. Vanaf de midden jaren tachtig wordt de P-2J buiten dienst gesteld en op dit moment vliegen alleen het 5 Kokutai, 7 Kokutai en 51 Kokutai nog met de Neptune. De eerste twee squadrons hebben inmiddels ook al hun eerste Orions ontvangen en het einde van het operationele leven van de Neptune bij de JMSDF is in zicht.

Lockheed P-3C Orion

De eerste P-3C werd op Lockheed Burbank aan de JMSDF op 29 april 1981 overgedragen. De eerste drie Orions zijn door Lockheed gebouwd en werden op 25 december 1981 afgeleverd op Atsugi. De eerste door Kawasaki gebouwde Orion werd op 26 mei 1982 afgeleverd. Het kleurenschema is egaal grijs met een witte bovenzijde. Het Orion testprogramma bij het 51 Kokutai duurde tot 1983. Op 30 maart werd de eerste P-3C afgeleverd aan het 6 Kokutai. Op dit moment zijn een honderd Orions besteld en hiervan zijn er ongeveer negentig afgeleverd. Ook is een elektronische versie, de EP-3C, in productie genomen. Hiervan zijn er zes besteld en dienen als vervanging van de UP-2J. De eerste werd in 1990 afgeleverd aan het 81 Kokutai.

Fuji KM-2

Dit type is ontwikkeld uit de T-34A Mentor als een vervanger van de SNJ. Het toestel werd in 1961 in productie genomen. Het kleurenschema is egaal geel. In 1992 zijn de eerste KM-2s uit dienst genomen.

Beechcraft B-65 Queen Air

Negentien Queen Air 65s en negen Queen Air A65s werden tussen 1963 en 1970 aan de JMSDF afgeleverd als vervanger van de SNB. Naast het gebruik als trainer hebben de meeste squadrons de beschikking over een exemplaar wat wordt gebruikt als communicatie toestel. In 1980 werden vijf B-65s overgedragen aan de JASDF. Het kleurenschema van de Queen Air was oorspronkelijk lichtgrijs maar in 1973 werden ze voorzien van een oranje/wit kleurenschema. Het Geografisch Instituut kreeg in 1960 de beschikking over een Queen Air 65 welke door het 202 Kyoiku Kokutai werd gevlogen. Het toestel werd uiteindelijk op 23 oktober 1966 als B-65P aan de sterkte van de JMSDF toegevoegd.

Beechcraft TC-90 King Air

Eenentwintig King Air C-90s werden aangeschaft als instrument trainers en vervangen de Queen Air 65. De eerste TC-90 werd op 14 februari 1974 afgeleverd en ze zijn voorzien van een wit/oranje kleurenschema. Een UC-90 werd in midden-1983 toegevoegd aan het bestand van het 202 Kyoiku Kokutai als vervanger van de verouderde B-65P. Het kleurenschema van dit toestel is wit/blauw.

MAAC YS-11

Zes YS-11T trainers werden aangeschaft door de JMSDF en het eerste toestel was van 28 februari 1970 tot 16 mei 1970 in dienst bij het 51 Kokutai en werd daarna overgedragen aan het 205 Kyoiku Kokutai. Naast de YS-11T werden ook vier YS-11Ms aangeschaft. Deze worden gebruikt voor transporttaken en de eerste werd op 31 maart 1967 aan het 51 Kokutai afgeleverd en op 17 oktober 1967 aan het 205 Kyoiku Kokutai. Op 20 december 1971 werden drie YS-11Ms overgedragen aan het 61 Kokutai en in mei 1973 werd het vierde toestel afgeleverd. Het kleurenschema van zowel de YS-11T als de YS-11M is lichtgrijs met een witte bovenzijde en staart.

Sikorsky HSS-2 Sea King

Deze ASW-helicopters werden door Mitsubishi gebouwd en de eerste werd op 24 maart 1964 afgeleverd. De eerste 55 heli's zijn standaard HSS-2s, de volgende 28 zijn HSS-2As en de overige zijn HSS-2Bs. De eerste waren voorzien van een donkergrijs kleurenschema maar dit is inmiddels veranderd in een lichtgrijs/wit kleurenschema.

De HSS-2 is de standaard ASW helikopter van de JMSDF en de oudste exemplaren, de HSS-2 en HSS-2A worden thans buiten dienst gesteld.



Sikorsky S-61A

Vier door Mitsubishi gebouwde S-61As werden aangeschaft om dienst te doen op de ijsbreker Fuji. De eerste twee werden in 1965 afgeleverd en alle vier waren voorzien van een donkergrijs kleurenschema met dayglow neus en staart.

Eveneens werden twaalf S-61s voor de SAR-rol aangeschaft, de eerste werd in februari 1976 afgeleverd.

Hughes OH-6J/D

In 1973-1974 werden door Kawasaki gebouwde OH-6Js aangekocht om de Bell 47 te vervangen. Gedurende 1982-1991 werden een aantal OH-6Ds besteld. Beide type helicopters doen dienst bij het 211 Kokutai als trainers en ze zijn voorzien van een geel kleurenschema met een dayglow staart.

Shin-Meiwa US-1

De US-1 is een SAR-versie van de PS-1 en de eerste vlucht was op 18 oktober 1974. In 1975 werd de eerste afgeleverd aan het 51 Kokutai. Daarna gingen de US-1 naar het in 1976 opgerichte 71 Kokutai. Het kleurenschema is wit met een dayglow neus, staart en vleugeltips.

Learjet U-36A

In 1984 werd de eerste U-36A besteld voor het 81 Kokutai. De taak van het toestel is training, high-speed target-towing, ECM training, jamming en missile simulation. Van de vijf U-36As in dienst bij het 81 Kokutai is er inmiddels al een gecrasht.

Sikorsky SH-60J Sea Hawk

Ter vervanging van de HSS-2 is in 1983-1984 de SH-60J ASW helikopter besteld en de eerste is in 1986 afgeleverd.

Sikorsky UH-60J

Ter vervanging van de S-61A zijn inmiddels een aantal UH-60Js besteld. De eerste

is in 1989 aan het 51 Kokutai afgeleverd voor een testperiode van twee jaar. In 1991 werd de eerste afgeleverd en vanaf maart 1992 worden ze operationeel gebruikt.

Sikorsky MH-53E

Ter vervanging van de KV-107 werden in 1987 12 MH-53Es besteld en de eerste werd op 13 januari 1989 overgedragen aan het 111 Kokutai op Iwakuni.

Fuji T-5

Ter vervanging van de KM-2 is in 1989 de eerste T-5 afgeleverd. De T-5 is een sterk verbeterde uitvoering van de KM-2. Vanaf 1990 worden ze afgeleverd aan het 201 Kokutai.

JAPANESE GROUND SELF-DEFENCE FORCE

De JGSDF werd opgericht op 1 juli 1954 vanuit de Hoantai waarvan naast de vliegtuigen en helicopters ook de squadrons die op 10 januari 1954 waren opgericht werden overgenomen. Voor de organisatie van het vliegende onderdeel van de JGSDF werd het Amerikaanse model gevolgd en de belangrijkste taken werden observatie, communicatie en het evacueren van gewonden. Tot 1962 werden verschillende nieuwe squadrons opgericht op diverse bases in het land en om tot een betere opzet te komen volgde in 1962 een reorganisatie. Er werden vijf Army Aviation Groups opgericht, één in het noorden, één in het noordoosten, één in het oosten, één in het midden en één in het westen van het land. Voor de opleiding en training beschikte men ook nog over een Aviation School. Op 1 maart 1968 volgde de beslissing om de taken uit te breiden en dit resulteerde in de oprichting van enkele helicopter brigades en groepen die werden toegevoegd aan de Army Aviation Groups. De helicopters werden voornamelijk in licentie gebouwd door Fuji en Kawasaki. De vliegtuigen werden ook niet vergeten en diverse orders werden in Japan en daarbuiten geplaatst. In 1972 volgde de oprichting van een brigade op Okinawa.

