



NORDIC FIGHTERS - SVERIGE

Den første del i denne mini-artikel serie, som handler om de nordiske fighters. Vi ligger ud med at komme tæt på vores naboer imod øst, Sverige.

RIAT '10 TIL '11

Vi er kommet til den sidste del i det fantastiske tilbageblik på RIAT, som dækker årene 2010 og 2011.

CSAR

CSAR missioner hører til blandt de farligste missioner. Hvad er det der gør at mennesker sætter deres liv på spil for at redde andre?

AVALON AIRSHOW

Andy Binks var "down under" til Avalon 2007 showet, hvor blandt andet de sidste F-111 stadig fløj.

Velkommen til den 1. udgave af FLYMAG Magasinet i 2014.

I denne udgave kan du blandt andet læse den sidste del i tilbageblikket på RIAT, en dybdegående artikel omkring CSAR, samt det svenske luftvåben.

God læsning - FLYMAG redaktionen.

MAGASINET

LAAGE AIR SHOW 2006

Vi kører videre med serien med airshow fra "de gode gamle dage", og denne gang skal vi denne gang en tur til Laage i Tyskland.

04

COMBAT SEARCH AND RESCUE

Combat Search And Rescue missioner hører til blandt de farligste missioner. Hvad er det der gør at mennesker sætter deres liv på spil for at redde andre?

08

RIAT IGennem TIDERNE - '10 - '11

Søren Augustesen har endnu engang gået en tur i gemmerne, og ser tilbage på endnu flere storslåede år på RIAT. Vi er kommet til den sidste del, som dækker årene 2010 og 2011.

30

SWEDISH AIR FORCE JAS-39C

Den første del i denne mini-artikel serie, som handler om de nordiske fighters. Vi ligger ud med at komme tæt på vores naboer imod øst, Sverige.

38

AVALON AIR SHOW 2009

Andy Binks var "down under" til Avalon 2007 showet, hvor blandt andet de sidste F-111 stadig fløj.

60

TEMA FOTOS

Se udvalgte billeder indsendt af læserne. Temaet for denne udgave er 'Dit bedste fra '13'.

64



LAAGE AIR SHOW 2006

TEKST & FOTO - ANDY BINKS

I serien med airshow fra "de gode gamle dage" skal vi denne gang en tur til Laage i Tyskland



F-4F Phantom blev vist frem, men desværre har tiderne ændret sig, og de sidste Phantoms er netop blevet pensioneret fra Luftwaffe.

Foto af Andy Binks

Laage air show 2006

I serien med airshow fra "de gode gamle dage" skal vi denne gang en tur til Laage i Tyskland. Showet fandt sted over en varm August weekend på Laage basen i det nordlige Tyskland, tæt ved Rostock. Det var usædvanligt at de tyske myndigheder havde givet tilladelse til at der blev afholdt et "rigtigt" airshow, noget der kun er sket få gange efter ulykken på Ramstein.

Vi boede på et lille gæstehus i landsbyen, og blev hver dag kørt ind til showet i en smart Luftwaffe bus, som landsbyen stillede til rådighed. Den gode fornemmelse fortsatte ved showet, hvor der var gode muligheder for at se både udstillingsområdet og flyveopvisningen.

Udstillingsområdet var meget anderledes end man er vant til fra f.eks. engelske airshows, da dele af udstillingsområdet var henlagt til shelter området, med fly opstillet foran de aldrene shelters, uden forstyrrende elementer i for- eller baggrunden. En klar forbedring i forhold til de hoppeborge og karruseller man ser til nogle shows. En god mulighed for at fotografere flyene i deres naturlige omgivelser.

Udstillingsområdet bød på nogle sjældne fly som inkluderede IAR Soim fra Rumænien, F-5 Tiger fra Schweiz, og Alpha Jets fra Portugal. Den ene i special bemaling, den anden fra opvisningsholdet "Asas de Portugal". Mangfoldigheden i udstillingsområdet blev fuldenendt med fly fra England, Frankrig, Danmark, Polen, Tyrkiet og Norge.

Naturligvis spillede det moderne Luftwaffe hovedrollen i fejringen i luften, med flerskibsformationer af F-4F Phantoms, Tornado'er og Typhoons, en demonstration med en C-160 Transall – både på jorden og i luften, samt dynamiske solo-display's fra forskellige fly. Flyveopvisningen inkluderede også demonstrationer af Ch-53 og UH-1, hvilket er noget man ikke ser tit.

Den eneste klagepunkt ved showet var at man havde solen i ansigtet hele dagen, hvilket gjorde fotografiering vanskelig – men det kan man jo ikke klandre arrangørerne for, og det var ikke nok til at ødelægge en god weekend og et godt show, så et stort tillykke til arrangørerne for et flot stykke arbejde.



Top venstre

Alpha Jet 15227 fra Asas de Portugal opvisningsholdet viser dens flotte bemaling udenfor en shelter.

Top højre

Usædvanlige omgivelser for en A-10 – udenfor en russisk shelter på en gammel Østtysk base.

Midt venstre

C-160 Transall 50+50 lander på Laage til showet, malet i United Nations bemaling.

Bund midt

Solo-displayet fra den tyske Typhoon var ekstremt dynamisk, og gjorde det muligt at få nogle interessante vinkler.

Midt højre

En IAR.99 Soim fra Rumænien var det mest sjældne fly i udstillingsområdet, hvor den viste den gamle linjer frem.

Bund højre

Flyvevåbnet deltog også i fejringen, og sendte "Bryllupsflyveren".

Fotos af Andy Binks



COMBAT SEARCH AND RESCUE

TEKST - SØREN AUGUSTESEN
FOTO - SØREN AUGUSTESEN & SØREN NIELSEN

Combat Search And Rescue missioner hører til blandt de farligste missioner. Hvad er det der gør at mennesker sætter deres liv på spil for at redde andre?



En HH-60G Pave Hawk er klar til take off
Foto af Søren Nielsen

Combat Search And Rescue

Combat Search And Rescue missioner hører til blandt de farligste missioner. Det er også en af de vigtigste missioner der findes, da den er med til at give de piloter som flyver ind i kampzoner, den vished, at hvis det går galt, så er der en gruppe piloter som er specialtrænet og motiveret for at komme og hente dem sikkert ud. FLYMAG Magasinet tog til Davis-Monthan Air Force Base i Tucson, Arizona, for at lære mere om CSAR missionen.

