



WTI - TRAINING THE TRAINER

To gange om året afholdes det store Weapons and Tactics Instructor (WTI) kursus på Marine Corps Air Station (MCAS), Yuma i Arizona. FLYMAG var med under kurset i april måned.

RED FLAG - ALASKA

FLYMAG tog turen til Alaska, for at dække Red Flag i august.

GRÆNSEBEVOGTNING

Vi tager et kig på Finlands grænsebevogtning.

ESKADRILLE 722

FLYMAG har været på besøg hos Helikopter Wing Karup, og Eskadrille 722.

Velkommen til den 4. udgave af FLYMAG Magasinet i 2013.
Året er ved at gå på held, og et nyt og spændende år står og venter.
FLYMAG vil gerne takke alle vore læsere for det store bidrag og støtte der har været til FLYMAG Magasinet.

Rigtig god læsning, FLYMAG - Redaktionen.

MAGASINET

HATZERIM – ISRAEL AIRFORCE MUSEUM

Niels Jørgen Lassen har besøgt Hatzetim – Israel Airforce (IAF) Museum ved Be'er Sheva, og giver jer et indblik i dette fantastiske museum.

04

WTI - TRAINING THE TRAINER

To gange om året afholdes det store Weapons and Tactics Instructor (WTI) kursus på Marine Corps Air Station (MCAS), Yuma i Arizona. FLYMAG var med under kurset i april måned.

16

FINLANDS GRÆNSEBEVOGTNING

Som nabo til Rusland, og som et af de lande der har del af de ydre grænser af EU, er der brug for en grænsebevogtning i Finland. Per Voetmann giver jer et indblik i denne tjeneste.

40

RIAT IGennem TIDERNE - '07 - '09

USAF 60 års jubilæum, og et show der ikke blev til noget, er blandt andet det vi ser nærmere på i del 4 af denne artikel serie af Søren Augustesen.

46

RED FLAG - ALASKA

Du kender måske Red Flag, og forbinder det med Nellis AFB i Nevada, men det er ikke kun på Nellis AFB at der afholdes Red Flag. FLYMAG tog turen til Alaska, hvor der blev afholdt Red Flag.

56

ESKADRILLE 722

FLYMAG har været på besøg hos Helikopter Wing Karup, og Eskadrille 722, og giver jer her en beretning omkring denne eskadrille i det danske flyvevåben.

74

TEMA FOTOS

Se udvalgte billeder indsendt af læserne. Temaet for denne udgave er "WW II".

86



HATZERIM — ISRAEL AIRFORCE MUSEUM

TEKST & FOTO - NIELS JØRGEN LASSEN

Niels Jørgen Lassen har besøgt Hatzetim – Israel Airforce (IAF) Museum ved Be'er Sheva, og giver jer et indblik i dette fantastiske museum.



Israel Aircraft Industries Kfir C.2
Foto af Niels Jørgen Lassen

Hatzerim – Israel Airforce Museum

Staten Israel blev en realitet d. 28. maj 1948 efter en vedtagelse i FN, og 14 dage efter blev IAF oprettet. I begyndelsen med fly, hvor en del blev doneret. Næsten alt, hvad der har været tilknyttet af fly, kan i dag ses på Israel Airforce Museum i Hatzerim, som ligger i udkanten Hatzerim Airbase, i Negev ørkenen, hvor der max. er 25 mm. nedbør – om året. Det meste er derfor intakt, bortset fra det der ikke kan klare tørken og varmen.

Basen blev oprettet i 1966, og her er i dag 4 eskadriller, Esk. 69 F-15I (F-15 Eagle), Esk. 102 TA-4 (A-4 Skyhawk), Esk. 107 (F-16I) og Esk. 123 (UH-60 Black Hawk). Museet blev oprettet i 1977, og har været åbent for publikum siden 1991.

De første flytyper, som IAF havde i brug, var Avia-199s, Tjekkisk byggede ME-109, samt Supermarine Spitfire LF MK IXE, også bygget i Tjekkiet. Uenigheden med de omkringliggende Arabiske lande betød, at Israel var under angreb fra den første dag. De første 4 Avia var i luften 29. maj 1948, fløjet af frivillige udenlandske piloter, og allerede 3. juni 1948, blev 2 Ægyptiske DC-3 nedskudt, som forsøgte at bombe Tel Aviv.

Top venstre

Flyvere som stadig bruges i aktiv tjeneste er også at finde på museet, blandt andet denne F-15.

Top højre

Resterne af en Ægyptisk MIG-19, fløjet af russiske piloter, skudt ned af israelske piloter er også udstillet.

Midt

Halen med det Ægyptiske mærke, er alt hvad der er tilbage af denne SU-7, efter den blev skudt ned af israelske piloter. SU-7'eren blev formentlig fløjet af russiske piloter.

Bund venstre

F-4 Phantom kan man aldrig få nok af, og slet ikke i sådanne en bemaling som Israel havde.

Bund højre

Israel havde også F-4 Phantoms i den mere normale grå bemaling. Her ses cockpittet og indsigningen.

Fotos af Niels Jørgen Lassen



Top venstre

Blandt mange af de forskellige amerikansk byggede kampflyvere findes denne A-4 Skyhawk.

Bund venstre

Den store CH-53 helikopter bruges stadig i aktiv tjeneste i Israel, men den der ses her er blevet pensioneret.

Bund højre

Endnu en F-4 Phantom udstillet i grønne og brune farver.

Top højre

En anden variant af Israel Aircraft Industries Kfir.

Bund midt

Douglas C-47 Skytrain, en gammel kending, som er blevet brugt i over 100 lande, og som stadig er i aktiv tjeneste i ganske få lande, den dag idag. Om der findes et faktisk tal på hvor mange der er blevet bygget vides ikke, men det er langt over 10.000.

Fotos af Niels Jørgen Lassen



Hatzerim – Israel Airforce Museum

Under Seks-dags krigen i 1967, var der igen brug for IAF. Under et overraskelses angreb den første dag, destruerede IAF det meste af det Ægyptiske luftvåben, mens flyene endnu var på jorden. Senere samme dag led det Syriske og Jordanske flyvevåben samme skæbne. I alt blev 452 fly ødelagt, hvoraf 49 i luftslag.

IAF bestilte den opdaterede udgave af Mirage IIIC, også kaldet Mirage 5, til levering i 1969, men pga. handelsembargo efter Seks-dags krigen, besluttede Frankrig at annullere ordren, selv om flyene var betalt. IAI fremskaffede tegninger, og på baggrund af et enkelt fly fra Dassault, leveret som reservedele, uden motor, instrumenter, våbensystem m.m. , begyndte produktionen af Mirage III / 5, som i Israel blev kaldt Neshar.

Senere blev indkøbt GE J-79 motorer fra USA, som blev starten på videreudviklingen til Kfir i flere udgaver. Kfir blev bl.a. solgt til bl.a. Argentina, Peru og Chile. US Navy og Marine Corps har lejet 25 stk. Kfir, benævnt F-21A, som frem til 1989 blev brugt som aggressor. Kfir blev siden brugt af ATAC, for øvrigt sammen med danske Draken. Der blev i alt bygget over 100 stk. af typen.

I de efterfølgende år fortsatte presset fra de arabiske lande, og IAF gennemførte mange dybe angreb, hvor flere MIG, fløjet af russiske piloter, blev skudt ned.



Top
Nord Noratlas 2501IS i de karakteristiske israelske farver.

Bund venstre
Her ses en Avia S199 Mezek

Bund midt
En Bell AH-1 Cobra

Bund højre
*Endnu en stor transport flyver, som Israel har brugt:
Boeing 377 Stratocruiser*

Fotos af Niels Jorgen Lassen







Hatzerim – Israel Airforce Museum

I 1973 under Yom Kippur krigen, ødelagde IAF mange Ægyptiske og Syriske militære flyvepladser og raket batterier. A-4 Skyhawk og F-4 Phantom var kommet til, og begge blev hurtigt et effektivt våben. Israel lavede en del modifikationer til F-4, bl.a. RF-4E(S) med kamera i næsen. I løbet af krigen mistede IAF 102 fly, imod ca. 390 ægyptiske og Syriske fly.

Siden er IAF blevet tilført nye flytyper, bl.a. F-15I og F-16, sidste leveret i 1978. I 1980 arbejdede IAI på en videreudvikling af F-16 til IAI Lavi, som imidlertid blev opgivet gr. omkostninger.

IAF har også haft en del andre flytyper. Af transportfly bl.a. Nord Atlas, C-47, Boeing 377 Stratocruiser. Naturligvis også helikoptere, bl.a. Super Frelon, CH-53, S-55, og Bell Cobra i flere typer.

Museet har mange spændende effekter og fly udstillet, bl.a. Scud missiler, Boeing 707 fra Entebbe aktionen, kanon fra Beaufighter. Andre flytyper i IAF har været Gloster Meteor Dassault MD520, Super Mystere.



WTI - TRAINING THE TRAINER

TEKST - SØREN AUGUSTESEN
FOTO - SØREN AUGUSTESEN & SØREN NIELSEN

To gange om året afholdes det store Weapons and Tactics Instructor (WTI) kursus på Marine Corps Air Station (MCAS), Yuma i Arizona. FLYMAG var med under kurset i april måned.

At lande på en tør græsplæne i en park med en stor helikopter resulterer i én ting: Støv! Dette giver piloterne værdifuld træning i såkaldte "brownout" landinger. Her ses en CH-53E Super Stallion under landing.

Foto af Søren Nielsen

WTI - Training the trainer

To gange om året afholdes det store Weapons and Tactics Instructor (WTI) kursus på Marine Corps Air Station (MCAS), Yuma i Arizona. Hovedformålet med kurset er at uddanne Weapons and Tactics Instructors, instruktører i våben og taktik. De, der bliver udvalgt til at deltage i WTI kurset, er alle erfarne folk, og de samles på Yuma for at få en overbygning på de uddannelser og certificeringer de allerede har, således at de bliver eksperter på lige præcis deres område. Det gør at de kan være instruktører, når de kommer tilbage til deres enheder.

WTI kurset varer 7 uger. For at blive sendt på WTI, skal piloten indstilles af sin chef, samt opfylde en række krav, før de kan blive udvalgt til at deltage i øvelsen. For piloter er der især et krav om, at de skal have gennemført forskellige typer af certificeringer. Noget som adskiller WTI fra andre instruktørkurser er, at her samles de bedste piloter fra alle de flytyper som USMC flyver. Det vil sige, at MCAS Yuma bliver hjemsted for en lang række flytyper, som de til dagligt ikke har på basen.