De vliegtuigen die werden gebruikt bij de Homen Hikotais in de zestiger jaren waren de L-19, L-21 en de LM. De L-21 werd in het midden van de jaren zestig buiten dienst gesteld en in de jaren zeventig werden de LR-1 en de OH-6 in dienst genomen. Aan het einde van de jaren zeventig werden de LM en de L-19 vervangen en de op dit moment hebben de Homen Hikotais voornamelijk de LR-1 en de OH-6D/J in gebruik. De helicopter squadrons, Homen Herikoputais, vlogen voornamelijk met de H-19 en de HU-1B totdat de HU-1H in het begin van de jaren zeventig de H-19 en later de HU-1B verving. In de periode 1979-1980 kreeg men de eerste AH-1S die vanaf 1982 worden afgeleverd. In het midden van de jaren tachtig werd de CH-47 besteld. Andere squadrons hebben voornamelijk de L-21, de L-19 en de H-13 gebruikt in de jaren vijftig en zestig. De L-21 werd in het midden van de jaren zestig buiten dienst gesteld en aan het begin van de jaren zeventig werd de OH-6 in gebruik genomen. Tegen het einde van de jaren zeventig werden de L-19 en de H-13 vervangen en sinds die tijd is de OH-6D/J de belangrijkste helicopter van de Divisional Hikotais.

DE HUIDIGE STERKTE

Hokubu Homentai			Northern Air Command
Homen Hikotai	"N"	LR-1, OH-6	Okadama
Homen Herikoputatai	"NH"	HU-1	Okadama
1 Taisensha Herikoputatai	"IATH"	AH-1S, OH-6	Tokashi
2 Hikotai	"II"	OH-6, HU-1	Asahikawa
5 Hikotai	"V"	OH-6, HU-1	Tokashi

7 Hikotai	"VII"	OH-6, HU-1	Okadama
11 Hikotai	"XI"	OH-6, HU-1	Okadama
Tohoku Homentai			Northeastern Air Command
Homen Hikotai	"NE"	LR-1, OH-6	Kasuminome
Homen Herikoputatai	"NEH"	HU-1	Kasuminome
2 Taisensha Herikoputatai	"IIATH"	AH-1S, OH-6	Hachinohe
9 Hikotai	"IX"	OH-6	Hachinohe
Seibu Homentai			Western Command
Homen Hikotai	"W"	LR-1, OH-6	Takayubaru
Homen Herikoputatai	"WH"	HU-1, KV-107	Takayubaru
3 Taisensha Herikoputatai	"IIIATH"	AH-1S, OH-6	Metabaru
4 Hikotai	"IV"	OH-6	Metabaru
8 Hikotai	"VIII"	OH-6	Takayubaru
101 Hikotai	"IB"	HU-1, KV-107, LR-1	Naha
Tobu Homentai			Eastern Command
Homen Hikotai	"E"	LR-1, OH-6	Tachikawa
Homen Herikoputatai	"EH"	HU-1	Tachikawa
1 Hikotai	"I"	OH-6	Tachikawa
12 Hikotai	"XII"	OH-6	Utsunomiya
Chubu Homentai			Central Command
Homen Hikotai	"M"	LR-1, OH-6	Yao
Homen Herikoputatai	"MH"	HU-1	Yao
3 Hikotai	"III"	OH-6	Yao
10 Hikotai	"X"	OH-6	Akeno
13 Hikotai	"XIII"	OH-6	Hofu
1 Herikoputadan			1 Helicopter Brigade
1 Herikoputatai	"IH"	KV-107, OH-6, CH-47	Kisarazu
2 Herikoputatai	"IIH"	KV-107, OH-6	Kisarazu
4 Taisensha Herikoputatai	"IVATH"	AH-1S, OH-6	Kisarazu
Honbu Kanri Chutai	"IHB"	LR-1	Kisarazu
VIP Hikotai		AS-332	Kisarazu
Koku Gakko			Air Training School
Koku Gakko HQ flight	"S"	TH-55, OH-6, AH-1S	Akeno
Kasumigaura Bunko	"SK"	OH-6, KV-107, HU-1, AH-1S	Kasumigaura
Utsunomiya Bunko	"SU"	LR-1, OH-6, TH-55, HU-1	Utsunomiya
Kyoiku Shien Hikotai	"SD"	OH-6, CH-47, HU-1, AH-1S	Akeno

DE HUIDIGE SQUADRONS

1 Hikotai

Opgericht op Hamamatsu op 10 januari 1954 als 1 Kokutai binnen de Hoantai. Op juli 1954 overgenomen door de JGSDF als 1 Kokutai en in het midden van de jaren vijftig overgeplaatst naar Kasumigaura. Op 18 januari 1962 volgde de hernoeming tot 1 Hikotai waarna op 30 november 1962 een verhuizing plaatsvond naar Utsunomiya en op 3 mei 1973 naar Tachikawa.

2 Hikotai

Opgericht op 10 januari 1954 als 2 Kokutai binnen de Hoantai op Asahikawa en op 1 juli 1954 overgenomen door de JGSDF. Werd het 2 Hikotai op 18 januari 1962.

3 Hikotai

Opgericht op 10 januari 1954 op Hamamatsu als 3 Kokutai binnen de Hoantai en op 1 juli 1954 als 3 Kokutai naar het JGSDF gegaan. In het midden van de jaren vijftig verplaatst naar Yao en op 18 januari 1968 hernoemd als 3 Hikotai.

4 Hikotai

Opgericht op Ozuki op 10 januari 1954 als het 4 Kokutai binnen de Hoantai en op 1 juli 1954 overgenomen door de JGSDF als 4 Kokuatai. Overgeplaatst naar Metabaru in november 1956 en hernoemd tot 4 Hikotai op 18 januari 1962.

5 Hikotai

Werd in september 1954 opgericht op Obihiro en werd het 5 Hikotai op 18 januari 1962. De basis Obihiro werd in 1981 omgedoopt in Tokachi.

7 Hikotai

Werd in februari 1961 op Okadama als 7 Kokutai opgericht en werd het 7 Hikotai op 18 januari 1962.

8 Hikotai

Op 18 januari 1962 op Takumabaru opgericht en verhuist naar Takayubaru in 1971.

9 Hikotai

Werd als 9 Kokutai op Kasuminome op 27 september opgericht en verplaatst naar Hachinohe in maart 1957. Werd het 9 Hikotai op 18 januari 1962.

10 Hikotai

Werd in juli 1958 als 10 Kokutai op Akeno opgericht en werd het 10 Hikotai op 18 januari 1962.

11 Hikotai

Opgericht op 18 januari 1962 op Kitachitose, verhuist naar Okadama in maart 1963.

12 Hikotai

Opgericht op 18 januari 1962 op Kasumigaura, verhuist naar Utsunomiya op 30 november 1962.

13 Hikotai

Opgericht op 18 januari 1962 op Yao en verplaatst naar Hofu op 30 november 1962.

101 Hikotai

Opgericht op 16 oktober 1973 op Naha.

Hokubu Homen Hikotai

Opgericht als Hokubu Homen Kokutai in januari 1954 op Okadama als onderdeel van de Hoantai. Op 1 juli 1954 overgegaan naar de JGSDF en op 18 januari 1962 hernoemd als Hokubu Homen Hikotai.

Tohoku Homen Hikotai

Opgericht op 18 januari 1962 op Kasuminome.

Tobu Homen Hikotai

Opgericht op 18 januari 1962 op Kasumigaura en op 30 november 1962 verplaatst naar Utsunomiya. Op 3 mei 1973 verplaatst naar Tachikawa.

Chubu Homen Hikotai

Opgericht op 18 januari 1962 op Yao.