Davis-Monthan Air Force Base

Den første flyveplads i Tucson blev anlagt tilbage i 1919, men den hurtige udvikling indenfor luftfarten betød at den i 1927 blev flyttet til dens nuværende placering. Lufthavnen blev døbt Davis-Monthan efter to piloter fra Tucson, som var omkommet i to forskellige flyulykker i starten af 1920'erne.

Den militære tilstedeværelse begyndte den 6. Oktober 1927, da Sgt. Simpson flyttede hans salg af brændstof og værksted til pladsen. Den første militære kunde på pladsen var Jimmy Doolittle, den 9 Oktober 1927. Doolittle vandt senere Medal of Honor for hans angreb på Tokyo i 1942. De fælles civile og militære operationer løb frem til starten af 1940'erne, hvor de militære behov medførte en udflytning af de civile aktiviteter på pladsen.

I dag er basen hjemsted for en lang række enheder. Under FLYMAG Magasinets besøg i Februar 2014, var basen, blandt andet, hjemsted for følgende enheder:

355th Fighter Wing:

- 354th Fighter Squadron - Bulldogs (A-10C)
- 357th Fighter Squadron - Dragons (A-10C)
- 358th Fighter Squadron - Lobos (A-10C) (lukker ned i slutningen af Februar)
- West Coast A-10 Demo Team

563rd Rescue Group:

- 48th Rescue Squadron (Pararescue)
- 55th Rescue Squadron (HH-60G Pavehawk)
- 79th Rescue Squadron (C-130J)

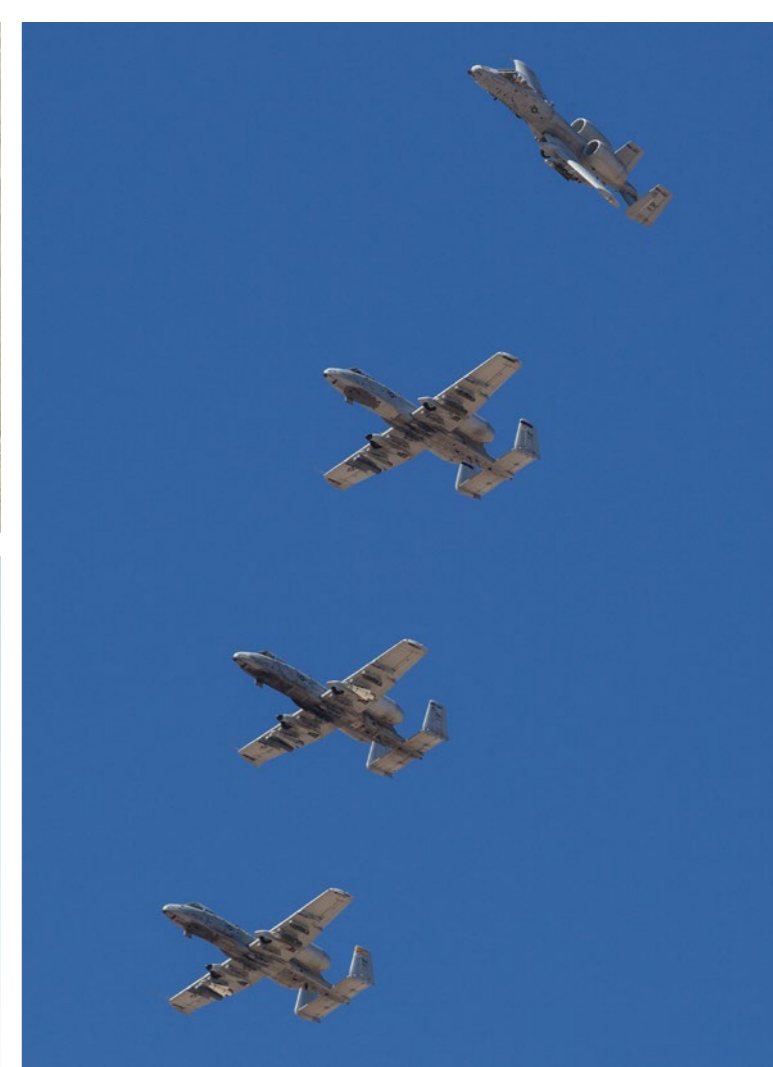
55th Electronic Combat Group:

- 41st Electronic Combat Squadron (EC-130H) Scorpions
- 42nd Electronic Combat Squadron (EC-130H) Raptors
- 43rd Electronic Combat Squadron (EC-130H) Bats

943rd Rescue Group

- 305th Rescue Squadron (HH-60G)

På grund af de nylige lukninger af A-10 enheder rundt om i verden, er der i øjeblikket en del A-10'ere på Davis Monthan AFB, som ikke har halekoden "DM". Der er blandt andet fly fra Barksdale (BD), Spangdahlem (SP) og Osan (OS).



Top venstre

En af de ting som 55th Rescue Squadron's piloter ikke kommer ud for så ofte er, at skulle lande på et skib. Det er dog en færdighed der er nødvendig, og den bliver derfor øvet på et lille område på basen. Foto af Søren Nielsen

Top midt

To HH-60G Pave Hawk's cirkler rundt om "skibet", som er et lille asfalteret område inde på basen. En af de ting som 55th Rescue Squadron's piloter ikke kommer ud for så ofte er, at skulle lande på et skib. Det er dog en færdighed der er nødvendig, og den bliver derfor øvet på et lille område på basen. Foto af Søren Nielsen

Top højre

Fire A-10C laver en "Run in and break", på vej ind til landing, efter en fuldendt mission. Foto af Søren Nielsen

Bund venstre

De høje bjerge der ligger et stykke uden for Tucson by, skaber en dramatisk baggrund til denne A-10 som er på vej ind til landing. Foto af Søren Augustesen



Hvad er CSAR?

Kort fortalt er Combat Search And Rescue (CSAR), opsamling af nødstedte personer i en kampzone. Dette vil typisk være piloter der er blevet skudt ned bag fjendens linjer. En nedskudt pilot vil være et godt "trofæ" for de fjendtlige styrker, som man så under den første Gulf Krig i 1991, hvor Saddam Hussain fremviste tilfangetagne allierede piloter i propaganda øjemed. Da nedskudte piloter som regel lander i områder hvor lokalbefolkningen ikke vil tage varmt imod dem, er det vigtigt at piloten hurtigst muligt samles op af venligtsindede styrker.