Til dagligt huser MCAS Yuma Marine Air Group 13 (MAG-13), hvorunder der hører en række enheder:

- **Marine Fighter Attack Squadron 121**
"Green Knights" (F-35B Lightning II)
- **Marine Attack Squadron 211**
"Wake Island Avengers" (AV-8B Harrier II)
- **Marine Attack Squadron 214**
"Black Sheep" (AV-8B Harrier II)
- **Marine Attack Squadron 311**
"Tomcats" (AV-8B Harrier II)
- **Marine Fighter Training Squadron 401**
"Snipers" (F-5N Tiger II)

Under et WTI kursus ankommer alle de andre fly- og helikoptertyper som USMC råder over, så som F/A-18 Hornets, EA-6B Prowler, KC-130 Hercules, MV-22 Osprey, UH-1Y Huey, AH-1Z Viper og CH-53E Super Stallions, samt også AV-8B Harrier II fra andre enheder end dem, der er på MCAS Yuma.



Top venstre

Under et WTI kursus bliver der ikke kun brugt USMC fly, men også fly fra USAF og USN. Her har en KC-135 Stratotanker lige lavet en "overshoot" af landingsbanen på MCAS Yuma.

Bund venstre

En EA-6B Prowler lander på MCAS Yuma. Hvad der skal afløse Prowleren som USMC elektroniske krigsførelsesfly er endnu ikke afgjort.

Top højre

De gamle CH-53E Super Stallion helikoptere spiller stadig en stor transportrolle i USMC, og de bruges intensivt under WTI. At flyve rundt og lande i Arizonas ørken, resulterer dog i at der kommer sand ind alle steder, og helikopteren bliver heller ikke ren af det!

Bund højre

En MV-22 Opsprey letter til endnu en WTI mission. I baggrunden under sunshelterne ses fremtidens fly i USMC, nemlig to stk F-35B. B-modellen skal i USMC afløse både AV-8 Harrier og F/A-18 Hornet.

Fotos af Søren Augustesen





En MV-22 Osprey hviler ud efter endnu en lang dag under WTI kurset.
Foto af Søren Augustesen



Top venstre

3 MV-22B Ospreys er startet, mens endnu en gør klar.

Bund venstre

En AH-1 Cobra er på vej ind til landing, i baggrunden ses en del af de MV-22'ere der deltager til WTI.

Top højre

En F/A-18 taxier ud til dagens første mission.

Bund højre

Crewet checker at er alt som det skal være.

Fotos af Søren Nielsen

WTI - Training the trainer

I de 7 uger kurset varer, har de en unik mulighed for at træne sammen, ikke bare med hinanden, men også med landtropper, som også er en del af WTI. Til en WTI indgår der ca. 90 fly og helikoptere og omkring 4500 personel. Det betyder at WTI kan afvikle missioner på et langt højere kompleksitetsniveau, end det normal er muligt for de enkelte enheder.

De første 3 ½ uger af kurset er akademiske, og de sidste 3 ½ uger er den praktiske del. Den første akademiske uge bliver brugt på, at give eleverne det store samlede overblik over, hvad fly-delen af USMC kan gøre. I slutningen af ugen kommer eleverne gennem et kursus i risikovurdering. Dette gøres så de, når de kommer tilbage til deres enheder, kan hjælpe deres overordnede officerer med at træffe beslutninger omkring de risici, der er forbundet med træning og missioner i den virkelige verden.

I den første uge involveres piloter fra alle typer fly og helikoptere som USMC råder over. I uge to, bliver eleverne delt i grupper alt efter, hvad de flyver. Helikopterpiloterne vil køre en række klasser sammen om emner, der er relevante for alle typer helikoptere, og jagerpiloterne vil ligeledes køre en række klasser, der er relevante for dem.

I den tredje uge bliver eleverne delt yderligere op i grupper efter flytype. Herefter køres en række kurser specifikt på hver enkelt flytype. I disse kurser bliver der både kigget på de systemer som den enkelte flytype råder over, de våbentyper der er til rådighed, samt hvordan disse systemer og våben bedst bruges i kamp. Når denne del af WTI er overstået, flyttes fokus fra det akademiske til det praktiske, og eleverne skal nu ud og øve, alt det de har lært, i luften.

I den første uge af den praktiske del fortsætter eleverne i grupperne fra den sidste uge af den akademiske del, således at piloterne inden for hver flytype træner sammen, adskilt fra de andre. Det gør at piloterne lærer at mestre alle de våbensystemer og taktikker de lærte i den sidste akademiske uge.



Der bliver også skudt med skarpt under WTI.
Foto af Søren Nielsen

WTI - Training the trainer

I uge to af den praktiske del begynder piloterne at flyve med andre flytyper. Igen er de delt op således at forskellige helikoptertyper flyver sammen, og forskellige jagerfly flyver sammen. Der bliver ikke fløjet "blandede" missioner, hvor jagerfly og helikoptere flyver sammen. I denne uge lærer eleverne taktikkerne bag at flyve missioner med forskellige fly og helikoptertyper.

I den tredje og sidste praktiske uge, bliver det hele slået sammen og alle flyver med alle, således at jagerpiloterne lærer taktikkerne bag det at flyve missioner med helikopterpiloterne og omvendt.

I et WTI forløb deltager omkring 230 elever, og instruktørstaben ligger på omkring 90. Det sker dog, at der hentes flere instruktører ind, hvis der er mange elever. Disse instruktører er alle tidligere WTI elever.

Det sker at der optages elever fra andre lande på et WTI. Til kurset i april 2013 var der piloter fra Royal Air Force, Royal Australian Air Force og Royal Canadian Air Force, som tog del i WTI kurset. Ligeledes integreres der også piloter fra flåden og flyvevåbenet i enkelte faser af et WTI forløb.

Hovedformålet med flydelen af USMC er at yde luftstøtte til landtropperne, og dette er et gennemgående tema i hele WTI forløbet. Der deltager også en hel bataljon marineinfanterister i den praktiske del af WTI kurset, og de deltager i mange af de missioner, som især helikopterpiloterne flyver. Derudover gennemfører de også andre øvelser, mens de er på Yuma, for at maksimere deres udbytte af øvelsen.



Top venstre

*En F-5N Tiger II fra VMFT-401 Snipers lander efter endnu en WTI mission.
Foto af Søren Augustesen*

Midt venstre

*Under WTI samles en lang række fly på MCAS Yuma. Her er det dog en række lokale Harrier der venter på deres næste mission under deres sunshelters.
Foto af Søren Augustesen*

Højre

*En laserstyret bombe fanget i det splitsekund den rammer sit mål. Her ses det tydeligt hvor præcise moderne laserstyrede bomber er. Målet der blev sigtet efter var "vinduet" til højre for der hvor bomben rammer.
Foto af Søren Augustesen*

Bund venstre

*Selv om den laserstyret bombe ikke har nogen sprænghovede, er der utrolig meget kinetisk energi sådanne en omgang laserguided beton.
Foto af Søren Nielsen*



MAWTS-1

WTI øvelsen organiseres og styres af Marine Aviation Weapons and Tactics Squadron One (MAWTS-1). MAWTS-1's historie kan spores tilbage til tiden efter anden verdenskrig, hvor de første Marinepiloter begyndte at flyve fra flådens hangarskibe. For at opnå den bedste træning blev der i starten af 1950'erne oprettet såkaldte Special Weapons Training Units (SWTU) på både øst- og vestkysten.

I 1960'erne blev brugen af konventionelle våben føjet til træningspensummet i SWTU'erne. Med tiden voksede SWTU'erne, og blev omdøbt til Marine Air Weapons Training Units (MAWTU), placéret på MCAS Cherry Point i North Carolina og MCAS El Toro i Californien.

I 1975 blev der nedsat en kommission, der skulle undersøge, hvordan træningen af Marine piloter kunne forbedres og effektiviseres. Dette arbejde resulterede i dannelsen af WTI øvelserne, som havde det formål at uddanne Marine piloterne til at være instruktører for deres kollegaer i deres enhed.

I efteråret 1976 og foråret 1977, blev der afholdt WTI kurser på både MCAS Cherry Point og MCAS El Toro. I Maj 1977 og Februar 1978 blev de første to samlede WTI kurser afholdt på MCAS Yuma i Arizona. Som følge af den store succes med det samlede WTI kursus på MCAS Yuma, blev MAWTS-1 oprettet på MCAS Yuma den 1. Juni 1978.

Når MAWTS-1 ikke afholder WTI kurser, rejser deres instruktører ud til Marine Corpsenheder rundt om i verden. Her underviser de blandt andet i nogle af de certificeringer, som er blandt optagelseskravene for at kunne deltage i WTI kurset. Desuden er det MAWTS-1, som er ansvarlig for at opdatere alle træningsmanualerne, som bliver brugt i enhederne, ligesom de også er ansvarlige for at udvikle og opdatere de taktiske manualer.



Top venstre

Ankommer i stil! En delegation af højtstående officerer ankommer til Yodaville i 2 CH-46 Sea Knights.
Foto af Søren Augustesen

Bund venstre

En MV-22B står tændt, med rotorene igang, og venter på at blive meldt klar til tage afsted til den næste mission. Denne mission blev fløjet af intet mindre end 8 MV-22B
Foto af Søren Nielsen

Midt

En AV-8B Harrier taxier tilbage, efter fuldendt mission. Både de lokale AV-8B enheder, samt andre USMC enheder deltager i WTI kurset.
Foto af Søren Nielsen

Højre

En anden lokal enhed som har travlt under WTI er VMFT-401 "Snipers", som er en Aggressor enhed, der flyver F-5N Tiger II fly. De bruges til at agere fjendtlige fly overfor de USMC enheder der deltager i WTI øvelsen.
Foto af Søren Augustesen

Yodaville

Lidt uden for Yuma, tæt ved den mexicanske grænse, ligger et af USMC's øvelsesområder. I øvelsesområdet ligger byen Urban Target Complex (R-2301-West), der blandt Marine Corps soldater bedre er kendt som Yodaville - opkaldt efter radio kaldnavnet på den pilot, der fik ideen til byen, Major Floyd Usry. Byen er opbygget af containere, som er stablet i flere etager, med gader og påmalede døre og vinduer. Byen bruges til at træne Close Air Support (CAS) i byområder, og den er den første af sin art i USA.