Seibu Homen Hikotai

Opgericht op als Seibu Homen Kokutai op 25 januari 1956 op Ozuki en op 30 juni 1957 verplaatst naar Takumabaru. Werd op 18 januari 1962 het Seibu Homen Hikotai en verhuisde naar Takayubaru in 1971.

Hokubu Homen Herikopotatai

Opgericht op 1 maart 1968 op Okadama.

Tohoku Homen Herikopotatai

Opgericht op 1 maart 1968 op Kasuminome.

Tobu Homen Herikopotatai

Het 2^e Hikotai van het 1^e Herikopotadan's 2^e Herikopotatai werd op 1 augustus 1969 gereorganiseerd en werd het Tobu Homen Herikopotatai op Kasumigaura. Het squadron verhuisde op 3 mei 1973 naar Tachikawa.

Chubu Homen Herikopotatai

Opgericht op 1 maart 1968 op Yao.

Seibu Homen Herikopotatai

Opgericht op 1 maart 1968 op Metabaru en in maart 1978 werd een detachement met de KV-107 opgericht op Takayubaru.

1 Herikopotadan

Op 20 maart 1959 werd het 1 Herikopotatai op Akeno opgericht als onderdeel van de Koku Gakko. Op 31 maart 1959 volgde een verplaatsing naar Kasumigaura. Op 1 maart 1968 werd als gevolg van een reorganisatie het 1 Herikopotatai hernoemd als 1 Herikopotadan en kreeg het de beschikking over twee (1 en 2) Herikopotatais met ieder twee (1 en 2) Hikotais. Het 1 Herikopotadan werd tegelijkertijd los gemaakt van de Koku Gakko. Op 22 maart 1968 volgde een verplaatsing van het 1 Herikopotatai naar Kisarazu gevolgd door het 1 Hikotai van het 2 Herikopotatai op 1 juni 1968. Het 2 Hikotai van het 2 Herikopotatai werd op 1 augustus 1969 verzelfstandigd als het Tobu Homen Herikopotatai. Het 2 Hikotai van het 2^e Herikopotatai werd in het begin van de jaren zeventig opnieuw opgericht. Het Honbu Kanri Chutai, de HQ-flight van het Herikopotadan, werd in het midden van de jaren zeventig opgericht met voornamelijk vliegtuigen.

Koku Gakko

Op 15 oktober 1952 opgericht als onderdeel van het Hoantai en overgenomen door de JGSDF op 1 juli 1954. Op 29 juli 1955 verplaatst naar Akeno.

Koku Gakko Kasumigaura Bunko

Opgericht op 4 december 1959.

Koku Gakko Utsunomiya Bunko

Opgericht op 19 maart 1973.

Kyoiku Shien Hikotai

Opgericht op 25 maart 1977 op Akeno onder de controle van de Koku Gakko. Op dit moment vliegt het Kyoiku Shien Hikotai vanaf Akeno en Fuji.

HET SERIAL SYSTEEM

De vliegtuigen en de helicopters van de JGSDF hebben een vijfcijferig nummer wat op de romp staat. Op de staart staat JG- gevolgd door de laatste vier cijfers van het serialnummer. Het eerste cijfer staat voor de de hoofdtaak van het type vliegtuig of helicopter.

1 fixed-wing liaison/observatie	2 fixed-wing diversen
3 Helicopter voor observatie	4 lichte transporthelicopter
5 middelzware transporthelicopter	6 trainer
7 tactical support helicopter	8 trainer

DE VLIEGTUIGEN

Mitsubishi LR-1

Het LR-1 liaison en photo-reconnaissance vliegtuig is een militaire versie van de Mu-2 turboprop. Het eerste toestel vloog op 11 mei 1967 en werd op 10 juli 1967 afgeleverd maar het tweede toestel vloog pas op 10 maart 1971. Daarna werd gemiddeld 1 toestel per jaar afgeleverd. De meeste LR-1s vliegen bij de Homen Hikotais in een donkergroen kleurenschema. De LR-1 in dienst bij het 101 Hikotai op Naha heeft een meer tropisch kleurenschema, het bestaat uit een donkergroen/wit schema met dayglow. Twee LR-1s werden voorzien van low-viss markings en een andere kreeg zelfs een experimenteel camouflage schema.

Hughes OH-6D/J

Deze heli-copter is op dit moment de standaard observatie heli-copter die de H-13 en de L-19 verving. Er zijn twee versies, de OH-6D en de OH-6J. De OH-6J is vanaf maart 1969 afgeleverd in een donkergroen kleurenschema met een dayglow staart. In maart 1979 werd de laatste OH-6J afgeleverd en vanaf 1980 wordt de OH-6D versie gebouwd.

Bell HU-1B/H

Tussen 1962 en 1971 werden negentig HU-1Bs afgeleverd door Fuji Heavy Industries. Ze werden gevolgd door HU-1Hs vanaf 1972. Beide type heli-copters zijn voorzien van een donkergroen kleurenschema en enkele zijn voorzien van een camouflage schema. De meeste HU-1B/Hs worden gevlogen door de regionale Homen Herikopotatais en door de Koku Gakko.

Kawasaki-Vertol KV-107

Tussen 1966 en 1972 werden 42 middelzware transporthelicopters afgeleverd aan de JGSDF. Vanaf 1972 werd een verbeterde versie besteld die tussen 1973 en 1982 werd afgeleverd. De meeste vliegen bij het 1 Herikopotadan maar een aantal zijn gebruikt door de Koku Gakko, de Seibu Homen Herikopotatai en het 101 Hikotai.

Hughes TH-55J

Tussen 1971 en 1975 werden 38 TH-55Js afgeleverd in een donkergroen kleurenschema aan de Koku Gakko als de basis heli-copter trainer.

Bell AH-1S

De eerste twee AH-1S'en werden in 1979 afgeleverd aan de Koku Gakko Kyoiku Shien Hikotai op Akeno voor operationele testen. Ze werden in 1982 overgedragen aan de Koku Gakko Honko. Sinds 1982 wordt de AH-1S bij Fuji gebouwd.

Boeing-Vertol CH-47 Chinook

De Chinook werd geselecteerd als opvolger van de KV-107 en de eerste twee werden in 1984 besteld. De aflevering vond plaats in 1987 en op dit moment zijn ze in gebruik bij het 1 Herikopotadan en de Koku Gakko.

Aerospatiale AS-332 Super Puma

In 1985 werden door de regering van Japan drie Super Puma's besteld. In 1987 zijn ze overgenomen door de JGSDF. Verdere gegevens zijn ons onbekend.

SPOTLIGHT (II)

SAVIGNY LES BEAUNE

Frankrijk telt een ontelbaar aantal vliegtuigverzamelingen. Bekendst is natuurlijk die van le Bourget, maar ook veel andere zijn de moeite meer dan waard. Eén van de meest interessante is die in het wijnplaatsje Savigny les Beaune. De eigenaar, rijk geworden van zijn wijnhandel, heeft niet alleen zijn verzameling vliegtuigen, race-auto's en oude bromfietsen omgetoverd tot een museum, hij ruilt ook veel van zijn museumstukken met andere musea en verzamelaars. Daardoor heeft hij door de jaren heen een unieke verzameling vliegtuigen bij elkaar gesprokkeld. We gingen er een tijdje geleden eens kijken.

Wat doe je als je de carnaval wilt ontvluchten en je hebt familie in midden-Frankrijk wonen? Juist! Naar Frankrijk. Aldaar werd een zaterdag uitgekozen om een echte franse "Châteaux" te bezoeken. Gelukkig voor alle lezer herbergt het kasteel niet alleen een enorme verzameling wijnflessen maar ook een bonte verzameling auto's, motoren en vooral veel vliegtuigen, waarbij vooral de vele Mirage's van allerlei pluimage opvallen. Bij de ingang staat een grote tent waarin men aan het proberen is van een aantal belgische Thunderstreaks weer één hele in elkaar te knutselen. Buiten de tent lag een Super Mystère B.2 ontdaan van de vleugels. De nummertjes stonden er gelukkig nog wel op: 73/12-YP.