En anden vigtig del af CSAR missionen er, at den giver piloter den ekstra tryghed, at hvis det værste skulle ske, og de ender bag fjendens linjer, så er der en gruppe piloter og Pararescue Jumpers (PJ's), som er trænet i at komme og hente dem ud, hvis det på nogen måde er muligt. Dette gør at piloterne føler sig tryggere, og er mere villige til at bruge 5 sekunder ekstra på at sikre at bomben rammer det korrekte mål, og ikke blot vil smide bomben så hurtigt som muligt, så de kan komme tilbage i sikkerhed.

Det første eksempel på en CSAR mission fandt sted i 1915 under 1 Verdenskrig, da Squadron Leader Bell-Davies, fra Royal Navy Air Service No. 3 Squadron, landede bag fjendens linjer for at samle Flight Sub-Lt. Guilbert Smylie, som netop var blevet skudt ned, op i sit Nieuport bi-plan. Denne opsamling viste, at det var muligt at redde nedskudte piloter.

Over de næste årtier, blev teknikker og udstyr til at opsamle piloter bag fjendens linjer, langsomt udviklet under forskellige krige rundt om i verden. Under 2. Verdenskrig blev mange allierede soldater, som blev tvunget til at springe ud over den engelske kanal, reddet op af både eller amfibiefly, hvilket også var tilfældet i Stillehavet, hvor mange amerikanske piloter også blev samlet op. De fleste af disse opsamlings skete dog uden fjendtlig indblanding, og er derfor teknisk set ikke CSAR missioner, men "blot" SAR missioner.

Der hvor CSAR missionen virkelig kom på banen, og hvor mange af de taktikker og teknikker der bruges i dag blev udviklet, var under Vietnam krigen. Under Vietnam krigen, havde udviklingen af helikopteren nået et punkt hvor det var praktisk muligt at bruge den til at eftersøge og opsamle nedskudte piloter, selvom den i de første år af krigen stadig manglede tilstrækkelig motorkraft. Mest kendt er nok Sikorskys HH-3 "Jolly Green Giant", som blev kendt for de mange modige redningsmissioner den blev brugt i.

I årene efter Vietnam krigen, blev HH-3 udfaset til fordel for HH-53 og HH-60G Pave Hawk helikopterne, som begge blev brugt under den første Gulf krig i 1991, og som også har været aktive i alle følgende konflikter. HH-60G Pave Hawk helikopteren bliver også fløjet af 55th Rescue Squadron på Davis Monthan AFB.



Top
Mens piloten laver de sidste tjek i cockpittet, gør jordpersonellet klar til guide flyet ud fra den sunshelter.

Bund højre
Mens to medlemmer af jordpersonalet gennemgår planen for den sidste del af klargøringen, er piloten i baggrunden i gang med sin "walk-around" hvor han laver et visuelt tjek af flyet.

Bund venstre
Efter alle tjek er gennemført, bliver A-10C Thunderbolt II'eren fra 357th Fighter Squadron guidet ud fra shelteren. Fotos af Søren Augustesen

HH-60G Pave Hawk

HH-60G Pave Hawk helikopteren er en videreudvikling af Sikorskys UH-60 Black Hawk. Dens primære opgave er at opsamle personer i fjendtlige områder, og helikopteren er udstyret til at udføre den opgave både dag og nat.

Nogle af de opgraderinger, som gør en UH-60 Black Hawk til en HH-60G Pave Hawk, er en lufttanknings probe, ekstra brændstoftanke i kabinen som fordobler brændstofmængden, kaliber 12,7mm maskingevær i begge sider, internt navigation system, satellit kommunikation, sikker datakommunikation (Link-16), natkikkert kompatibel cockpit og infrarøde kamera.

På en CSAR mission består besætningen af en første pilot, en anden pilot, en flight engineer (som også bemander den ene maskingevær), en skytte, og 2-3 Pararescue Jumpers, også kendt som PJ's. Det er PJ'erne, som forlader helikopteren og samle de(n) nødstedte piloter op, hvis de ikke kan hejses op med spillet. Desuden medbringer helikopteren forskelligt udstyr som kan bruges til at frigøre fastklemte eller indespærrede personer fra nedstyrtede fly og helikoptere.

A-10C Thunderbolt II

De fleste der interessere sig bare en smule for militærflyvning kender til Fairchild Republics A-10 Thunderbolt II. Et fly der specifikt blev udviklet til at yde luftstøtte til landtropper under den Kolde Krig, og som bogstaveligt talt er opbygget omkring den store General Electric GAU-8 Avenger 7-løbede 30mm Gatling kanon. Desuden bære designet af flyet præg af, at det skal operere i områder hvor det kan komme under kraftig fjendtlig beskydning.

Derfor at flyet stærkt armeret, og alle vigtige dele har backup systemer, og i nogle tilfælde har backup systemet en backup. For eksempel har flyet to hydrauliske systemer til at styre rorfladerne med, og disse løber forskellige steder i flyet, for at mindske risikoen for at begge systemer bliver ramt samtidig. Skulle dette alligevel ske, har flyet et nødsystem, hvor det kan flyves med gammeldags kabeltræk. Det kabeltræk system er kun beregnet til, at give piloten nok kontrol over flyet til, at kunne nå hen til et relativt sikkert sted, hvor han kan skyde sig ud med katapultsædet.



Top venstre

På dette nærbillede af en af 55th Rescue Squadrons HH-60G Pave Hawk's, kan man se de ekstra brændstoftanke der er monteret bagerst i kabinen.

Foto af Søren Augustesen

Bund venstre

Mens piloten langsomt sætter helikopteren ned, holder skytten øje med højden ud af vinduet. Samtidig tjekker han også at halerotoren er fri af evt. forhindringer.

Foto af Søren Augustesen

Top højre

En A-10C Thunderbolt II taxier tilbage til sit sunshelter, efter endt mission.

Foto af Søren Nielsen

Bund højre

En HH-60G Pave Hawk fra 55th Rescue Squadron står på jorden, imens at rotorbladene forsat kører, mens der bliver skiftet pilot. Det er kun 1 dag, hver 3. måned at 55th Rescue Squadron over at lande på dækket af et skib, og derfor roterer de imellem de forskellige crews, så der er så mange, der får mulighed for at deltage i denne træning, som muligt.

Foto af Søren Nielsen



Mens piloten langsomt sætter helikopteren ned, holder skytten øje med højden ud af vinduet.

Foto af Søren Nielsen



A-10C Thunderbolt II

Der er dog piloter der har formået at lande flyet sikkert ved brug af dette system. Men der er desværre også piloter der har mistet livet i forsøget på at bringe deres beskadiget fly tilbage.