Under WTI bruges Yodaville til at træne både Forward Air Controllers (FAC) og piloter i CAS i byområder. FAC'erne som skal træne, opholder sig ca. 300 meter fra Yodaville. Her får de af instruktøren, udpeget et mål i byen, som skal rammes. Det kan f.eks. være et bestemt vindue i en bygning. Herefter er det FAC'ens opgave at forklare piloten, som kredser over byen, hvilket mål det er, der skal rammes. Hvorefter piloten belyser målet med sin laser, og kaster en laserstyret øvelsesbombe mod målet.

For at gøre det hele lidt mere realistisk, tager en gruppe Marinesoldater opstilling ved siden af FAC holdet med nogle tunge maskingeværer, og er klar til at "nedkæmpe" forskellige mål i byen. På den måde lærer FAC'en at kalde luftstøtte ind, mens der skydes og larmes omkring dem. Ligeledes er der også tropper med simulerede varmesøgende jord-til-luft missiler i nærheden, så piloterne kan komme "under beskydning", mens de udføre deres angreb.

Når man er så tæt på målet, kan man faktisk høre en hvislen i luften, få sekunder før bomben rammer sit mål. Man ser også tydeligt med hvilken præcision, at moderne præcisionsvåben kan ramme deres mål, når en laserstyret bombe skærer sig igennem containerbygningen under en meter fra det "vindue", som FAC'en har udpeget. Den slags præcision er nødvendig, når der ydes CAS i byområder, og den træning som både FAC'erne og piloterne får i Yodaville er uvurderlig, når de udsendes til krigszoner rundt om i verden.



Top

Her ses det udstyr der bliver brugt til simuleringen af forskellige jord-til-luft missiler. Ved at kunne simulere forskellige slags jord-til-luft missiler, er det en vigtig del af piloternes træning, at de skal undvige på den rigtige måde, hvis/når der bliver skudt et missil efter dem. Foruden en elektronisk simulering, bruges der også såkaldte "Smokey sam", som er ikke guidede små raket drevet skummissiler, som giver, et hvidt røg spor eftersig, således at det virker mere realistisk for piloten, da det giver piloten noget visuelt at kunne se at der bliver "skudt" efter dem, Foto af Søren Nielsen

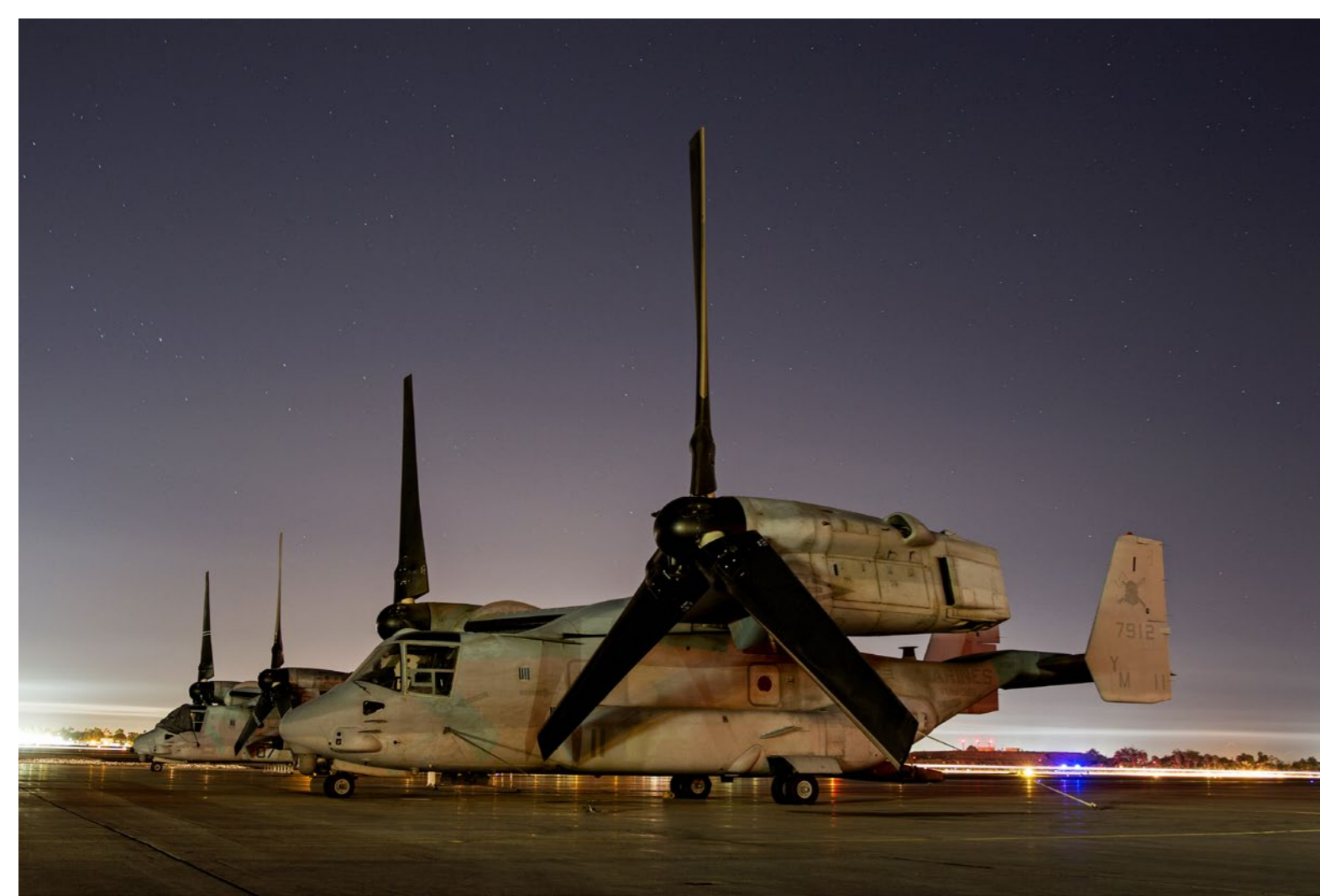
Bund højre

Tropperne der træner i Yodaville får ofte besøg af højtstående officerer som gerne vil ud og se nærmere på hvad der sker. Her forklare underviseren (med kortet) hvad planen er for det næste angreb, til en højtstående officer der er kommet forbi på et kort besøg. Foto af Søren Augustesen

Bund venstre

Hvis stressfaktoren hos de Marinesoldater der skal trænes i at være FAC ikke er højt nok, kan presset på dem øges lidt ved at sætte tre andre soldater til at skyde med maskingeværer mod mål i byen mens et angreb skal kaldes ind. Foto af Søren Augustesen





Top venstre
To MV-22B Ospreys hviler ud efter endnu en lang dag under WTI kurset.
Foto af søren Nielsen

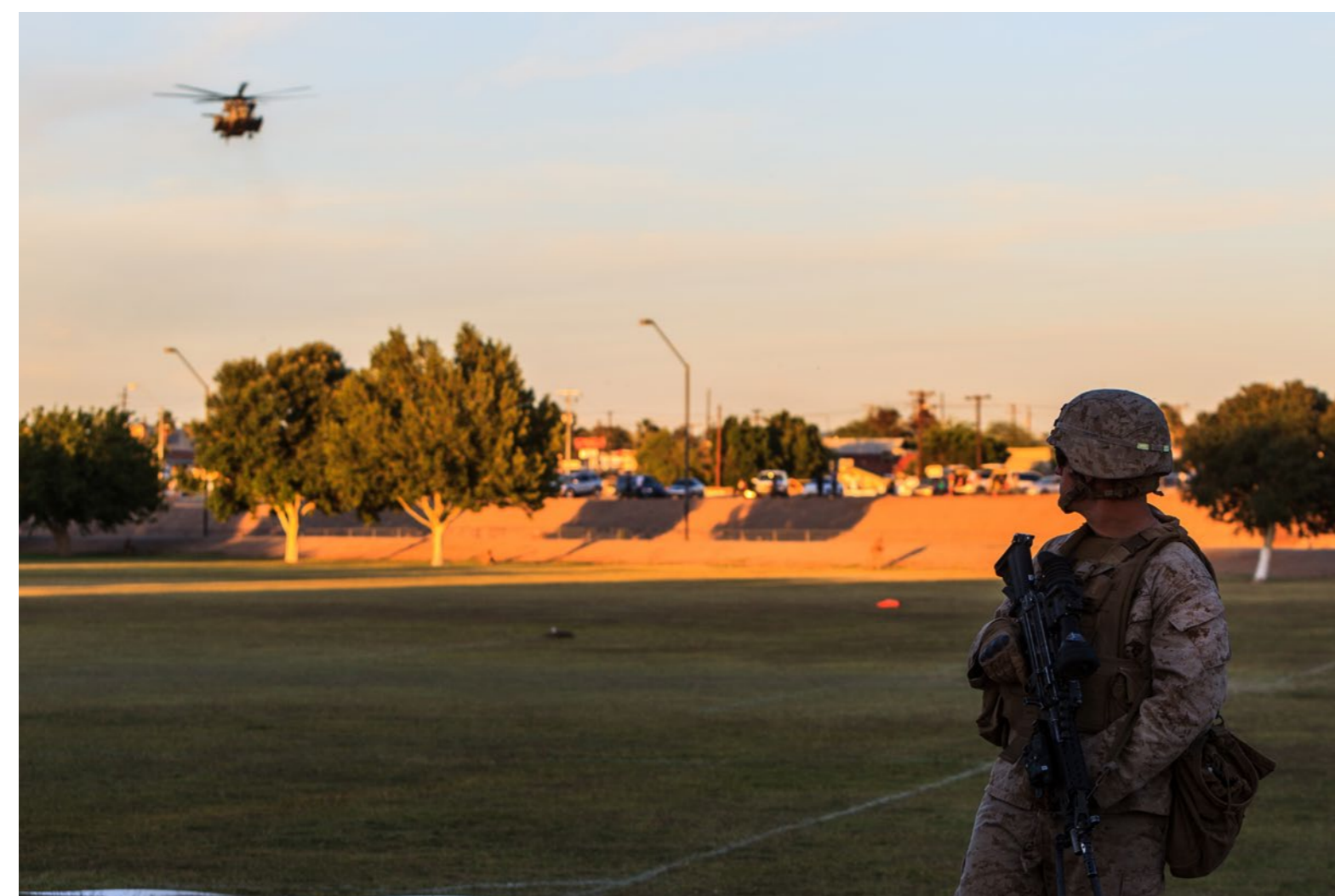
Top højre
En række F/A-18C Hornets venter på deres næste mission.
Foto af Søren Augustesen

Bund venstre
Den store CH-53E Super Stallion gør klar til start.
Foto af Søren Nielsen

Bund højre
WTI missionerne forsætter også efter mørkets frembrud.
Her venter en F/A-18C Hornet på den næste mission.
Foto af Søren Augustesen

Bund midt
Klar til den næsten mission i mørket. WTI foregår hele døgnet rundt.
Foto af Søren Nielsen





Humanitarian Aid/Disaster Relief

Et af de afsluttende elementer i WTI kurset har i mange år været den såkaldte Non-combatant Evacuation Operation (NEO), som gik ud på at træne i at hente civile amerikanere ud af et område hvor de var i fare.