Het grootste deel van de verzameling staat opgesteld in twee rijen:

rij 1:

MD.450 Ouragan:	230/4-US	AdLA	EC3/4
Mystère IVA:	47	"	GE314
Super Mystère B.2:	69/12-YG	"	EC1/12
Mirage IIIA:	06	"	CEV
Mirage IIIC:	50/3.10-LD	"	EC3/10
Mirage IVA:	18/AQ	"	
Mirage IIIB:	216	"	
Mirage IIIR:	323/33-TB	"	ER3/33
Mirage III(R):	(?)	"	CEV
Mirage 5F:	9/13-SH	"	EC3/13
Mirage IIIRD:	354/33-...	"	ER./33

rij 2:

Mirage IIIR:	310/33-TF	AdLA	ER3/33
T-33AN:	21029/"314-YG"	"	GE314
Meteor NF.11:	(SE-DCF)	Svensk Flygtjänst	
F-84F:	FU-45	BLu	
Meteor NF.11:	NF.11-24	AdLA	EPNER
RF-84F:	FR-26	BLu	42sm
Meteor T.7:	F.6	AdLA	
F-100D:	42130/11-YF	"	EC4/11
H-34A:	SA114/68-OE	"	EH2/68

F-100F:	63937/11-YH	"	EC4/11
Whirlwind:	WAD130/LUV	ALAT	
F-104G:	FX-90	BLU	10w
TF-104G:	FC-08	"	



Lightning F.1A:	XM178	RAF	11sqn
SBLim-2 (MiG-15UT1):	0220/"070220"	SPL	
Lim-6 (MiG-17):	0306	"	
Vatour IIN:	304	AdIA	CEV
MiG-21U:	2718	SPL	
Vatour IIA:	2/93-AB	AdIA	EB93
Hunter F.4:	ID-44	BLU	
Mirage IIIC:	(?)	AdIA	EC3/10
Mirage IIIC:	(?)	"	
Mirage 5F (ex 5BA):	(BA-35)/13-PL	AdIA (ex BLU)	
Vampire T.55:	J-1178	SFW	
Vampire T.55:	185	IAC	

Enkele opmerkingen. De Mirage III zonder registratie in de eerste rij is een Mirage IIIR prototype (herkenbaar aan het IIIC-type uitlaat en het verticale staartvlak zonder "knik") voorzien van een radarneus in plaats van de fotoneus, en een tankbuis. Een eenmalig toestel dus. Men is een tijdje bezig geweest een belgische Mirage om te bouwen tot franse Mirage 5F. Hoofdzakelijk gaat het hier om de BA-35 maar ook de BA-44 zou er iets mee te maken kunnen hebben.

Achter de tweede rij liggen nog meer toestellen welke eigenlijk niet voor het publiek toegankelijk zijn. Veel van deze kisten zijn niet meer dan een hoop bij elkaar geschraapte rompen en vleugels, anderen zijn nog helemaal compleet. Onderstaand overzicht zijn de toestellen welke de moeite van het opschrijven nog waard zijn:

Mirage IIIC:	(35?)/3.10-LB	AdIA	EC3/10
Mystère IVA:	100/"8-NP"	"	EC2/8
Mystère IVA:	293/"8-NG"	"	EC2/8
Super Mystère B.2:	118/"12-YS"	"	EC1/12
MD.450 Ouragan:	215	"	
F-100F:	64017/11-YB	"	EC4/11
T-33A:	(?)/314-UZ	"	GE314
F-84F:	FU-021	BLU	

MUURKRANT

- Wij kregen onlangs het verzoek van SVVS (Stichting Valkenburgse Vliegtuigspotters) het volgende onder de aandacht te brengen: sinds kort kunnen ook mensen buiten hun regio donateur worden van SVVS (aangezien SVVS een officiële stichting is noemt men de leden "donateurs") en dus ook hun blad "Centerline" ontvangen. De activiteiten van SVVS zijn te vergelijken met die van SGE: het organiseren van basisbezoeken, dia-avonden en busreizen. Voor een proefnummer van "Centerline" en aanvullende informatie even een briefje schrijven naar:

SVVS Postbus 9 2235 ZG Valkenburg (ZH)

- Voor mensen met genoeg geld die mee willen met een spottersreis naar Moskou en omgeving hebben we de volgende aanbieding: bij de reissom van f1700,- (geen tikfout!) zit onder andere inbegrepen de retourvlucht Amsterdam/Moskou met Aeroflot, hotelovernachtingen, visumkosten en de intree voor het reuze interessante Monino-museum. Andere kosten zijn voor eigen rekening. Het is overigens geen verzorgde groepsreis, het is de bedoeling dat iedereen z'n eigen planning maakt. Niet alleen Monino kan bezocht worden, ook bijvoorbeeld de MosAero show en een MiG-fabriek. De reis staat gepland van 31 augustus tot 6 september. Geïnteresseerden moeten contact opnemen met:

CJ van Woudenberg Dorbeendreef 65 3561 KE Utrecht 030-622047

- Langs deze weg willen we ook nog even de aandacht vestigen op het Brabants Airborne Museum Best.

Op 17 september 1944 was de heide tussen Son en Best het toneel van grootschalige luchtlandingen door Amerikaanse parachutisten. Voor Eindhoven en omgeving luidde dit de bevrijding is. Zelfs toen Eindhoven al geheel bevrijd was werd er onder andere in Best nog zeer zwaar gevochten.

Aan de Spoorstraat 1 in Best bevindt zich sinds enige tijd het Brabants Airborne Museum. In dit museum wordt in het kort ingegaan op de voorgeschiedenis van de tweede wereldoorlog. Tevens een collectie over het normale leven in oorlogstijd zoals bonkaarten, vlugschriften, resten van neergekomen vliegtuigen, uniformen, etc. Merendeel van de expositie gaat over Operation Market Garden, waarvan de bevrijding van Eindhoven een onderdeel was. Een immense collectie foto's, enkele diorama's en natuurlijk voorwerpen uit deze dagen. Tevens worden er films vertoond waaronder een over de bevrijding van Eindhoven. Daarin onder andere een spectaculaire aanval op Philips op 6 december 1942, gefilmd vanuit de cockpit.

Voor de entree hoef je deze tentoonstelling niet te laten, deze is voor volwassenen slechts 3 gulden. Kinderen betalen de halve prijs. Het Brabants Airborne Museum is geopend:

van 1-11 t/m 28-2 : op zaterdag en zondag
van 1-3 t/m 31-10: op woensdag t/m zondag

THRILLSEEKERS



YENNEND DOOR NIPPON deel 2

We gaan verder met het laatste gedeelte van onze reis. Na onze dag doorgebracht te hebben bij Wyatabaru gingen we naar de meest zuidelijke bestemming van onze trip, namelijk Kanoya. Hier zouden nog Neptunes van de japanse marine vliegen en dat leek ons wel de moeite waard. We dachten slim te zijn om maar niet helemaal naar Kanoya door te rijden vanwege het late tijdstip dat we daar aan zouden komen, maar toen we in de enige grote stad op onze weg naar een hotel gingen zoeken bleken deze allemaal vol te zijn. Bij een van de hotels werd er door de overvriendelijke eigenaar ervan voor ons twee kamers in een hotel in Kanoya geregeld. Gewapend met een briefje met daarop de naam van het hotel, uiteraard in het Japans, werd verder gereden naar Kanoya en na enig zoeken kwamen we bij het hotel aan waar het hardstikke druk was, al op de toerit werden we aangehouden door een politie-agent. Toen we deze man met gebarentaal duidelijk hadden gemaakt dat we gingen overnachten in het hotel mochten we verder rijden. Hetzelfde ritueel herhaalde zich bij de parkeerplaats die ook bomvol stond. Je zult wel begrijpen dat we ons afvroegen of hier inderdaad twee kamers voor ons vrij waren. Gelukkig was het een groot hotel en inderdaad was er plaats voor ons. De reden van de enorme drukte werd ons snel duidelijk, er was een of andere promotie van drank. Snel gingen we naar onze kamers om vervolgens in het verkeerde restaurant te gaan zitten. Maar voor toeristen is dit natuurlijk geen probleem en zodoende bedankte we het personeel voor de moeite en gingen we maar naar het goede restaurant. Toen we ons heerlijke diner naar binnen hadden gewerkt zijn we naar beneden gegaan waar het ondertussen opmerkelijk rustig was geworden, helaas was de promotie voorbij. Het werd voor ons toch weer het bekende japanse bier uit blik.