For nogle år siden begyndte USAF et opdateringsprogram af deres A-10A flåde, som blandt andet består af nye/forstærkede vinger, og en opgradering af flyets elektronik. Opdateringen er så omfattende, at de fly der har været igennem den, betegnes som A-10C. Opdateringen giver flyet muligheden for at benytte de nye "smart bombs" som for eksempel GPS styrede JDAM.

Derudover kan flyet nu medbringe en moderne Target Pod, f.eks. Lighting eller Sniper pods, hvilket forbedrer flyets muligheder for at opsøge og udvælge mål på jorden. Opdateringen har også ført flyet fra den analoge tidsalder ind i den digitale, og har også givet flyet Link 16 data kommunikation og sikker satellit kommunikation, så det nu kan udveksle informationer med andre fly i området.

Top venstre

Ground crewet dukker sig, men motorene på A-10'eren varmer op, inden den er klar til dagens mission.

Mid venstre

En A-10C Thunderbolt II fra 355th Fighter Squadron taxier ud til banen til endnu en træningsmission.

Bund venstre

Hog-driveren, som piloterne på A-10'eren bliver kaldt, kigger ned til sit ground crew, og sikrer sig at alt er som det skal være, inden han taxier ud til endnu en træningsmission.

Top højre

Så snart flyet stopper og piloten slukker ned for motorene, går jordpersonellet i gang med at gennemgå flyet for, at se om der er ting der skal ordnes inden næste flyvning.

Bund højre

Ready for action! Denne A-10C Thunderbolt II fra 355th Fighter Squadron taxier ud til banen til endnu en træningsmission, med de omkring liggende bjerge i baggrunden.

Fotos af Søren Nielsen

357th Fighter Squadron

Under FLYMAG Magasinets besøg på Davis-Monthan AFB, besøgte vi 357th Fighter Squadron, som har til opgave at uddanne nye A-10 piloter, oplære nye instruktørpiloter, samt at vedligeholde instruktørstatus på de nuværende instruktører

Enheden blev oprettet sidst i 1942 på Orlando Army Air Base i Florida, og blev dengang udstyret med Republic's P-47 Thunderbolt jagerbombere. Enheden fløj luftstøtte missioner over Europa under anden verdenskrig, og har igennem årene fløjet P-47 Thunderbolt, P-51 Mustang, F-86 Sabre, F-105 Thunderchief, F-4 Phantom II, A-7 Corsair og er nu tilbage i den nye udgave af Thunderbolt'en, nemlig A-10C Thunderbolt II. A-10'eren er ikke den første type som enheden uddanner nye piloter på. Den sidste tid de fløj A-7 Corsairs, var det som en træningsenhed.

At enheden råder over nogle af de mest erfarne og dygtige A-10 piloter ses ved, at enheden i 2012 blev samlet vinder af Hawksmoke konkurrencen. Hawksmoke er en konkurrence for A-10 enheder som afholdes hver andet år. Her konkurrerer enhederne i forskellige former for bombekast, og naturligvis beskydning af mål med den store 30mm kanon.

55th Rescue Squadron

55th Rescue Squadrons blev oprettet den 14 November 1952 på Thule base på Grønland. Her holdt den til indtil 18 Juni 1960, hvor enheden blev deaktiveret. Herefter fulgte en række gen- og deaktiveringer på flyvepladser rundt omkring i USA, og den 22 Januar 2003 blev enheden gendannet på Davis-Monthan AFB.

Enhedens primære opgave er CSAR missioner, og den har udført denne opgave under blandt andet Panama krisen, den første Gulf krig, luftkrigen over Kosovo, Irak og Afghanistan. Enheden udfører dog også andre missioner, her i blandt flyvning med forsyninger til katastrofeområder, anti-narkotika operationer, samt civile SAR missioner.

Deres træning i CSAR missioner, gør dem yderst effektive til at udføre civile SAR missioner. Som et eksempel lykkedes det enheden at lokalisere en forsvunden person på bare 13 minutter i et allerede afsøgt område - efter de civile myndigheder havde søgt i over en uge.

Hovedårsagen til denne effektivitet er deres indgående kendskab til at flyve afsøgningsruter, samt besætningens evne til at spotte nødstedte personer på jorden.

Til at udføre CSAR opgaven flyver enheden HH-60G Pave Hawk's, der, som beskrevet tidligere, er en specialudgave af UH-60 Black Hawk helikopteren. Enhedens motto opsummerer godt deres mission: "These Things We Do That Others May Live".



Top
En A-10 på vej ind til landing på Davis-Monthan AFB.
Foto af Søren Nielsen

Venstre
Hog-driveren er igang med at stige ombord i sin A-10C, mens ground crewet klargør "Tank killeren".
Foto af Søren Nielsen

Bund
Mød Pedro! En af 55th Rescue Squadrons HH-60G Pave Hawk helikoptere, har fået påmalet et fint overskæg, og er blevet døbt "Pedro".
Foto af Søren Augustesen





Mens piloten langsomt sætter helikopteren ned, holder skytten øje med højden ud af vinduet. Samtidig tjekker han også at halerotoren er fri af evt. forhindringer.

Foto af Søren Augustesen

Udførelse af CSAR missionen

En CSAR mission er en af de mest komplekse missionstyper der findes. Dels fordi den typisk involverer mange forskellige fly- og helikoptertyper, som alle udfører forskellige vigtige opgaver. En anden grund er, at missionerne oftest skal planlægges på kort tid, og at der måske ikke er mange oplysninger om fjendtlige styrker i det område missionen skal foregå i.

En CSAR mission ledes af en af de deltagende piloter, som har kaldenavnet "Sandy 1" - typisk en A-10 pilot. Det kræver flere års erfaring og uddannelse at blive kvalificeret til at flyve som "Sandy 1" og lede CSAR missioner. En "Sandy 1" pilot skal have et indgående kendskab til hvilke styrker og svagheder alle de andre flytyper som deltager i redningsaktionen har, således at han ved hvornår og hvordan han bedst kan bruge dem til at få missionen gennemført så sikkert som muligt.