I WTI kurset i april 2013, var denne del blevet ændret til en HA/DR øvelse, som står for Humanitarian Aid/Disaster Relief. Øvelsen går ud på at simulere en humanitær indsats i et katastrofeområde. Øvelsen foregår i en lille lokal park ikke så langt fra MCAS Yuma, og går kort fortalt ud på, at der skal flyves personel og forsyninger ind i et område, hvor der er sket en humanitær- og/eller naturkatastrofe. Dette er en type mission som USMC oftere og oftere bliver sat til at udføre i den virkelige verden, og derfor er den kommet med i WTI for at kunne optimere indsatsen på netop dette område.

Det at HA/DR øvelsen foregår i en lille lokal park, og ikke i et af de store øvelsesområder, som der ellers er mange af i området, gør, at piloterne får en realistisk træning i at flyve og lande i civile områder, hvor der er mange forhindringer, der skal tages hensyn til under indflyvningen, så som træer og lygtepæle samt civil trafik på jorden.

For de piloter der skal lande i parken, er der ikke den store forskel fra NEO til HA/DR. Dem der mærker den største forskel er tropperne på jorden, der nu ikke bare skal have en flok civile ombord i nogle af helikopterne, men også skal losse en masse udstyr fra de helikoptere, der lander i parken, samtidig med at de skal holde området sikkert.

De første der bliver fløjet ind med de store CH-53E Super Stallion helikoptere er Marine Corps soldater, som skal sikre landingsområdet, og holde "lokalbefolkningen" på afstand, så de efterfølgende helikoptere kan lande sikkert. Når området er sikret, og der er dannet en ring af soldater omkring landingsområdet, markeres de to steder i parken, hvor de efterfølgende helikoptere skal lande, og de to næste helikoptere kaldes ind. Samtidig cirkler to UH-1Y Huey helikoptere over parken for at yde støtte fra luften.

Top venstre

De første to CH-53E Super Stallion helikoptere der lander i parken er fyldt med Marinesoldater, hvis opgave er at sikre området, og markere de to landingszoner som de efterfølgende helikoptere skal lande i.

Top højre

Så snart helikopteren er landet begynder marinesoldaterne og losse de forsyninger der er ombord på helikopteren af ved hjælp af gaffeltrucks.

Midt

En loadmaster holder øje med højden og hjælper piloten med at guide helikopteren ind til en sikker landing.

Bund venstre

En Marinesoldat tjekker den næste af de store CH-53 Super Stallion helikoptere der er på vej ind for at lande i parken.

Fotos af Søren Augustesen

Top venstre

Efter at have cirklet over parken i længere tid og ydet luftstøtte, lander den ene af to UH-1Y Huey helikoptere for at samle en "tilskadekommen" soldat op og flyve ham væk fra parken.

Foto af Søren Augustesen

Bund

Operationen med at flyve forsyninger ind i parken forsætter længe efter mørkets frembrud, hvilket er god træning for piloterne i at lande i afgrænsede områder i mørke.

Foto af Søren Nielsen

Midt

En stor CH-53E under landing i den lille park midt i Yuma.

Foto af Søren Nielsen

Højre

En af de mange marinesoldater sikrer området mens endnu 2 CH-53E Super Stallions er på vej ind til området med nye forsyninger.

Foto af Søren Nielsen



Humanitarian Aid/Disaster Relief

Det næste der ankommer til parken er samaritter, læger og medicinsk udstyr. Ved siden af landingsområdet opstilles et behandlingsområde, hvor der kan simuleres behandling af tilskadekomne. Herefter følger en jævn strøm af CH-53 helikoptere som ankommer to og to, og lander i parken. Når de er landet og støvet har lagt sig, bliver de losset af soldaterne på jorden, der så hurtigt som muligt skal have tømt helikopterne, således at deres tid på jorden minimeres.

Midt i strømmen af CH-53 helikoptere, opstår der pludselig larm og tumult, da en gruppe "lokale" forsøger at trænge ind på området. Det er nu op til sikkerhedsteamet at få standset de lokale fra at trænge ind, og få tilbageholdt dem således, at operationen kan fortsætte. De Marinesoldater, der står for sikkerheden, får dog hurtigt styr på situationen, og de indtrængende "lokale" føres bort fra området, og operationen kan fortsætte

Da mørket begynder at falde på, kommer der en melding om en "tilskadekomne", og det er derfor nødvendigt for den ene af de to UH-1Y Huey helikoptere at lande og samle den tilskadekomne op. Da helikopteren er landet, bliver den tilskadekomne bragt til helikopteren og fløjet væk fra området.

Øvelsen fortsætter også efter mørket frembrud, hvor de store CH-53 helikoptere fortsat lander to og to i den efterhånden mørke park. Øvelsen er ikke kun god og realistisk træning for USMC, men det giver også lokalbefolkningen i Yuma muligheden for, at se hvad USMC kan præstere

En stor tak til Cpl. William Waterstreet, Public Affairs MCAS Yuma, samt MAWTS-1 for muliggørelse af denne artikel.



Top venstre / midt / bund højre

Lige omkring solnedgang, sætter himmelen en fantastisk scene til denne operation, med røde og lilla farver.

Top højre

Operationen med at flyve forsyninger ind i parken forsætter længe efter mørkets frembrud, hvilket er god træning for piloterne i at lande i afgrænsede områder i mørke.

Bund venstre

Støvet virvles op år en så kraftig helikopter lander.

Fotos af Søren Nielsen

FINLANDS GRÆNSEBEVOGTNING

TEKST & FOTO - PER VOETMANN

Som nabo til Rusland, og som et af de lande der har del af de ydre grænser af EU, er der brug for en grænsebevogtning i Finland. Per Voetmann giver jer et indblik i denne tjeneste.



En af styrkens 2 Dornier Do-228. Den anvendes primært til at patruljere farvandet omkring Finland. Men den ene har også lige deltaget i en fælles EU-operation i Middelhavet, hvor den har assisteret den italienske kystvagt med at spotte flygtningeskibe fra Nordafrika.

Foto af Per Voetmann



Finlands grænsebevogtning

Siden sin selvstændighed i 1917, har Finland værdsat sin suverænitet og passet på sit territorium. Finlands indsats i 2. Verdenskrig er selvkært det mest markante udtryk herfor. Mindre spektakulært er det imidlertid også sket gennem en omfattende og højst professionel grænsebevogtning.

I 1919 oprettede Finland således en særlig grænsebevogtning styrke. Styrken blev organisatorisk placeret under Indenrigsministeriet. Men i realiteten var der snarest tale om en militær styrke, der havde særlige opgaver omkring bevogtningen af Finlands land- og søgrænser.

Styrken er i dag stadig fokuseret på grænserne. Og efter Finlands medlemskab af EU i 1995, har den også fået til opgave at bevogte EU's ydre grænser, ikke mindst mod Rusland. Til opgaverne i dag hører således grænseovervågning, grænsekontrol, kriminalitetsbekæmpelse, sikkerhed til søs (redning), internationalt samarbejde og militært forsvar. Styrken har stadig et paramilitært præg, men har – som det ses – også mere politimæssige og civile opgaver.

Efter danske forhold er der tale om en ganske stor og potent styrke. Den består af 2700 mand, 4 større bevogtningsfartøjer, omkring 50 mindre både, 12 helikoptere og 2 fly. Man bemander en række poster og grænsestationer i Finland og farvande rundt omkring Finland. Operationsfeltet er i øvrigt stort. Grænsebevogtningens helikoptere ses bl.a. med mellemrum til øvelser i Danmark (Bornholm). Og en af styrkens 2 Do-228 er netop returneret til Finland efter at have gennemført patruljetjeneste i det sydlige Italien (Middelhavet).

Top venstre

Bell 412 er arbejdshesten i grænsebevogtningens helikopterflåde. Men alt tyder på, at den gradvist skiftes ud med Super Puma, som der netop er indkøbt yderligere 2 af.

Bund venstre

Super Puma, grænsebevogtningens nye arbejdshest.

Bund højre

Grænsebevogtningen anvender også et par Agusta Westland Koala. Her ses en af dem på vej til landing i Lappeenranta i det østlige Finland.

Fotos af Per Voetmann



Finlands grænsebevogtning

SSamlet bevogter styrken omkring 3900 km grænse. Heraf 1340 km mod Rusland, 1250 km søgrænse og omkring 1300 km mod Norge og Sverige.

Materiellet er forholdsvis nyt. Skibe, helikoptere og fly moderniseres og udskiftes løbende.

Aktuelt anvendes bl.a. typer som Do-228, Super Puma og AB 412. Super Pumaen bliver formentlig mere dominerende, idet de seneste materielbestillinger netop har omfattet et par af dem, der så skal afløse et par af AB 412erne.

Top højre

Merikarhu (Søbjørnen) – et af grænsebevogtningens patruljeskibe i isfyldt farvand.

Foto af Per Voetmann

Bund venstre

Bell 412 er arbejdshesten i grænsebevogtningens helikopterflåde. Men alt tyder på, at den gradvist skiftes ud med Super Puma, som der netop er indkøbt yderligere 2 af.

Foto af Per Voetmann

Bund højre

Dornier og Koala i spektakulær dobbeltstart ved Lappeenranta Airshow 2013. Som det ses, er lidt regn ingen hindring.

Foto af Per Voetmann



RIAT IGENNEM TIDERNE - '07 TIL '09

TEKST & FOTO - SØREN AUGUSTESEN

USAF 60 års jubilærum, og et show der ikke blev til noget, er blandt andet det vi ser nærmere på i del 4 af denne artikel serie af Søren Augustesen, der giver os et fantastisk tilbageblik på 15 år med Royal International Air Tattoo.



En F-15E Strike Eagle fra RAF Lakenheath starter dens opvisning med et imponerende take-off.

Foto af Søren Augustesen

RIAT 2007

Vejrudsigten for Fairford så ikke for god ud, men lørdagen så ud til at være den bedste af de to showdage. Dette betød at langt de fleste af dem der tog til RIAT kom om lørdagen. Dette skabte meget lange køer på de små veje allerede fra morgenstunden af.