VRIJDAG 13 NOVEMBER

KANOYA

Bij het ochtendgloren was het meteen raak, net ontwaakt en een blik naar buiten werpend zagen we dat we zo op het vliegveld van Kanoya uitkeken. Meteen moesten we al in actie komen want er kwam een Orion binnen en even later werd het helemaal te gek toen er al een Neptune wegging. Na een snel ontbijt stoven we in onze Mazda naar het veld, dit was dus maar een paar minuten rijden en de weg langs het veld was ideaal. Je keek zo op het platform en in de hangaars. Vlug hebben we onze auto geparkeerd en zijn we op de verhoogde berm gaan wandelen om zo de helikopters, de Orions en de Neptunes te lezen. De heli's stonden zo dicht aan het hek dat ze zelfs goed te fotograferen waren. Na enige tijd werden we van binnen het hek aangesproken door de militaire politie, dit was de eerste keer op onze reis en aangezien wij geen japans en zij geen engels spreken was het een gesprek van niks. We zijn maar verder gereden naar de landing en hier vonden we een leuke stek bij de kop van de baan. Nadat we hier enige uren hadden gestaan had de MP ons weer gevonden en volgde weer een soortgelijke conversatie als de eerste keer. Uiteindelijk zijn we maar een paar honderd meter terug gaan staan zodat we niet meer opvielen.

Gelukkig bleken er dus nog Neptunes te vliegen wat een geweldig gezicht was na al die jaren. Wel loopt het gebruik van de Neptune op een einde daar er nog maar een paar waren en dezelfde eenheid ook al met Orions vloog.

bezoekers

6822	TC-90	202 Kokutai	5001	P-3C	4 Kokutai
5013	P-3C	206 Kokutai	5020	P-3C	4 Kokutai
5009	P-3C	4 Kokutai	5040	P-3C	4 Kokutai
5038	P-3C	4 Kokutai	153400/ET-15	CH-46E	HMM-262
6714	B-65	202 Kokutai	156442/ET-17	CH-46E	HMM-262
9044	YS-11M	61 Kokutai			

gebaseerd

1 Kokutai P-3C 5008,5025,5029,5046,5056,5059,5061,5062,5064,5066.

7 Kokutai P-2J 4779,4780,4782,4783.
P-3C 5006,5007,5012,5016,5050,5055.

211 Kokutai OH-6J 8763.
OH-6D 8765,8767,8770,8771,8772.
HSS-2B 8096,8117,8125,8128,8138,8144,8154,8156,8158.

Rescue Wing S-61A 8943,8951.

preserved

4131	S2F-1	11 Kokutai	4618	P2V-7	-
6180	SNJ-5	-	6263	Fuji KM-2	201 Kokutai
8074	HSS-2A	211 Kokutai	8608	KV-107	111 Kokutai
8753	Bell47G	-	9006	T-34A	201 Kokutai
9023	R4D-4Q	205 Kokutai	64..	Beech SNB	-

dump

P-2J 4761,4767,4775 (5 Kokutai).

Aan al het moois komt natuurlijk een einde en zo dus ook aan ons verblijf bij Kanoya, met een zeer tevreden gevoel werd er begonnen aan de rit naar het noorden. In het noorden van het zuiden zijn we gestopt voor onze overnachting.

ZATERDAG 14 NOVEMBER

Of het zo speciaal voor ons was geregeld weten we niet maar ook deze zaterdag hadden we nodig om een heel eind te reizen. We moesten weer terug naar de omgeving van Nagoya want daar zou op zondag 15 november een open dag zijn op Hamamatsu, een trainingsbasis waar men met de T-4, de japanse Alpha-Jet, vliegt en die een technische school herbergt. Vroeg begonnen we aan onze monsterrit die via de diverse snelwegen naar Hamamatsu leidde. Onderweg moesten we een aantal keren ons tolkaartje omwisselen en toen we uiteindelijk bij de afslag Hamamatsu aankwamen vroeg de man van het tolhokje of het wel klopte, we konden de man geruststellen en mochten hem 15550 yen overhandigen. Op weg naar het centrum van de stad kwamen we langs het veld gereden en zagen in de verte de static al staan. We besloten hier verder maar geen aandacht aan te schenken en eerst maar een hotel op te zoeken. In het dynamische centrum hebben we een gigantisch mooi hotel gevonden, de lift was in een doorzichtige liftschacht gemonteerd en aangezien wij kamers hadden op de tiende etage had je vanuit de lift een mooi uitzicht over de stad. Omdat je vanuit dit hotel rechtstreeks internationaal kon telefoneren hebben we de japanse techniek eens op de proef gesteld en naar Nederland gebeld. Ze wisten zelfs dat 04991 niet het kengetal van Best was.

Vandaag zouden we de laatste open dag van het jaar gaan doen. We wisten de ingang natuurlijk snel te vinden en toen we daar aankwamen stond er een kleine file voor de poort. We zijn maar uitgestapt en hebben alvast het platform met de T-4s opgenomen. Ook stond er een hangaar aan de achterkant open zodat we de daarin aanwezige T-4s konden lezen. Onverwachts moesten we onze wandeling onderbreken toen plotseling de poort al open ging. We werden eigenlijk aan de verkeerde kant geparkeerd want de static was aan de andere kant van het veld. Nou is een beetje jap niet vies van een eindje wandelen maar gelukkig hadden ze voor ons nog wat bussen geregeld. Zonder gebruik te moeten maken van de stripkaart werden we naar de andere kant gereden, hoe we terug moesten komen was voor ons onduidelijk maar dat kon natuurlijk altijd nog met de benenwagen. Het was voor ons de bekende static en ook de vliegshow was weer vroeg gepland. Het binnenkomen van een aantal helikopters van de landmacht was nog wel aardig om te zien en dan voornamelijk het loodsen van de heli's naar hun plaats op de flightline. Daar stonden een paar onduidelijke figuren een beetje te zwaaien en je zag aan de vliegers dat ze er zelf ook niet veel vertrouwen in hadden maar het is allemaal toch nog goed verlopen.