På grund af missionens natur, hvor man aldrig ved hvor en pilot skal hentes ud fra, og under hvilke omstændigheder, er det en missionstype som A-10 piloterne træner meget, således at de kan opbygge så meget erfaring, at de er i stand til at finde på kreative løsninger når de står i ukendte situationer. En "Sandy" pilot flyver typisk 10 CSAR træningsmissioner om året. Dette lyder måske ikke af meget, men for at gøre en CSAR træningsmission realistisk kræver det koordinering med fly fra mange andre enheder. Desuden træner A-10 piloterne på Davis-Monthan AFB med HH-60G besætningerne på ugenligt basis. Der afholdes også øvelser dedikeret til CSAR missionen, som for eksempel Angel Thunder øvelsen, der afholdes hvert år på Davis-Monthan AFB.

Top / bund midt

To HH-60G *Pave Hawk*'s er ved at være klar til afgang på en træningsmission, og står med rotorerne i gang mens piloterne foretager de sidste tjek.

Bund venstre

En HH-60G *Pave Hawk* ligger an til landing, med Tucsons bjerge i baggrunden.

Bund højre

A-10 piloten er næsten klar til at taxi ud, og ground crewet har gjort deres del af arbejdet med at klargøre flyet.

Fotos af Søren Nielsen





Man siger at A-10'eren blev bygget op omkring den store kanon, og at den har fået øjenavnet "Warhog" - vortesvin. Man kan vidst godt her forstå hvorfor.
Foto af Søren Nielsen

Udførelse af CSAR missionen

En CSAR missionspakke består typisk af 2 HH-60G Pave Hawk helikoptere, 4 A-10C Thunderbolt fly, en luftbåren kommando central, lufttankningsfly og andre jagerfly der er til rådighed, som kan yde støtte mod jord og/eller luft mål. De 4 A-10 fly er typisk delt op i to par; Sandy 1 (missionslederen) og Sandy 2 (hans wingman), har til opgave at lede og koordinere missionen, sammen med den luftbårne kommando central.

Det er også deres opgave at lokalisere den nødstedte pilot, og bekræfte at der er tale om den korrekte person. Først herefter bliver de to HH-60G helikoptere, som ind til da har opholdt sig i et sikkert område, kaldt ind. Sandy 3 og Sandy 4's opgave er at eskortere de to helikoptere frem til piloten, naturligvis med støtte fra alle de andre deltagende fly.

Dette er en opgave som A-10'eren er særdeles velegnet til, takket være dets lave hastighed, og dens fænomene manøvreringsevne i lav højde. Flyets tunge armering og kraftige bevæbning, er selvfølgelig også en stor hjælp. En typisk armering på en CSAR mission vil være 2 AGM-65 Maverick missiler, 4 bomber, raketter, samt en fyldt trommel med 1174 30mm patroner til GAU-8 kanonen.

Efter at være blevet opgraderet til de nye A-10C modeller, er A-10'erne blevet langt mere effektiv i Sandy rollen. Digitaliseringen af cockpittet, og især tilføjelsen af Link-16 datakommunikation, som har muliggjort hurtigt og sikker deling af informationer med andre flytyper, herunder AWACS og ikke mindst HH-60G'erne, har betydet store fremskridt i udførelsen af en CSAR mission.

Selvom der ikke har været brug for at udføre en CSAR mission i flere år, har missionen stadig høj prioritet, og den trænes fortsat intensivt, således at piloterne er klar til at træde til, hvis det en dag pludselig skulle blive alvor, og de skal hente en pilot ud bag fjendens linjer.

Fremtiden for CSAR missionen

Den 24 februar meldte det amerikanske forsvarsministerium ud, at det planlægger at udfase hele A-10 flåden i løbet af kort tid. Hvilken betydning det vil få for udførelsen af CSAR missionen er svært at vide. Men faktum er, at USAF ikke råder over et fly der kan overtage rollen med at eskortere helikoptere ind i fjendtligt område på samme måde som en A-10 kan. Fly som F-16, F-15E og F-35, kan simpelthen ikke flyve langsomt nok, eller sikkert nok i den lave højde som det kræver at eskortere HH-60G'erne. Om A-10 flåden bliver udfaset, og hvad der i så fald skal overtage dens plads vil den nærmeste fremtid vise.

FLYMAG Magasinet vil gerne takke Staff Sgt. Angela Ruiz, 355th Fighter Wing, Public Affairs Office, Commander Lt Col Michael Curley, Major Alec Menoni, Major Joel Bernazzani og Major Daniel Haugh fra 357th Fighter Squadron samt Capt. Christopher Karins, Capt. Thomas Steiner og Capt. Brian Dicks fra 55th Rescue Squadron, for deres store venlighed og hjælp før, under og efter besøget.



Venstre

Mens piloten langsomt sætter helikopteren ned, holder skytten øje med højden ud af vinduet. Samtidig tjekker han også at halerotoren er fri af evt. forhindringer.

Top højre

Noget der ikke er et problem når man lander på et skib er "brown-outs", men det er det i det tørre landskab i Arizona.

Bund højre

Pedro er landet!

Fotos af Søren Augustesen



RIAT 2010 - 2011

FOTO & TEKST - SØREN AUGUSTESEN

Den sidste fortælling i denne omgang, i serien omkring RIAT.
Årene er 2010 og 2011.



Prisen for både mest spektakulære bemaling
OG mest spektakulære take-off gik efter manges
mening til den Hollandske Tiger F-16!

Foto af Søren Augustesen

RIAT 2010

Temaerne for showet i 2010 var "Training 2010" og 70 års jubilæet for Battle of Britain. "Training 2010" betød at der var mødt træningsfly fra hele verden op til showet. De fleste af disse var at finde i udstillingsområdet, men en del havde også fundet vej til opvisningsprogrammet. Der var gamle kendinge som Saab T-17 fra det Danske flyvevåben, L-39'ere og BAe Hawk træningsfly i forskellige udgaver, og fremtidens træningsfly var også repræsenteret i form af Aermacchi M311 og M346, samt Pilatus PC-21.

Fejringen af 70 års jubilæet for Battle of Britain, forsøgte at samle fly fra alle de nationer som deltog i slaget. Højdepunktet i dette felt var helt afgjort den Polske Su-22 Fitter. Desværre var hverken det Tjekkiske eller Slovakiske flyvevåben repræsenteret til showet. Det var tilgængeligt både det Tyske og Italienske flyvevåben. Også USAF deltog med en lang række fly, og det samme gjorde RAF selvfølgelig også.

Højdepunktet for mange i flyveopvisningen var helt sikkert den amerikanske F-22 Raptor, som også vandt tre præmier for den dynamiske opvisning. Andre højdepunkter i flyveopvisningen var den første offentlige opvisning med en Airbus A400M, Boeings F/A-18F Super Hornet og imponerende som altid var også Avro Vulcan'en som endnu en gang gav en imponerende opvisning.