En af grundene til at mange mennesker valgte at tage til showet var, at USAF havde taget det tunge skyts med. Grunden til at USAF var stærkt repræsenteret ved showet var, at hovedtemaet var 60 års jubilæet for USAF. Blandt de deltagende fly fra USAF var de store bombefly, B-1B Lancer, B-2A Spirit og B-52H Stratofortress. Tank- og transport flyene var repræsenteret ved C-5B Galaxy, C-17A Globemaster III, KC-135 Stratotanker, C-130 Hercules og KC-10A Extender. Af jager og angrebsfly var der blandt andet A-10A Thunderbolt II, F-117A Nighthawk, F-16C Fighting Falcon og F-15E Strike Eagle. Af historiske fly var der P-40M Kittyhawk, P-51D Mustang samt andre. Hovedattraktionen var dog opvisningsholdet The Thunderbirds som fik deres RIAT debut.

Der var dog mange andre flyvevåben der havde fundet vej til Fairford, og blandt dem var det Ungarske Flyvevåben, som for første gang sendte en JAS-39D Gripen til showet. Højdepunktet for mange var dog nok de to Indiske Su-30MKI Flanker og Il-78MKI Midas tankfly, som kom fra RAF Waddington hvor de, sammen med andre Su-30MKI'ere, havde deltaget i en øvelse. En tredje Flanker gav en kort flyve demonstration om lørdagen. Flyveopvisningen blev dog domineret af USAF, hvor især The Thunderbirds, A-10 Thunderbolt II og F-117 Nighthawk imponerede.



Bund venstre

Il-78MKI Midas tanker fra det Indiske Flyvevåben lander for showet. Tankflyet og de to Su-30MKI Flankers havde deltaget i en øvelse på RAF Waddington sammen med en række andre Su-30MKI Flankers.

Top midt

En B-1B Lancer trækker "røgringe" fra vingespidsene under landing inden showet.

Bund midt

En af de to Indiske Su-30MKI Flankers, som var udstillet under showet, letter på hjemrejsedagen i mod en trist og grå himmel.

Top højre

En F-16C fra opvisningsholdet The Thunderbirds laver en hurtig forbiflyvning i meget fugtigt vejr. Et vejr der desværre er blevet mere reglen end undtagelsen ved RIAT i de seneste år.

Bund højre

En sort malet Italiensk Tornado bliver holdt lavt efter takeoff på hjemrejsedagen.

Fotos af Søren Augustesen



Top venstre

Med fuld efterbrænder på alle 4 motorer letter en B-1B Lancer fra Dyess Air Force Base på hjemrejsedagen.

Bund venstre

Den nu skrottede Nimrod Mk II, lagde også vejen forbi RIAT 2007 på begge show dage. Den landede ikke, men foretog blot et par forbiflyvninger.

Bund midt

En Hollandsk F-16B Fighting Falcon fra den hollandske omskolingsenhed, letter på hjemrejsedagen.

Top højre

En tosædet Rafale fra det franske flyvevåben, gav en flot opvisning på begge showdage - endda med blå himmel (noget af tiden).

Bund højre

Faste gæste til RIAT er selvfølgelig Red Arrows i deres karakteristiske røde Hawk fly. Holdet gav deres sædvanlige flotte opvisning begge dage.

Fotos af Søren Augustesen





RIAT 2008

RIAT 2008 vil altid blive husket for én ting: at det blev aflyst! I dagene op til showet passerede mange voldsomme regnskyl ind over området, og forvandlede de marker hvor biler skulle parkere til sumpområder. Det betød at arrangørerne fredag eftermiddag valgte at aflyse showet både lørdag og søndag. Inden showet blev aflyst fredag aften, nåede RAF Fairford at lægge hus til et fint besøg af den engelske dronning, som skulle overrække RAF deres nye fane.

Begivenheden blev markeret med et fly-past af en lang række formationer af næsten alle de flytyper som RAF råder over, lige fra de små træningspropel fly, til de store C-17 Globemaster III transportfly.

Som nævnt blev selv showet aflyst fredag aften, og det betød at de entusiaster som boede på campingpladsen lige uden for RAF Fairford basen, kunne gå en hel weekend, hvor vejret faktisk var godt, og se ind på en base fyldt med fly fra hele verden, hvor der ikke skete noget som helst - det var ikke sjovt.

Heldigvis blev dem der var FRIAT medlemmer, lukket ind på den sædvanlige tribune på afrejse dagen om mandagen, så lidt fotografering fik man.

Top venstre

En græsk RF-4 Phantom II lander før showet i 2008. Flyets bemaling fejrer 50 års flyvning med F-4 Phantoms i det græske flyvevåben.

Top højre

En F-117 Nighthawk fra Holloman AFB i New Mexico gav opvisning både lørdag og søndag. Opvisningen bestod af et par forbiflyvninger, blandt andet dette low-pass.

Midt top

En RAF Typhoon pilot ser efter en amerikansk F-22 Raptor der letter for at flyve dens demo rutine i dagene på til det aflyste show.

Midt bund

En dansk F-16B Fighting Falcon "vinker farvel" da den letter på hjemrejsedagen.

Bund højre

En fransk Mirage F.1 i fuld specialbemaling letter efter det aflyste 2008 show.

Bund venstre

En Canadisk CF-188 Hornet letter på hjemrejsedagen. Flyvets bemaling markerer 50 året for det fælles nordamerikanske luftforsvar.

Fotos af Søren Augustesen

RIAT 2009

Efter det aflyste show i 2008, var der op til showet i 2009 mange spekulationer om hvorvidt showet ville blive gennemført, og om arrangørerne stadig kunne få opbakning fra flyvevåben rundt om i verden i den begyndende økonomiske krise. Heldigvis blev showet gennemført, og der var igen mange spændende og sjældne fly med til showet. Højdepunkterne var blandt andet A-10 Thunderbolt II, Rafels, JAS-39 Gripen fra både Ungarn og Sverige, Græsk RF-4 Phantom II med specialbemaling, og en C-130H Hercules fra det Algerske Flyvevåben, som blev den 51. nation der har deltaget ved et RIAT.

Der var et par flytyper som havde deres debut, blandt andet en Italiensk C-27J Spartan transportfly, der gav en lige så spektakulær opvisning som dens forgænger G.222'eren. 2009 var også året hvor den legendariske Vulcan bomber vente tilbage til RIAT for første gang siden 1991. Det vakte stor glæde og jubel blandt alle til showet da Vulcanen lettede og gav et imponerende display. Den lange og svære restaurerings periode har helt sikkert været det hele værd, når man ser dette imponerende fly i luften.



Top

En italiensk C-27J Spartan letter til dens første opvisning til et RIAT. Flyet afløste den legendariske G.222 i det italienske flyvevåben, og dens opvisning er lige så imponerende.

Bund venstre

En A-10 Thunderbolt II fra den nu nedlagte enhed på Spangdahlem i Tyskland.

Bund midt

En JAS-39C Gripen fra det Ungarnske flyvevåben gav en flot opvisning under RIAT 2009 showet.

Bund højre

2009 var året hvor Vulcan bombeflyet, efter mange års restaurering, endelig vendte tilbage til RIAT, og den gav en flot opvisning på begge dage.

Fotos af Søren Augustesen



RED FLAG - ALASKA

TEKST & FOTO - SØREN NIELSEN

Du kender måske Red Flag, og forbinder det med Nellis AFB i Nevada, men det er ikke kun på Nellis AFB at der afholdes Red Flag. FLYMAG har taget turen til Alaska, hvor der også bliver afholdt Red Flag.



Skyerne ligger lavt og tungt over Joint Base Elmendorf-Richardson, mens denne E-767 fra Japan Air Self-Defense Force taxier ud.

Foto af Søren Nielsen

Red Flag - Alaska

De fleste, der kender til Red Flag, vil forbinde det med Nellis AFB, Nellis' ranges i Nevadas ørken og bjerge. Men det er dog ikke kun her Red Flag afholdes. Red Flag - Alaska er tilsvarende Red Flag på Nellis AFB, en multi-service, multi-national, air-combat øvelse. Øvelsen er under Pacific Air Forces of the US Air Force. Øvelsen hed oprindeligt Cope Thunder, og begyndte i 1976 på Clark Air Base, Filippinerne. Efter vulkanudbruddet på Mount Pinatubo i 1992 blev Cope Thunder flyttet til Eielson Air Force Base i Alaska, og i 2006 blev Cope Thunder omdøbt til Red Flag - Alaska.

Fra begyndelsen har det vigtigste mål med øvelsen været at forbedre aircrews evne til at håndtere det høje stressniveau i kampsituationer. Mens denne hensigt er forblevet uændret, er øvelsen i høj grad udvidet til at, bogstaveligt talt, "overvælde sanserne med combat simulations". Forud for Operation Desert Storm havde mindre end en femtedel af US Air Forces primære jagerpiloter været i kamp. Mens andelen af kamp-erfarne piloter er steget i de seneste år, havde en høj procentdel af piloterne på det tidspunkt ingen kamperfaring overhovedet. Analyser viser, at de fleste tab under air-combat sker i løbet af en af de første 8 til 10 missioner. Derfor er målet for Red Flag - Alaska at give alle aircrews disse første vitale missioner, for at øge deres chancer for at overleve, hvis de kommer i rigtige kampsituationer.

I dag er både Eielson Air Force Base og Joint Base Elmendorf-Richardson (tidligere Elmendorf Air Force Base) hjemstedet for Red Flag - Alaska. Hver øvelse er en fælles / koalition, taktisk aircombat øvelse, som svarer til den operationelle kapacitet i de deltagende enheder. Med andre ord, involverer øvelsen ofte flere enheder, hvis militære mission kan afvige væsentligt fra de andre deltagende enheder. Red Flag - Alaska mission planners tager disse faktorer i betragtning, når øvelsen skal planlægges og tilrettelægges, så deltagerne får maksimal træning, uden at de stilles ringere end modstanderne under simulerede kampsituationer.

Top venstre

En F-15K Slam Eagle, fra Republic of Korea Air Force, starter med fuld afterburner. Det var første gang at ROKAF havde fløjet deres F-15K over stillehavet til en øvelse.

Top højre

To EA-18G Growler gennemgår de sidste checks, inden dagens første mission starter.

Bund

To F-15J fra JASDF, taxier ud til start.

Fotos af Søren Nielsen





Top venstre

F-15K fra Syd Korea, F-16 fra Alabama, og F-15J fra Japan, ses her på flightninen på Eielson AFB.

Bund venstre

En KC-135 fra Hickam AFB på Hawaii er på vej ud på dagens anden mission. Tankere er en vigtig del af træningen til Red Flag.