Om alles te zien moesten ook weer alle hangaars worden bekeken op de meest vreemde manieren en nabij een parkeerplaats hadden ze nog een aantal T-33s zonder serial neergezet. De diverse kappen bevatten echter nog wel de serials zodat we toch nog achter de identiteit van deze toestellen zijn gekomen. Een ander voordeel wat je als westerling op japanse open dagen hebt is je lengte, de gemiddelde lengte van een jap is nu eenmaal iets minder dan die van de nederlander en je voelt je dan ook heer en meester over de gehele bevolking en kijk je gemakkelijk over het publiek heen. Wel val je natuurlijk op en regelmatig wordt je door mensen aangekeken alsof ze het achtste wereldwonder hebben gezien. Sommige proberen grappig te doen door "hello" te zeggen en als je dan "hello" terug zegt liggen ze meteen in een deuk.



static

164022/DT-00, 164028/DT-03

OS/80-245(bl) "51WG"

OS/80-247(bl)

F/A-18D

OA-10A

A-10A

VMFA(AW)-242

19TASS/51WG

19TASS/51WG

USMC

USAF

USAF

41700/SD	UH-1H	ATS sqn	73449/SD	AH-1S	ATS sqn
31249/SD	OH-6D	ATS sqn			
38-1003	C-1	403 Hikotai	26-5675	T-4	31 Hikotai
17-4480	CH-47J	ARW	82-1155	YS-11	403 Hikotai
34-3451	E-2C	601 Hikotai	25-5858/II	T-1B	5 TS
64-4822	KV-107	ARW	83-3224	Mu-2S	ARW
02-7960	F-86F	1 TS	72-7749	F-86F	1 TS
51-0382	T-34A	1 TS	92-8909	F-15J	1 TS
52-8855/NH	F-15J	1 TS	67-8378	F-4J	1 TS
10-8257/NH	F-1	1 TS	10-8258	F-1	1 TS
86-5610	T-4	1 TS	91-5513	T-3	1 TS
91-5514	T-3	1 TS	61-5207	T-33A	1 TS
71-5254	T-33A	1 TS			

59-5111/2, 99-5163/5, 19-5173/4, 29-5175/1, 29-5177/3 T-2 Blue Impulse

hangaars

46-8571	F-104J	1 TS	86-5607	T-4	1 TS
51-5634	T-33A	1 TS			

vliegend

81-5505, 01-5527, 11-5537, 11-5545	T-3	11 AW
25-5851/1, 25-5855, 35-5860/III, 35-5866/IV	T-1B	5 TS
37-8313, 37-8322	F-4EJ	306 Hikotai
72-8895, 82-8903	F-15J	303 Hikotai

dump

51-5602, 51-5603, 51-5605, 51-5606, 51-5607, 51-5608 T-33A

overzijde

73-3201	Mu-2S	ARW	94-4850	KV-107	ARW
25-5852	T-1B	13 AW	11-5546	T-3	11 AW

31 Hikotai T-4 86-5609, 86-5611, 96-5613, 96-5619, 06-5633, 06-5635, 06-5637, 06-5639, 06-5641, 06-5643, 16-5655, 16-5659.

32 Hikotai T-4 86-5608, 96-5614, 96-5616, 96-5617, 96-5618, 96-5622, 06-5630, 06-5632, 06-5634, 06-5638, 06-5640, 06-5642, 06-5644, 06-5652, 16-5658, 16-5660, 26-5674, 26-5676.

museum

63-5571	Vampire T55		43-188	A6M5 Zero	
13148	SVA-9		02-4756	H-21B	ARW
53-4774	S-62J	ARW	91-4709	H-19C	ARW
91-1138	C-46A	FC sqn	46-8604	F-104J	
84-8104	F-86D		02-7966	F-86F	Blue Impulse
71-5323	T-33A	33 Hikotai	63-0581	T-28B	
52-0074	T-6G	Training Command	51-0322	T-34A	
02-7960	F-86F	1TS Blue Impulse	71-5254	T-33A	1TS
72-7749	F-86F	1TS	61-5207	T-33A	1TS
51-0382	T-34A	1TS			

92-7929 F-86F Blue Impulse (gate-guard)

De meeste kisten aan de overzijde werden na het vliegprogramma in de hangaars gezet en toen we na een lange wandeling weer terug waren bij onze auto zijn we dan ook maar meteen aangereden naar onze volgende bestemming, Komatsu.

We waren natuurlijk nog niet helemaal tot in Komatsu geraakt en dat betekende dat we weer op tijd moesten vertrekken. Onderweg werd het nog even spannend omdat op twee plaatsen in de bergen de wegen elkaar gingen kruisen. Waarom dit nodig was is ons niet duidelijk geworden maar het kan zijn dat dit het eerste stuk weg is wat alvast is aangepast aan rechts rijden, je moet toch iets doen om de economie draaiende te houden. Op het civiele gedeelte van Komatsu heb je een goed uitzicht op het militaire platform en na het lezen van de F-15s en de Phantoms zijn we de spottersplek gaan zoeken. Vrij snel hadden we het goede weggetje gevonden maar merkwaardig genoeg was dit na een paar honderd meter afgesloten. Een verkenningstocht te voet bevestigde dat we toch goed waren en aangezien er ook een japanse spotter stond besloten we de auto maar netjes te parkeren en onze spullen mee te sjouwen naar deze lokatie. Het was een ideale plaats aan de taxibaan. Je kon zelfs een heuvel oplopen zodat je schitterende platen van bovenaf kon maken. Dat hier meer spotters kwamen was wel duidelijk en dat de japanse veiligheidsdienst dit wist klaarblijkelijk ook want er stond namelijk een gigantische camera op een paal opgesteld en we werden dan ook nauwlettend in de gaten gehouden, zelfs als we het heuveltje opliepen bewoog de camera mee. Met behulp van deze camera kon men ons ook fotograferen en ze hebben nu dan ook een mooie groepsfoto van ons.

bezoekers

8110	HSS-2B	51 Kokutai	8118	HSS-2B	101 Kokutai
8126	HSS-2B	101 Kokutai	8129	HSS-2B	101 Kokutai
8130	HSS-2B	101 Kokutai	8132	HSS-2B	101 Kokutai
8139	HSS-2B	101 Kokutai			
58-1007	C-1	403 Hikotai	68-1020	C-1	403 Hikotai
93-3274	Mu-2J	FC sqn	71-5239	T-33A	ADC HQ sqn
71-5248	T-33A	ADC HQ sqn	71-5321	T-33A	APW

gebaseerd

303 Hikotai	F-15J	22-8811,32-8824,42-8839,52-8846,72-8891,72-8894,72-8895,82-8897,82-8903,82-8905,92-8911,02-8917,02-8918,02-8919,02-8921,02-8922.
	F-15DJ	32-8059,52-8062.
	T-33A	71-5268,71-5273,81-5359.
	T-4	26-5687.



306 Hikotai	F-4EJ	27-8303,37-8313,37-8314,37-8321,37-8322,47-8324,47-8332,47-8334,47-8352,57-8355,57-8356,57-8362,57-8366,67-8379,87-8404,87-8407,97-8423,97-8426,07-8428,07-8435,17-8439.
	T-33A	71-5234,71-5260,71-5286,81-5356.
	T-4	16-5671,16-5672.

ARW	KV-107	54-4821,54-4836,74-4847.
	Mu-2S	23-3226.

preserved

14-8217	F-86D	103 Hikotai	52-7408	F-86F	-
46-8646	F-104J	-	61-0402	T-34A	-

Het vliegprogramma duurde tot een uur of drie en voor de zoveelste keer reden we langs Nagoya af op weg naar het landmachtveldje van Akeno. In de plaats waar we wilden gaan overnachten was het hotel vol en werd er voor ons plaats geregeld in een ander hotel dat nog dichterbij onze bestemming lag en kregen we zelfs een beschrijving van een binnendoor route mee.