Top venstre

Heller ikke i 2010 kunne man undgå regnvejret til RIAT. Her taxier en Fransk Mirage 2000 over banen efter den er landet kort efter en regnbyge.

Bund venstre

Med masser af motorkraft, ingen last og kun lidt brændstof var Airbus A400M i stand til at lave et imponerende take-off.

Midt

Piloten på den Tyske C-160 Transall havde sat sig for at vise at det ikke kun er jagerfly der kan "vinke farvel" under take-off.

Bund højre

To koldkrigsbombefly mødes. En B-52 Stratofortress fra USAF flyver over Avro Vulcan der holder på banen og venter på dens tur til at give dens opvisning. Fotos af Søren Augustesen



Top venstre
 Den amerikanske F-22 Raptor var et stort hit under opvisningen. Her trækker flyet kondens under en brat opstigning.

Top højre
 Efter endnu en imponerende opvisning lander Vulcan bomberen igen på Fairfords lange bane.

Bund venstre
 Det eneste amerikanske fly i flyveopvisningen i 2011 var denne A-10C Thunderbolt II fra West Coast Demo Team.

Bund midt
 Som en del af fejrlingen af 70 års jubilæet for Battle of Britain, deltog denne nybyggede Me-109 i flyveopvisningen.

Bund højre
 Selvom en Tornado jager ikke er kendt for dens manøvreduktighed, så kan den godt trække kondens - hvis den stiger brat efter en hurtig forbigyveling.

Fotos af Søren Augustesen



RIAT 2011

Det store tema for RIAT 2011 var showets 40 års fødselsdag. Det første RIAT blev afholdt i 1971, og siden da har showet udviklet sig til verdens største militære airshow, til trods for at showet også har lidt under de nedskæringer der har fundet sted de sidste år.

Højdepunktet til showet var helt afgjort de to Ukrainske Su-27 Flanker's og deres support tanker, en Il-76MD. Andre højdepunkter var den første offentlige optræden af RAF's nye tanker, en Airbus A330MRTT, som ved showet blev officielt navngivet "Voyager KC1". Opvisningen bød også på displays fra F-16 fra fire forskellige nationer, Belgien, Holland, Danmark og, for første gang til RIAT, Tyrkiet. Eneste amerikanske deltager i flyveopvisningen var en A-10C Thunderbolt II fra West Coast Demo Tema.

Som altid var der masser af opvisningshold med til showet, og i 2011 var der debut til Saudi Hawks fra Saudi Arabien. Der var også gamle kendinge som Il Frece Tricolori, Royal Jordanian Falcons, Patrulla Aguila og selvfølgelig Red Arrows.

Top

Endnu et fly der fik debut til RIAT var RAF's nye tankfly, A330MRTT som om fredagen før showet blev døbt Voyager.

Bund venstre

I 2011 var der også debut til et nyt opvisningshold, nemlig Saudi Hawks fra Saudi Arabien, som fløj med 6 grønne BAe Hawk træningsfly.

Bund midt

Det var med stor glæde for mange at der endnu en gang var Su-27'ere at finde til RIAT. Godt nok kun på Static. Her er den ene af de to Ukrainske Su-27'ere fanget under take-off på hjemrejsedagen.

Bund højre

En privat ejet OV-10 Bronco laver et noget anderledes take-off.

Fotos af Søren Augustesen



NORDIC FIGHTERS - SVERIGE

TEKST - SØREN NIELSEN
FOTO - SØREN NIELSEN & SØREN AUGUSTESEN

Den første del i denne mini-artikel serie, som handler om de nordiske fighters.
Den første del handler om det svenske luftvåben.

En JAS-39C fra 172:a Stridsflygdivisionen på F17 bryder væk fra sin wingman.

Foto af Søren Nielsen

Nordic fighters - Sverige

Den første del i denne mini-artikel serie, som handler om de nordiske fighters. Den første del handler om det svenske luftvåben.

F17 Kallinge historie

F17 Kallinge blev etableret oven på Bredåkra mosen ved Kallinge under navnet Kungliga Blekinge Flygflottilj d. 1 Juli 1944. 2 eskadriller, kendt som 171. stridsflygdivisionen, og 172. stridsflygdivisionen i dag, blev samtidig dannet under F17. Eskadrillernes primære opgave var at samarbejde med flåden i anti-skibs missioner. Dette passede fint til placeringen, som blev valgt da det tidligere havde været et militært område, dog kun brugt af flåden.

Eskadrillerne startede med at flyve B 3 (Junkers Ju 86D-1). I 1947 gik de over til at flyve marine versionen af flyet Saab 18. I 1960'erne blev der tilføjet to nye eskadriller til F17. I 1964 ankom division RB 68 (Bloodhound MK II, anti luft missil batteri), og i 1965 en Search and Rescue (SAR) helikopter eskadrille. Anti luft missil batteri eskadrillen var kun aktiv indtil 1974, da hele systemet i flyvevåbnet blev udfaset og blev sendt tilbage til Storbritannien.

I forbindelse med nedlukningen af F3 Malmsslätt i 1972, blev der i 1973 tilføjet to jagt divisioner fra F3 til F17. Enhederne blev lavet om til at være dedikerede jagt eskadriller indtil 1978, hvor en jagt division blev udfaset og erstattet med en rekognoscerings division fra F11 Nyköping, som efterfølgende blev udfaset i 1980, efter forsvarsforliget af 1977. Spaningsdivisionen var den første på F17, der fløj med den bevæbnet udgave af Viggen, i form af SF/SH Viggen.

F12 Kalmar var også en af de flyvestationer, som Riksdagen besluttede at lukke i 1980, efter forliget i 1977. F12 havde et sektorspecifikt ansvar over sektor S2, som dækkede den sydøstlige del af Sverige, og luftforsvar centret kaldet Vargen (Ulven), dette ansvar blev overført til F17. I 1978 overtog F10 Ängelholm hele SektorSyd, hvilket betød at de overtog al luft overvågning af det sydlige Sverige. Hos F12 Kalmar lå flyvevåbnets vejr skole (VädS) placeret, denne enhed indgik i F17, som et detachement under betegnelsen F17K, frem til 1982, hvor skolen blev flyttet til F5 Ljungbyhed og alle militære aktiviteter i det tidligere F12 ophørte og afsluttet.