Bund midt

En C-130 fra Japan ses under landing på Joint Base Elmendorf-Richardson.

Top højre

To A-10ere ligger ved siden af den KC-135 Stratotanker, som de lige har refuelet fra, mens de venter på at de sidste får tanket op, så de kan forsætte kampen under denne Red Flag mission.

Bund højre

Både piloter og flyver, viser sig frem! Det er første gang at denne F-15K Slam Eagle fra Syd Korea har taget turen over stillehavet for at deltage i en øvelse.

Fotos af Søren Nielsen



Red Flag - Alaska

Red Flag - Alaska deltagere er organiseret i en "Red"-aggressor styrke og en "Blue"-koalitionsstyrke, samt en "White"-neutral styrke, der repræsenterer den neutrale kontrollerende enhed. "Red force" inkluderer air-to-air fightere, ground-control interception enheder, og surface air defense enheder, for at simulere trusler fra potentielt fjendtlige nationer. Disse styrker anvender generelt defensive counter-air taktikker instrueret af ground-control intercept sites.

Range threat emitters, er elektroniske enheder, som ved hjælp af at sende signaler simulerer anti-luftskyts, artilleri og jord-til-luft-missiler, for at give værdifuld jord-til-luft-træning. "Blue force" inkluderer det fulde spektrum af amerikanske og allieredes taktiske- og støtteenheder. Da "Red" og "Blue" force mødes i et simuleret fjendtlig træningsområde, falder jobbet for at styre denne simulerede krig og sikre, at alt er sikkert for alle enheder, til "White"-neutral styrke.

I gennemsnit er mere end 1.000 mennesker, og op til 60 fly udstationeret på Eielson Air Force Base og yderligere er 500 personer og 40 fly udstationeret på Joint Base Elmendorf-Richardson, til hver Red Flag - Alaska øvelse. De fleste deltagende enheder til Red Flag - Alaska, ankommer en uge før den egentlige øvelse starter.

I løbet af denne tid, kan aircrew flyve en eller to missioner for at få mulighed for at orientere sig på de forskellige ranges, gøre fysiske og mentale forberedelser, indrette sig på lokale flyverestriktioner, modtage lokale sikkerheds- og overlevelsesbriefinger samt arbejde på at forberede orienteringsplaner.

Top venstre / top højre / midt bund
Man kan ikke sige CAS uden at sige A-10!

Top midt
En F-16 fra Alabama ANG taxier ud til dagens anden mission.

Bund venstre
Tre F-15K ligger på siden af tankeren og venter på at det bliver deres tur til at få gas!

Bund
Der drejes! Her ses cockpittet på en KC-135. Fotos af Søren Nielsen



F-15J fra JASDF starter med fuld afterburner, til dagens anden mission.

Foto af Søren Nielsen

Red Flag - Alaska

I de to ugers aktive fase af øvelsen, er aircrew udsat for ethvert tænkeligt trusselsscenario. Scenarierne er udformet til at opfylde specifik uddannelsesmålsætning for hver enkelt øvelse. Alle enheder er involveret i udviklingen af øvelsens træningsmål. På højdepunktet af øvelsen, kan op imod 70 fightere være i luften samtidig. Til en typisk Red Flag - Alaska gennemføres to kamptræningsmissioner hver dag.

Alle Red Flag - Alaska øvelser finde sted i det fælles Pacific Range Complex i Alaska samt i en del af den vestlige canadiske luftrum. Hele luftrummet består af omfattende Military Operations Areas, Special Use Airspace og ranges Samlet et luftrum på over 170.000 kvadratkilometer.

Siden starten har tusindvis af mennesker fra alle fire grene af det amerikanske militær samt væbnede tjenester fra flere andre lande fra hele verden, deltaget i Red Flag - Alaska og Cooperative Cope Thunder øvelser. Sidste år var mere end 5.000 mennesker udsendt til Red Flag - Alaska, og de deltagende aircrews fløj over 4.000 missioner.

Aircrews er ikke de eneste, der nyder godt af den Red Flag - Alaska oplevelsen. Øvelsen giver et operationscenter træningsmiljø for deltagere, såsom unit-level intelligence experts, maintenance crews, og command and control elementer.

Ved at give alsidige scenarier, anvende fælles verdensomspændende trusler og simulerede combat betingelser, giver Red Flag - Alaska alle en mulighed for at foretage de svære valg, der ofte kræves i kamp.



Top

To F-15K har modtaget fuel fra tankeren, og ligger og venter på at de sidste i "flokken" bliver færdige med at tanke.

Bund venstre

En lokal F-16 aggressor i artic bemaling.

Bund midt

En "legacy" hornet, holder en pause imellem missionerne.

Bund højre

Selv om det er august, er der natte frost i Alaska.

Fotos af Søren Nielsen





Red Flag - Alaska

På grund af de store økonomiske problemer i USA var mange enheder i det amerikanske beordret til at tage orlov, hvilket også betød, at alle Red Flag - Alaska i 2013 i første omgang var aflyst. Dette blev dog lavet om, og den første og eneste Red Flag - Alaska i 2013, blev afholdt i midten af august måned på Eielson Air Force Base og Joint Base Elmendorf-Richardson.

Mere end 60 fly og 2.600 medarbejdere fra US Air Forces aktive tjenester, Reserve og Air National Guard, US Army, US Navy, Japan Air Self-Defense Force, Royal Australian Air Force, New Zealand og Republic of Korea Air Force deltog i den to uger lange øvelse, Red Flag - Alaska 13-3

Øvelsen markerede den første gang, at koreanske og japanske styrker trænede sammen, ikke kun i Alaska, men for første gang nogensinde. Øvelsen markerede også, at det var første gang, at Republic of Korea Air Force havde fløjet deres F-15K Slam Eagles hele vejen fra Sydkorea og over Stillehavet.

Tidligere har Republic of Korea Air Force deltaget til Red Flag på Nellis AFB med deres F-15K Slam Eagles, disse var dog helt nye, og direkte leveringer fra Boeings fabrik i St. Louis. Japan Air Self-Defense Force deltog med deres version af F-15, Mitsubishi F-15J Eagle, en Boeing E-767 AWACS, samt tre C-130 Hercules. Royal Australian Air Force deltog med to E-7A Wedgetail (Boeing 737 AEW&C), og derudover bestod deltagerne i Red Flag - Alaska 13-3 af:

- **F-16C**, 18th Aggressor Squadron, Eielson Air Force Base
- **F-16CM**, 100th Fighter Squadron, Alabama Air National Guard, Montgomery Air National Guard Base
- **A-10**, 163rd Fighter Squadron, Indiana Air National Guard, Fort Wayne Air National Guard Station
- **EA-18G**, VAQ-132, NAS Whidbey Island
- **F/A-18C**, VFA-113, NAS Lemoore
- **KC-135**, 909th Air Refueling Squadron, Kadena Air Force Base
- **KC-135**, 96th Air Refueling Squadron, Hickam Air Force Base
- **KC-135**, 168th Air Refueling Wing, Alaska Air National Guard, Eielson Air Force Base
- **KC-130J**, VMGR-352, MCAS Miramar
- **HH-60G**, 210th Rescue Squadron, Alaska Air National Guard, Joint Base Elmendorf-Richardson
- **F-22A**, 90th Fighter Squadron, Joint Base Elmendorf-Richardson
- **E-3**, 962nd Airborne Air Control Squadron, Joint Base Elmendorf-Richardson
- **C-17**, 517th Airlift Squadron, Joint Base Elmendorf-Richardson
- **EC-130H**, 41st Electronic Combat Squadron, Davis-Monthan Air Force Base

Top venstre

Maintenance crewet gennemgår denne EA-18G fra VAQ-132, efter dagens første mission, så den er efter blot 2 timer er klar til endnu en mission.

Top højre

Alle fighters, med undtagelse af F-22A Raptors fra 90th Fighters Squadron holdt til på Eielson AFB. F-22Aerne har hjemme på Joint Base Elmendorf-Richardson, hvor de fløj fra, sammen med japanske C-130 og E-767, 517th Air Lift Squadron og deres C-17, E-3 fra 962nd Airborne Air Control Squadron og RAAF E-7A Wedgetail.

Midt venstre

SSgt Chris Huber er "Boomerer" på denne KC-135. Hans opgave ligger i at styre "boomen", således at de tankende fly får kontakt med tankeren.

Midt højre

To F-15J fra JASDF taxier ud til endnu en mission.

Bund venstre

En A-10 fra 163rd Fighter Squadron breaker væk fra tankeren, efter at have fået fyldt tankene op.

Bund højre

Der bremses alt hvad den kan trække. Fuld reverse på motorene får vandet til at stå omkring denne JSADF E-767.

Fotos af Søren Nielsen





En F-15K bryder væk fra tankeren, efter at have fået tanket, så den kan komme tilbage til dens opgave i dagens Red Flag mission

Foto af Søren Nielsen

Red Flag - Alaska

Red Flag - Alaska handler ikke kun om, at to luftstyrker møder hinanden i en simuleret luftkamp. "Never leave an Airman behind" var mottoet for to US Air Force HH-60 Pave Hawk helikoptere fra 210th Rescue Squadron, Eielson Air Force Base, Alaska, da de blev sendt ud for at redde en simuleret nedskudt pilot under Red Flag - Alaska 13-3. Piloten, fra en af de deltagende enheder, blev valgt tilfældigt.

A-10 Thunderbolts fra 163th Fighter Squadron, Indiana Air National Guard, Ft. Wayne, Indiana deltog i eftersøgningen af den nedskudte pilot ved at lokalisere og efterfølgende beskytte området, indtil HH-60 Pave Hawk helikopterne kom til undsætning og reddede den nedskudte pilot, så han kunne komme i sikkerhed.

Den sidste mission i øvelsen bestod i, at en af de lokale C-17A Globemaster III fra Joint Base Elmendorf-Richardson skulle eskorteres gennem fjendtligt territorium af "Blue"-force. Missionen gik i al sin enkelthed ud på at beskytte Globemasteren, så den kunne flyve hen til en dropzone, hvor der skulle laves et airdrop med støtteudstyr til ground styrkerne.

Efter airdroppet skulle Globemasteren lave en taktisk dirt-field landing på Fort Greely for at opsamle noget cargo, der i denne omgang blev simuleret ved at være tomme vandtønder og slutteligt vende sikkert tilbage til Joint Base Elmendorf-Richardson.

En stor tak til MSgt. Jason M. Vaught, Public Affairs Eielson Air Force Base, SSgt Chris Huber, Kadena Air Force Base, samt SSgt William Banton, Media Operations Specialist/NCOIC of Social Media Joint Base Elmendorf-Richardson for hjælpen til at muliggøre denne artikel.