DINSDAG 17 NOVEMBER

AKENO, KOMAKI & HAMAMATSU

Al in de verte zagen we de toren van Akeno en over enkele smalle paadjes was het mogelijk om het veldje rond te rijden. Toen we aankwamen begon men met enkele helikopters buiten zetten waarbij de TH-55s toch wel erg mooi waren want waar zie je die nog tegenwoordig. Na wat zoeken hadden we de juiste plek gevonden en stonden we op amper tien meter van de vliegende TH-55s. Op den duur kwam er natuurlijk militaire politie maar deze kwam alleen maar vragen hoe laat we weer weggingen en ons vertellen dat we niet mochten roken. Omdat we al bijna alle kisten hadden gefotografeerd en we nog naar een paar andere velden wilden gaan hebben we ze maar verteld dat we binnen een half uur weg zouden zijn.

gebaseerd

UH-1H	"SD"	41627,41700,41728.
AH-1S	"SD"	73406.
CH-47J	"SD"	52901,52903.
OH-6D	"SD"	31249.
TH-55J	"S"	61323,61324,61326,61329,61332,61333,61336.
OH-6D	"S"	31132,31139,31140,31158,31177,31183,31247.
OH-6D	"X"	31192,31202.

preserved

3014_	H-13H	-	3104_	OH-6J	-
-------	-------	---	-------	-------	---

Vandaag kwamen we voor de laatste keer langs Nagoya en ter geruststelling zijn we nog maar even op Komaki gaan kijken of ondertussen onze laatste Hercules gearriveerd was maar dat was natuurlijk niet zo. Snel werd het veld leeggelezen.

gebaseerd

Mitsubishi	F-15J	22-8940 (testvlucht)
5 TS	T-1B	25-5851/1,25-5855,35-5860/111,35-5866/IV.
401 Hikotai	C-130H	45-1073,75-1075,75-1077,85-1079,85-1080,95-1082,05-1085.
ARW	KV-107	64-4823,04-4829,44-4835,64-4841.
	UH-60J	28-4556.

Hamamatsu was weer snel gevonden en zo ook de plek langs de baan en taxibaan. We wilden hier nog een keer gaan kijken omdat we tijdens de open dag maar een paar T-4s goed hadden kunnen fotograferen. Er werd volop gevlogen en later in de middag kregen we wederom bezoek van de militaire politie. Gelukkig liep er op dat moment een andere militair rond die ons nog herkende van de open dag en dankzij zijn hulp was het mogelijk om nog wat langer te blijven staan.

bezoekers

58-1011	C-1	402 Hikotai	89-5150	T-2	22 Hikotai
26-5684	T-4	301 Hikotai	51-5637	T-33A	ADC HQ sqn

gebaseerd

31 Hikotai	T-4	86-5609,86-5611,96-5613,96-5619,96-5621,06-5633,06-5635,06-5639,06-5643,06-5651,16-5655,16-5657,16-5659,16-5667,16-5673,26-5675.
------------	-----	--

32 Hikotai	T-4	86-5608,96-5614,96-5616,96-5617,06-5630,06-5632,06-5634,06-5638,06-5640,06-5642,06-5644,06-5652,16-5658,26-5676.
------------	-----	--

ARW	KV-107	64-4822.
	Mu-2S	83-3224.

De rit naar het hotel was maar van korte duur omdat we nu op weg waren naar Tokyo, maar eerst wilden we de volgende dag naar Shizuhamu waar de andere eenheid met T-3s is gestationeerd. Zonder problemen vonden we een japans hotel en de eigenaar was zo trots dat hij nederlanders in huis had dat prompt op de balie een nederlands vlaggetje werd neergezet. Uiteindelijk zijn we maar gaan eten in het restaurant van het hotel. Ze hadden hier de meest merkwaardige gerechten echter het waren geen gerechten uit Japan maar uit Peru!!!

WOENSDAG 18 NOVEMBER

SHIZUHAMA & ATSUGI

Het voordeel van kleine eenheden op kleine veldjes is dat je overal bij kunt komen en dus alles goed kunt opnemen en fotograferen. Dit was ook het geval bij Shizuhamu en binnen een recordtijd werd het platform T-3s de lucht ingestuurd. Ondertussen waren we al weer opgevallen bij de militaire politie en belangstellend kwamen ze eens kijken. Na de standaard vragen als wat we aan het doen waren, waar we vandaan kwamen en vooral waar we naar toe gingen verdwenen ze weer om later nog eens terug te komen. Lang hebben we ze maar niet bezig gehouden want we hadden ondertussen alle T-3s en we wilden verder naar Atsugi.

gebaseerd

11 Hiko Kyoikudan	T-3	81-5505,81-5509,81-5510,91-5511,91-5515,91-5517,01-5527,01-5529,01-5532,01-5535,11-5537,11-5538,11-5539,11-5541,11-5542,11-5545,11-5546,21-5549.
-------------------	-----	--

preserved

61-0390	T-34A	-	51-5612	T-33A	-	76-8696	F-104J	-
62-7417	F-86F	-	04-8183	F-86D	-	52-0011	T-6G	-

De weg naar Atsugi was een snelweg waarop we goed door konden rijden en waar we langs HET Japanse monument kwamen, de Mount Fuji. Vanwege de enorme schone lucht was vanaf bepaalde plaatsen alleen de besneeuwde top van deze heuvel te zien en op de diverse parkeerplaatsen had men danige obstakels weten te bouwen dat je geen fatsoenlijk uitzicht had op de Fuji. Na enige tijd kwamen we in de buurt van Atsugi en nadat we ons wonderbaarlijk snel door het drukke verkeer hadden weten te loodsen kwamen we bij het veld aan. Parkeren moest je langs de weg en

vanaf daar kon je in de landing fotograferen. Perry en Jan-Pieter zijn toen aan een voettocht rond het veld begonnen om zo alles te kunnen lezen. Naast de diverse Japanse marine eenheden staat hier ook een aanzienlijke US NAVY vertegenwoordiging. Dit is niet zo raar als je weet dat Atsugi de thuisbasis is van CVW-5, de wing van het vliegdekschip dat dienst doet in de Pacific. Op dit moment is dat de USS Independence en als deze carrier thuis is dan staan de vliegtuigen op Atsugi. De hele tijd door werd er gevlogen, weliswaar in kleine groepjes maar dat telt toch lekker aan. Helaas zijn de US NAVY kisten op het platform niet te lezen omdat dat te ver weg is maar de Japanse kisten zijn wel gemakkelijk te lezen.

bezoekers

150690/QD	KC-130F	VMGR-352 USMC	149805/RG	C-130F	VRC-50 USN
161326/7G	UC-12B	Whidbey USN	163554/8H	UC-12F	Kadena USN
...../QA-25	P-3C	VP-22 USN			

5036	P-3C	5 Kokutai	5044	P-3C	8 Kokutai
61334/SU	TH-55J	Avn School Det.	Utsunomiya		

gebaseerd

3 Kokutai	P-3C	5004,5054,5058,5067,5081,5082,5083,5084,5085.
6 Kokutai	P-3C	5073,5074,5075,5076,5078,5079,5080.
51 Kokutai	HSS-2B	8110,8120,8160.
	SH-60J	8216.
	P-2J	4778,4781.
	P-3C	5042,5069,5070.
61 Kokutai	YS-11M	9041,9042,9043,9044.
71 Kok.Det.	US-1A	9079,9080.
Rescue sqn	UH-60J	8961,8963.
onbekend	P-3C	5057,5072,5077.

US ARMY Japan

C-12C	22259,22562.
UH-1H	20231.

United States Navy

baseflight	UC-12F	163556.
------------	--------	---------

NAF Atsugi	Ce173	N9268J.
------------	-------	---------

VF-154	F-14A	161272/NF-101,161275/NF-102.
VFA-192	F/A-18C	163759/NF-304,163768/NF-310,163741/NF-312.
VFA-195	F/A-18C	163761/NF-403,163767/NF-406,163762/NF-407.
VA-115	A-6E	157005/NF-510,152941/NF-511,162212/NF-516.
VAW-115	E-2C	163025/NF-600,163026/NF-601.
HS-12	SH-3H	152701/NF-611,156498/NF-615.
VS-21	S-3B	160162/NF-702,160160/NF-703,160133/NF-706.

dump

P-2J	4716,4760	51 Kok
------	-----------	--------

Omdat we de volgende dag weer terug wilden naar Atsugi zijn we in de buurt een hotel gaan zoeken wat met enige moeite werd gevonden. Er zijn zoveel stations dat er natuurlijk niet overal hotels zijn maar eenmaal bij het goede station hadden we volop keuze.