Top venstre

Gruppechef for 172:a Stridsflygdivisionen Capt. Mattias "Shooter" Olin, står foran sin jet inden næste trænings mission skal til at starte.

Noter og kort til missionen er allerede blevet gennemgået og sidder nu klart på lårene af piloten. Foto af Søren Augustesen

Top højre

Ground crewet til denne JAS-39C, er netop blevet færdige med de sidste pre-flight checks, og piloten gør sig klar til at taxi ud til dagens næste trænings mission

Foto af Søren Nielsen

Bund

Lidt skyer, Öland og Småland danner en fantastisk baggrund til denne fuldt loaded JAS-39C. Foto af Søren Nielsen





1 x Center-line fuel drop tank, 2 x RBS-15
2 x RB-99 (AIM-120), 2 x RB-98 (IRIS-T)
er hvad denne JAS-39C bærer af armering.

Foto af Søren Nielsen



F17 Kallinge historie

I 1982 blev flyvestationens jagt divisioner, bevæbnet med JA 37 Viggen. Efter forsvarsforliget i 1992, skulle F13 Norrköping i løbet af 1993 overføre en jagt / angreb division fra F13 Norrköping til F17, mens der også blev sendt en rekognoscering division til F10 i Ängelholm.

I forbindelse med forsvarsforliget af 2000, skulle F10 i Ängelholm lukkes den 31. december 2002. I forbindelse med forliget, blev det besluttet at F17 skulle overtage JAS 39A Gripen fra F10 i Ängelholm og dets detachment i Hästveda (F10H). Det samme forsvarsforlig besluttede også at F16 Uppsala skulle lukkes, hvilket inkluderede de to F16 afdelinger: F16 Malmén på Malméns lufthavn (F16M) og F16 Gotland i Visby lufthavn. Disse afdelinger blev overført til F17 under betegnelserne henholdsvis F17M og F17G.

I 2004 begyndte eskadrillerne at få erstattet deres JAS-39A version med C-versionen. I forbindelse med forsvarsforliget i 2004 blev Flygbasjägarskolan (FBJS) overført fra F7 Såtenäs til flyvestationen. Endvidere ankom den tredje helikopter eskadrille (3. hkpskv), til F17. Den tredje helikopter eskadrille er kun co-lokaliseret på flyvestationen, og er et detachment til Försvarsmaktens helikopterflottilj (Hkpflj), på Malmén.

2011 var også året hvor F17 blev sendt til Libyen i forbindelse med FL01 (Flyginsats Libyen), som var den første internationale fly mission siden F22 Congo (22 U.N. Fighter Squadron, 1961-1963). 2011 blev også det sidste år eskadrillen fløj A-versionen af JAS 39 Gripen, da 172. stridsflygdivisionen blev opgraderet i juni måned til C-version.

F17G Gotland

F17 Gotland (F17G) har siden 2003 været en afdeling af F17 baseret på Gotland. Afdelingen blev oprettet som en detachment af F13 Norrköping i 1956, ved Visby Airport på Gotland, navngivet F13 Gotland (F13G) med henblik på at støtte Flygvapnets faciliteter på øen. Samme år blev der bygget en ny start og landingsbane i asfalt. I 1957 blev F13 Norrköping tildelt ansvaret for Gotlands luftforsvarssektor (G 1). Sektoren kom i 1965 til at blive kombineret med F13s anden sektor O 1. I 1981 blev sektor O 1 og O 5 lagt sammen til en ny sektor, Sector Mitt, der dækkede hele mellem Sverige. Sektoren ledes af F16 Uppsala.

Flyvestationen kom først til senere, og i flere omgange. Den skulle tilpasses til forskellige formål, 1965 til Bas 60, i 1975 til JA 37 Viggen, i 1992 til Bas 90, og i 1995 til transportfly.

I forbindelse med den store lukning af flyvestationer, der fandt sted i 1990'erne og begyndelsen af 2000'erne, kom detachmentets vigtigste ændring i løbet af flere etaper. I 1994, da F13 Norrköping blev lukket som en konsekvens af forsvarsforliget af 1992, blev detachmentten overført til F16 Uppsala, og blev udpeget F16 Gotland (F16G).

Da F16 Uppsala blev lukket i 2003 på grund af forsvarsforliget af 2000, blev detachmenttet overført til F17 Kallinge og fik sit nuværende navn F17 Gotland (F17G). QRA - Quick Reaction Alert, kaldet afvisningsberedskabet (AVB) i Danmark, er en af de vigtigste roller for F17G i dag, da Gotland ligger midt i Østersøen, og det er derfor et af de mest østligste luftrum i Sverige.



Top

Efteråret har sat sine spor på den svenske natur, dog ændrer det ikke denne JAS-39 fra at vise sine kræfter, med denne fuld afterburner take-off.

Bund venstre

En våd bane, et flot eftermiddagslys, og en JAS-39 der bremser i flotte omgivelser.

Bund højre

En siluet af en JAS-39 igang med en fuld afterburner take-off.

Fotos af Søren Augustesen

QRA - Quick Reaction Alert

Døgnet rundt, hver dag, hele året, er der et QRA beredskab på standby, klar til at beskytte Sverige territoriale integritet.

Baggrunden for det svenske beredskab er Sovjetunionens nedskydning af en svensk DC-3 over Østersøen i 1952, som blev efterfulgt af den såkaldte Catalina nedskydning, da en Catalina der ledte efter DC-3 også blev skudt ned af Sovjetunionen.

Konsekvensen af disse begivenheder var, at Sverige indførte en kontinuerlig overvågning af luftrummet samt et beredskab, der kan fungere mod eventuelle krænkelse af luftrummet.

I dag har Försvarsmakten altid fightere i beredskabet. Det betyder ikke, at der er fightere i luften døgnet rundt - noget, der ville være ekstremt dyrt og personalekrævende (-intensivt). I stedet indgår en vurdering af situationen, som er grundlaget for om kampflyet skal i luften, eller forblive på jorden i forskellige grader af standby.

QRA - Bevæbnet jagtinstinkt

Den hurtigste måde at afvise en ubuden gæst på, enten på himlen eller på havoverfladen, er at sende Försvarsmaktens fightere i luften. Sveriges land, hav og luftrum overvåges af forskellige sensorer, såsom radarstationer fra forskellige steder døgnet rundt. Ved den mindste antydning af, at de ukendte fly eller skibes aktiviteter forekommer på eller nær det svenske territorium, vil interceptors blive scrambled, for at kontrollere hvad der sker, og gøre opmærksom på at de trodser svensk territorium, og om nødvendigt afvise eller stoppe de ubudne gæster.