Top

Et lille hvil på Fort Greely, mens der bliver samlet cargo op.

Bund venstre

Hurtigt går det! Airdrop fra en C-17 på den sidste mission, under Red Flag - Alaska 13-3.

Bund højre

Med utrolig præcision bliver fragten droppet over området.

Fotos af Søren Nielsen



ESKADRILLE 722

TEKST - SØREN NIELSEN
FOTO - SØREN NIELSEN & SØREN AUGUSTESEN

FLYMAG har været på besøg hos Helikopter Wing Karup, og Eskadrille 722, og giver jer her en beretning omkring denne eskadrille i det danske flyvevåben.



En EH-101 fra Eskadrille 722, ses her på sin vej mod FSN Aalborg.

Foto af Søren Nielsen

Eskadrille 722

Flyvevåbnet blev dannet efter fusion af Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen, den 1. oktober 1950. Den 8. februar 1951 blev de første fem eskadriller oprettet i Flyvevåbnet, heriblandt Eskadrille 722. Eskadrillen havde base på den nu nedlagte Flyvestation Værløse, og fungerede dengang som en let transporteskadrille. Eskadrillen rådede over Supermarine Spitfire, Airspeed Oxford og Harvard flyvere.

Eskadrille 722 blev i 1956 omdannet til en ren SAR (Search And Rescue) -eskadrille, hvis primære opgave, grundet det store antal havarier på datidens jagerfly, var flyredning. Der var 79 totalhavarier med 62 dræbte i perioden 1950-1955. Siden da har SAR været eskadrillens primære formål, og er det således også i dag.

I 1957 modtog eskadrillen de første helikoptere, 7 Sikorsky S-55 redningshelikoptere. Helikopteren havde en kort flyvetid, og dens primære opgave bestod derfor i at skulle samle nødstedte op, som andre fly havde fundet. I 1961 overtog Eskadrille 722 samtlige danske Catalina søfly, og de arbejdede for Geodætisk Institut i Grønland.

I 1962 modtog Søværnet de første helikoptere af typen Alouette III. Disse helikoptere blev en del af Eskadrille 722 frem til 1977, hvor Søværnets Flyvetjeneste blev oprettet som en myndighed under Søværnets Operative Kommando. Søværnets Flyvetjeneste blev opløst 31. december 2010, og AgustaWestland Lynx-helikoptere blev derefter til Eskadrille 723 i Royal Danish Air Force.



Top venstre

Den store Merlin helikopter fra Eskadrille 722 taxier ud, for at sætte kursen mod FSN Aalborg, hvor den skal op og træne sammen med Jægerkorpset.
Foto af Søren Augustesen

Bund venstre

Vedligeholdelse af helikopteren er blevet ren rutine for mekanikere og andet vedligeholdelse mandskab.
Foto af Søren Nielsen

Top højre

Ground crewet gør helikopteren klar, mens mørket falder på. Missioner i mørke er intet problem for EH-101 helikopteren, der er udstyret med en masse hjælpemidler, der gør at piloterne ingen problemer har i at flyve i mørke.
Foto af Søren Augustesen

Bund højre

Merlin helikopteren hvor den hører hjemme! Her ses den cruise i et hurtigt tempo imod sin destination.
Foto af Søren Nielsen



Eskadrille 722

Eskadrillen modtog i 1965 den første Sikorsky S-61 Sea King, en arbejdshest uden lige, som blev anvendt i 45 år - indtil sin udfasning i 2010, hvor den blev erstattet af AgustaWestland EH-101 Merlin. Den første af i alt 14 EH-101 helikoptere blev overdraget til eskadrillen i 2006. Seks af de leverede helikoptere blev overdraget til Royal Air Force (RAF), der allerede havde Merlin helikopteren i aktiv tjeneste, og havde et presserende operationelt behov for flere helikoptere end AgustaWestland kunne levere, blandt andet med indsættelsen af helikoptere i Afghanistan. Eskadrillen modtog i 2009, seks nye helikoptere fra fabrikken, som erstatning for de seks, der tidligere var overdraget til RAF.

EH-101 Merlin

En drøm for en pilot at flyve, sådan lyder det fra Eskadrille 722, når de bliver spurgt om, hvordan den nyeste helikoptere i Royal Danish Air Force, AgustaWestland EH-101 Merlin, er at flyve. Eskadrille 722 har siden 2010 fløjet den store EH-101 Merlin helikopter, efter at den overtog SAR rollen, fra Sikorsky S-61 Sea King. Med de 45 års aktiv og utrolig pålidelig tjeneste, har det ikke været nemt at tage over fra den gamle dame.

Det har ikke været uden bump på vejen at nå så langt, og meget kan man sige om EH-101 Merlin helikopteren, men problemerne har ikke ligget i, hvordan Eskadrille 722 har brugt, og vedligeholdt helikopterne. Problemer med motorerne, uforudsete revner, lang leveringstid, lande der nærmest opkøber AgustaWestlands komplette reservelager, således at resten af operatørerne ikke har mulighed for at få de nødvendige reservedele, da de ligger på et lager hos en operatør, og ikke er hos AgustaWestland, men ligger på lager hos en operatør.

Top

Som en del af konfigurationen til EH-101 Merlin helikopteren kan der påmonteres let bevæbning, her ses et maskingevær monteret i side vinduet. Der kan blandet andet også påmonteres et maskingevær på rampen i enden af helikopteren
Foto af Søren Augustesen

Bund

Den ikoniske EH-101 Merlin, ses her over den jyske hede.
Foto af Søren Nielsen

EH-101 Merlin

Som alle nye ting, er der nye rutiner og nye ting, der skal læres, og en hvis erfaring skal opbygges blandt piloter, mekanikere, maintenance/ground crew, og især planlægning om, hvordan man får mest ud af EH-101 Merlin helikopteren. Dette er igennem længere tid blevet bragt som skandaler i pressen, og helikopteren er blevet kaldt en skandalehelikopter.

Erfaringen er nu opbygget, rotationsplaner for hvordan eskadrillen får mest ud af helikopteren, er lavet, og de kan stolt sige, at Eskadrille 722 er en af de operatører i verden - hvis ikke den operatør, der har flest operationelle helikoptere klar konstant, og dermed får mest ud af det antal helikoptere, de har til rådighed.

Flere lande før Danmark købte EH-101 Merlin helikopteren, og stadig flere lande har efterfølgende købt denne store arbejds helikopter. Følgende lande, udover Danmark, råder over og bruger EH-101 (AW-101) Merlin helikopteren:

Algeriet

- Algerian Air Force
- Algerian Navy

Canada

- Royal Canadian Air Force

Indien

- Indian Air Force

Italien

- Italian Navy
- Italian Air Force

Japan

- Japan Maritime Self-Defense Force
- Tokyo Metropolitan Police Department

Portugal

- Portuguese Air Force

Saudi Arabien

- Royal Saudi Air Force

Turkmenistan

- Turkmenistan Air Force

Storbritannien

- Royal Navy
- Royal Air Force





Top venstre
 Her ses tydeligt de 5 store rotorblade der giver EH-101 Merlin helikopteren den store løfte kapacitet.
 Foto af Søren Nielsen

Bund venstre
 3 soldater sikrer området mens Merlingen er i området.
 Foto af Søren Augustesen

Top højre
 Lysene er tændt, og pilotene er igang med at gennemgå deres checkliste, inden opstart til denne natte mission.
 Foto af Søren Augustesen

Bund midt
 EH-101 helikopteren kan, alt efter hvordan den er konfigureret, have op til 48 stående personer med sig. Her ses hvordan soldaterne løber ud af helikopteren, mens roterne stadig kører, så den hurtigt kan komme væk fra landjorden.
 Foto af Søren Augustesen

Bund højre
 Den gamle dame, S-61 Sea King, mens den stadig var i tjeneste for Eskadrille 722.
 Foto af Søren Nielsen



Eskadrille 722s nuværende opgaver

Eskadrille 722 udfører til dagligt følgende opgaver:

- Eftersøgning- og Redning (SAR)
- MEDEVAC
- Patienttransport mellem danske sygehuse
- Assistance til skibe i nød (f.eks. pumpe assistance)
- Havmiljøovervågning, inklusiv optagelse af vandprøver til havs
- VIP-transporter for regering og kongehus.

Eskadrille 722 har konstant tre SAR-vagter klar på henholdsvis Flyvestation Aalborg, Flyvestation Skrydstrup og i Roskilde Lufthavn, samt hvis vejret er meget dårligt, vil der også blive udstationeret en helikopter i Rønne Lufthavn på Bornholm. Her er de klar til at gå i luften på under 15 minutter om dagen og 30 minutter om natten

Hver vagt holdes af en 5-mands besætning fra Eskadrille 722 samt en læge. Besætningen består af en luftfartøjschef, en 2. pilot, en flymaskinist, der også fungerer som hoistoperatør, en redder der også fungerer som tekniker samt en systemoperatør, der også er reserveredder. En vagt varer ca. 72 timer, med rullende udskiftning hver 3. dag.

Search and Rescue

Redningstjeneste til søs er den opgave som Eskadrille 722 altid har været kendt for. Dette skyldes ikke mindst den store civile omtale af missioner af denne type. I 2005 havde Eskadrille 722 ca. 200 af denne type missioner. Besætningen samler folk op fra skibe eller direkte fra vandet.

MEDEVAC og Patienttransport

MEDEVAC og transporter mellem de danske sygehuse er uden tvivl SAR-flightens største opgave. MEDEVAC er typisk akutte patienter fra de mindre øer uden hospital, som skal flyttes til fastlandet med alt fra hjerteanfald, blodpropper og voldsomme forbrændinger til mindre benbrud og fødsler. Patientoverførsler er typisk fra sygehusene på Bornholm og Samsø til de større hospitalscentre på Rigshospitalet og Skejby Sygehus.



Top

*Ingen slinger i valse, roligt cruiser den store helikopter imod sin destination.
Foto af Søren Nielsen*

Bund venstre

*De sidste checks er blevet gjort, og helikopteren er nu klar til at taxi ud til takeoff.
Foto af Søren Nielsen*

Bund højre

*Opsamling af en såret soldat i en kampzone er intet problem for Merlinien.
Foto af Søren Augustesen*





Assistance til skibe i nød

Redningshelikopteren bliver ofte sendt ud til skibe, der er i nød. Det kan ske, at skibet er sprunget læk og har behov for læsepumper for at kunne forblive flydende. Til den situation kan EH-101 helikopteren medbringe komplette pumpesæt, som nedsænkes til skibet. Pumpesættet indeholder alt det nødvendige materiel, og en letforståelig vejledning, så besætningen på skibet selv kan få pumpen i gang. I en sådan situation vil helikopteren typisk blive ved skibet indtil alt meldes sikkert, eller andre redningsfartøjer er ankommet til stedet.