DONDERDAG 19 NOVEMBER**ATSUGI**

Vrij snel waren we op de bekende plek terug en werden de diverse platformen gekontroleerd. We namen plaats in de landing en na verloop van tijd kwamen we in kontakt met de aanwezige japanse spotters. Ze vielen van de ene verbazing in de andere omdat wij zo'n enorme reis door Japan hadden gemaakt. Ze raakten helemaal door het dolle toen we ook nog doodleuk vertelden dat we overal met een gemiddelde van 120 doorheen waren gescheurd. Ons werd afgeraden om in de middag naar Yokota te rijden omdat het verkeer daarheen wel erg druk zou zijn. We hebben dit maar aangenomen en zodoende zijn we de hele dag bij Atsugi gebleven om vervolgens terug te gaan naar het station van Atsugi waar we een ander hotel hebben genomen.

bezoekers

159116/RX	C-9B	VR-57	USN	163553/8M	UC-12F	Misawa USN
161326/7G	UC-12B	Whidbey	USN	156446	CH-46F	USMC
...../01	CH-53E		USMC			
10877	C-9A	374AW	USAF			

5036	P-3C	5 Kokutai	5056	P-3C	1 Kokutai
45-1074	C-130H	401 Hikotai	78-1026	C-1	402 Hikotai
61334/SU	TH-55J	Avn. School Det. Utsunomiya			

gebaseerd (aanvullingen)

51 Kokutai	P-3C	5071.
------------	------	-------

United States Navy

VF-154	F-14A	161122/NF-105, 160894/NF-106.
VFA-192	F/A-18C	163705/NF-300, 163764/NF-307.
VFA-195	F/A-18C	163758/NF-400, 163765/NF-405,/NF-413.
VA-115	A-6E	158791/NF-507, 155664/NF-512, 155672/NF-513, 157023/NF-514, 157024/NF-515.
VAW-115	E-2C	159110/NF-604.
VAQ-136	EA-6B	163046/NF-622, 163048/NF-624.
VS-21	S-3B	159413/NF-704.
VRC-50	C-2A	162149/RG-423, 162154/RG-425.
	US-3A	157994/RG-714.

VRIJDAG 20 NOVEMBER**YOKOTA & SHIMOFUSA**

Dit is de laatste dag van onze trip in Japan. Vroeg vertrekken we naar Yokota en hoe meer we in de buurt komen des te mistiger het wordt. Was het al een hele tijd schitterend weer geweest, vandaag zat het dus niet mee. Bij Yokota parkeren we de auto en lopen langs het hek om zo Herculessen, Galaxies en Starlifters op te nemen. Teruggekomen bij de auto zien we dat we dubbelgeparkeerd zijn, dat is dus lastig maar prompt komt er een man die onder andere de sleutel van desbetreffend voertuig heeft en zo is ons probleem weer snel opgelost. We rijden naar de andere kant van het veld waar we nog een en ander kunnen opnemen en verder stellen we vast dat je aan één kant wel erg goed bij de kop van de baan kunt komen.

bezoekers

50230	C-141B	60AW	50234	C-141B	60AW
60165	C-141B	62AW	90024	C-5A	60AW
00448	C-5A	439AW/AFRES	00459	C-5A	60AW
60017	C-5B	436AW	70032	C-5B	-
70034	C-5B	60AW			

155313/YW-13, 155318/YW-17	CH-46E	HMM-165	USMC
153400/ET-15, 156442/ET-17	CH-46E	HMM-262	USMC

gebaseerd

374AW	C-9A	10874,10877.
	C-130E	21289,21290,YJ/63-7786,YJ/63-7865,40497.
	C-130H	31582,YJ/74-1660,YJ/74-1682,42133.

Vanwege het weer en het feit dat we ook nog naar Shimofusa wilden gaan, dit ligt aan de andere kant van Tokyo, gingen we snel verder. Het eerste stuk snelweg viel nog mee, maar eenmaal op expressweg door het centrum van Tokyo verliest het woord express zijn betekenis, niks express maar stapvoets gaat het hier verder. De mist was inmiddels wat opgetrokken maar het ging nu wel regenen en af en toe wel zo hevig dat het eigenlijk niet verantwoord was om verder te rijden. Maar door dapper door te gaan wisten we dan toch bij Shimofusa te komen, uitgerekend in een flinke stortbui. We parkeerden langs het hek en toen we even later uit stapten bleken we recht tegenover het platform te staan. Het was door de stortbui dusdanig opgeklaard dat we alle kisten konden lezen.

gebaseerd

205 Kokutai	YS-11T	6902,6905,6906.
-------------	--------	-----------------

206 Kokutai	P-3C	5013,5022,5027,5039,5051,5065.
-------------	------	--------------------------------

preserved

8067	HSS-2A	-	4704	P-2J	-
------	--------	---	------	------	---

Na dit bliksembezoek gingen we weer naar het hotel in Kawaguchi. Het eerste stuk was geen probleem maar toch kwamen we weer in de drukte van Tokyo terecht. Rond half zeven arriveerden we bij het hotel en brachten snel onze spullen naar de kamers want we moesten nog voor acht uur de auto inleveren. Hiervoor moesten we ongeveer 10 kilometer door Tokyo rijden en wonder boven wonder ging dit bijzonder snel omdat we over allerlei binnendoor weggetjes konden rijden. Een laatste maal werd er getankt en met unanieme stemmen werd dit tankstation uitgeroepen als het station waar ze hardst stonden te schreeuwen. Het zoeken naar de Hertz vestiging ging bijzonder soepel omdat de lichtreclame duidelijk opviel en om half acht overhandigden we de Mazda weer aan Hertz. Na enige onduidelijkheden over het betalen, dit zou toch per credit card gaan, bleken er toch geen problemen te zijn. Voor de laatste maal brachten we een bezoek aan de McDonalds in Japan en nadat we ons hier volgepropt hadden gingen we per trein terug naar het hotel waar we onder het genot van Japans bier een toast uitbrachten op onze geslaagde tocht door Japan.

De volgende ochtend stonden we vroeg op want we moesten om 10 uur op het vliegveld zijn. Met de trein gingen we terug en op het station waar we over moesten stappen namen we nu de snelle luxe trein naar Marita. Ruim op tijd kwamen we aan en zagen de B747 van de KLM al staan. Na het inchecken werden nog wat inkopen gedaan en om half één vertrokken we naar Nederland waar we na een vlucht van bijna elf en een half uur op zaterdag 21 november om half vijf op Schiphol landden.



Binnenkort op Eindhoven maar dan wel CH-47Ds van de KLu, en niet deze Chinook HC.1 ZD576/G van de RAF in "Desert Storm" kleuren. (Gütersloh, 11-06-91)



F-16C 87-0340 van het 81FS op Spangdahlem is nog niet zo lang geleden toegevoegd aan de sterkte om de laatste F-4G's te vervangen. (Spangdahlem, 30-03-93)



Beech 400's zie je niet zo vaak in deze regionen. De D-CEIS van ijsfabrikant Schöller staat hier op Eindhoven weg te smelten. (Eindhoven, 19-03-93)



In deze ACE een overzicht van het interessante museum Savigny les Beaune, waar onder andere deze Mirage III 310/33-TF ex ER3/33 staat. (Savigny, 20-02-93)



Het lijkt het rolbaantje van Soesterberg wel. Helaas, deze F-15J 82-8903 van 303 Hikotai werd gefotografeerd op Komatsu. Een heel eind weg dus. (16-11-92)



Echt oude Hueys heb je nog in Japan, en de typeaanduiding HU-1B is echt geen typfout. HU-1B 41567/WH was op bezoek op Kasumigaura. (04-11-92)