Miljø

Eskadrille 722 deltager i den danske miljøovervågning, ved at dokumentere og opsamle prøver af olieforurening i det danske område. Helikopteren medbringer altid kamera og olie-opsamlingskit.

Andre opgaver

Eskadrille 722 flyver blandt andet med regering og kongehus, når disse har behov for hurtig transport inden for landets grænser. Desuden har flyvning for politiet længe været en betydelig opgave for en del af Eskadrille 722s personel. Af andre opgaver kan nævnes otorekognoscering, demonstrations- og opvisningsflyvning og transport af større objekter i sling. I disse år bevæger eskadrillen sig dog ind i en tid, hvor også taktisk troppetransport vil være en del af eskadrillens opgavekompleks.

Fremtiden - Taktisk troppetransport

Med erhvervelsen af EH-101 Merlin helikoptere, opstod der en ny opgave for Eskadrille 722 - taktisk troppetransport - også kaldet triple T / TTT. Merlin helikopteren er en modulær helikopter, hvilket betyder at alle 14 helikoptere kan bruges til alle opgaver, den skal blot konfigureres til den mission, den skal bruges til. Det tager kun omkring 2 timer at omkonfigurere helikopteren fra en rolle til en anden.

Top

EH-101 igang med en landing, bemærk den åbne rampe.

Bund

Merlinen bliver refuelet, så den er klar til endnu en mission i mørket.

Fotos af Søren Augustesen

Der sidder et hoist fastmonteret på EH-101, og når den er konfigureret til at være i SAR-rolle, vil der blive monteret endnu et hoist, som fungerer som backup, hvis den fastmonterede hoist fejler.

Dette er den eneste forskel på ydersiden, som skildrer en EH-101 i SAR konfiguration, med en TTT konfiguration. Forskellen er dog ikke så lille, hvis vi tager et kig inde i helikopteren. Der vil være et bærelægestyret været skiftet ud, og alt efter hvad TTT missionen går ud på, vil der kunne være plads til op til 24 siddende, eller 48 stående mand. Foruden det store indhold af personel, kan der også monteres våben på rampen, og ud af sidedørerne. Dette giver et helt nyt aspekt af muligheder for brugen af helikopterne, end hvad der før har været muligt for Royal Danish Air Force.

Royal Air Force har allerede udnyttet disse kapaciteter i missioner i Afghanistan, hvor de bidrog med support, og transport af både personel og forsyninger. Helikopteren kan også bruges til transport af større objekter i sling, hvilket vil sige, at der under helikopteren vil blive fastspændt et større objekt, dette kan være køretøjer, kanoner, forsyninger eller andet, som således transporteres i et sling under helikopteren.

For tiden har Eskadrille 722 to EH-101 helikoptere på træning i sydcalifornien, på NAF El Centro, hvor de har mulighed for at øve TTT i realistiske ørkenomgivelser, og har mulighed for at flyve meget hurtigt og meget lavt, uden at de generer deres omgivelser. Det er et spændende kapitel, der først lige er startet, i Eskadrille 722s historie. Det er naturligvis eskadrillens mål, at denne nye opgave skal løses med samme høje grad af professionalisme og fleksibilitet, som det er sket med SAR de sidste 55 år.

En stor tak til Helicopter Wing Karup, Eskadrille 722, Presse og Informationsofficer Jette Elkjær, Major A.B. Mikkelsen, Chef for Ledelsessekretariatet, Presse- og informationsofficer Christer Haven, Helicopter Wing Karup, samt Premierløjtnant Niels Henrik Jensen, Eskadrille 724, for at muliggøre denne artikel.

Kilde: Forsvaret.



Anden Verdenskrig forbinder man med Spitfire, Mustang, Zero, B-17, Lancaster osv. Alle disse har en ting til fælles, de er propel drevet. Dog nåede de første jet flyvere også at komme i aktiv tjeneste i krigens sidste år. Her ses den nyrestaurerede Gloster Meteor.
Foto af Jacob Thomsen



Foto af Søren Augustesen



Foto af Ulrich Krog



Foto af Jesper Nielsen



Foto af Lars Michael Nielsen



En North American B-25 Mitchell og en Grumman F8F Bearcat ses her i formation til et airshow på NAS Lemoore.
Foto af Søren Nielsen



Foto af H. J. Fruensgaard



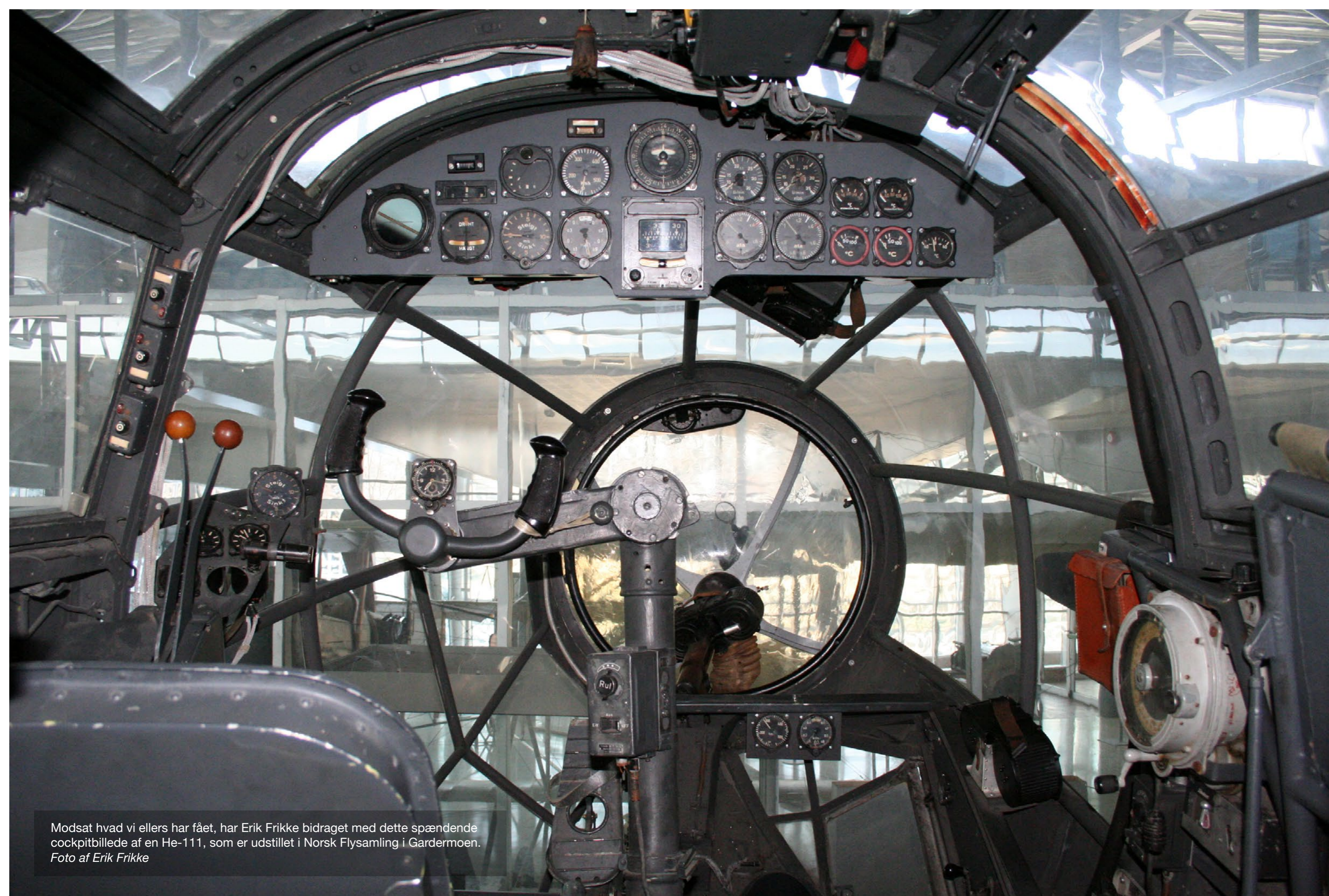
Foto af Karsten Krongaard



Foto af Michael Høst Kristensen



Foto af Kurt Saxkjær



Modsat hvad vi ellers har fået, har Erik Frikke bidraget med dette spændende cockpitbillede af en He-111, som er udstillet i Norsk Flysamling i Gardermoen.
Foto af Erik Frikke

NÆSTE UDGAVE AF FLYMAG MAGASINET

Næste udgave af FLYMAG Magasinet udkommer til marts. I det nummer starter vi på en ny artikel serie, med temaet "Nordic Frontline Fighters", hvor vi starter ud på Ronneby i Blekinge, og 172-JAS Squadron, samt tilbageblikket på RIAT forsætter i 5. og sidste del af artikel serien omkring verdens største militære airshow.



INFORMATION

Traditionen tro, så vil næste udgaves tema foto være: "Dit bedste billede fra 2013". Alle billeder tæller, så længe det er dig der har taget billedet, billedet er fly relateret, og at det er taget i 2013. Som tidligere skal du selv have taget billedet, og billedet skal mindst være 1200 px i bredden. Det er vigtigt at billedet er i 3:2 eller 2:3 aspect ratio, da vi måske ellers er nødt til at beskære dit billede. Billedet skal være rene, uden vandmærker og ikke overredigerede eller manipulerede.

Vi er altid på udkig efter indhold til magasinet. Artiklernes omfang er ikke det afgørende, så længe at indholdet er relevant. De kan omhandle alle fly relateret emner, f.eks. civile, militære, lufthavne, varmluftsballoner... stort set alt der har med flyvning at gøre. Har du en god historie i gemmerne, som du har lyst til at dele med os, er den mere end velkommen. Find dias scanneren frem. fat blyanten, og skriv en spændende artikel.

Om det er en spotter tur til en lufthavn eller flybase, et airshow, jubilæet af en flytype eller andre ting, så er det velkommen i FLYMAG Magasinet. Har du fået lyst til at bidrage med et indlæg til FLYMAG Magasinet, så ser vi frem til at høre fra dig. For mere information: www.flymag.dk / www.facebook.com/flymag.dk / info@flymag.dk

FLY MAG

SCANDINAVIAN
AVIATION MAGAZINE