Dette kan gøres ved at piloten giver tegn med sine hænder, vipper flyveren, eller om muligt via radioen. For at mindske risikoen for fejl og utilsigtet optrapning af situationen, findes der et sæt nationale og internationale regler der skal overholde.

QRA - Bevæbnet jagtinstinkt

Normalt gennemføres QRA-beredskab med to fly, hvis automatiske kanoner altid er skarptladte. Det er fordi piloterne har brug for at kunne have våben som det ultimative middel til afvise et andet fly. De bør også altid have mulighed for at forsvare sig selv eller deres wingman. Visse andre nationers QRA fly bærer også missiler, men normalt gør de svenske QRA fly ikke, hovedsageligt fordi der ikke altid er en trussel, der kræver det, men der er også gode grunde til, at der ikke altid er et godt tegn at vise sig for et andet fly med missiler på sine vinger.

På ethvert givet tidspunkt er omkring 2.000 skibe i Østersøen, foruden alle private både, fritidssejlere og marinefartøjer. I luften er det ikke mindre trængt, foruden alt nationalt og nordisk civil luftfart, går så går den store flyrute mellem Europas største lufthavne og forskellige asiatiske destinationer igennem den sydlige del af Østersøen. Derfor patruljerer rekognosceringsberedskabet de svenske grænser og det internationale luftrum i vores nabolag, for at se og dokumentere de skibe, luftfartøjer og igangværende militære øvelser. Overvågningen gøres ved brug af forskellige sensorer, såsom flyets radar og rekognoscering pods, hvilket i praksis er et stort digitalt kamera med high-end objektiver.

Hver identifikation eller afvisning bliver altid dokumenteret ved brug af radar, radio og GPS. I QRA flyet er der også altid et håndholdt kamera, som gør det muligt for piloten at tage foto til senere analyseret af specialuddannet personale på jorden. Teknisk udstyr gør det muligt også at foretage identifikation i mørke.

Top

Spidsen af Öland, sol og JAS-39C Gripen drejer af for at komme retur til F17 Blekinge AB.

Bund

Det er ikke kun missioner, hvor det handler om "fire-power", som JAS-39 kan bruges i.

En anden vigtig rolle er blandt andet rekognoscering.

Fotos af Søren Nielsen





Når der kommer uventede gæster

Overtrædelse af Sveriges grænser sker et vist antal gange om året. Nogle af disse overtrædelser viser sig at være fejl fra piloternes side, og sommetider er det en administrativ fejl, såsom en planlagt og godkendt overflyvning, men hvor oplysningerne af en eller anden grund er blevet forlagt.

Uanset hvad årsagen er, så registreres og dokumenteres alle de begivenheder relateret til svensk territorium og luftrum. Ved indikation af, at noget ukendt nærmer sig de svenske grænser vil et øge beredskabet sættes i værk, og et afventende spil går i gang, indtil at QRA flyene får besked på at gå i luften. Det højeste beredskab en besætning på jorden kan få, er at piloterne skal sidde i flyet med motoren kørende, indtil andet er blevet beordret.

Jaktstridsledaren tager beslutningen om indsatsen og giver instruktioner til piloterne under gennemførelsen af afvisningen. Han sidder normalt i en af kommandocentralerne sammen med fighter lederen og luft overvågningen, og har et godt overblik over situationen der bliver udspillet i luftrummet. Når afvisnings flyet nærmer sig luftfartøjet, der overtræder det svenske luftrum, vil piloten dreje hovedet på forskellige måder, for at skabe kontakt med den anden pilot.

Hvis luftfartøjet ikke adlyder ordrer eller besvarer igen på kommunikationen, kan jaktstridsledaren give godkendelse til at et varslings skud med den store automatkanon, for at vise det krænkende luftfartøjet at dette er seriøst, samt for at prøve at skabe kontakt. Noget der dog ikke er sket i moderne tid.

Efter kontakten er optaget til luftfartøjet, vil det enten vende om, hvis det intet har at gøre i svensk luftrum, eller også vil det blive identificeret, for så efterfølgende at fortsætte sin flyvning i det svenske luftrum.

F17 Kallinge har QRA beredskabet for den sydlige, samt østlige del af Sverige. Dette sker i form af 2 JAS-39C både F17 Kallinge - Blekinge AB, samt 2 JAS-39C på F17G Gotland, i Visby lufthavn.



Top

Her kan man tydeligt se armeringen på JAS'en, mens piloten skyder flares, ellers facklor som det hedder på svensk.

Bund venstre

Denne JAS-39C taxier på vej ud mod banen, til dagens næste mission.

Bund højre

Solen danner flot en siluet omkring denne Gripen.

Fotos af Søren Augustesen



Den meget karakteristiske strømlignede form af JAS-39 ses tydeligt her.
Foto af Søren Nielsen

JAS-39 Gripen

De fleste kan huske, og savner, den store og mægtige Viggen. Savnet blev skiftet ud med gode minder, da Swedish Air Force Historic Flight fik sendt deres J-37 Viggen "Gustav 52" på vingerne igen. Mange af piloterne på F17, har fløjet både Viggen, og Draken, og selv om mange, mest af nostalgiske årsager, savner Viggen og Draken, syntes alle at JAS-39 Gripen er en fantastisk flyver. I forhold til Viggen giver Gripen mange flere muligheder, for både piloter og mission planners, da Gripen har en klar forbedring i flyve egenskaberne i forhold til Viggen. Foruden denne forbedring er den største forbedring, at JAS-39 er en swingrole flyver, kontra Viggen, som var en singlerole flyver.

Da man er gået fra en singlerole til en swingrole flyver, har det også betydet en ny hverdag for piloterne, da de nu skal lære tre ting. Hvor de førhen kunne koncentrere sig om en enkelt mission, skal alle piloter nu kunne klare både Fighter (Jagt), angreb (Attak) og rekognoscering (Spåning), og antallet af træningstimer er ikke blevet tredoblet. Heldigvis er JAS-39C Gripen flyet udstyret med et topmoderne cockpit, og et computersystem der gør at piloten let kan skifte mellem de tre missions typer, og kun få vist de informationer som er nødvendige for den valgte missions type.

Den fysiske størrelse på Gripen, forbedret aerodynamik og moderne fly-by-wire teknologi har gjort at flyve egenskaberne er blevet meget bedre i forhold til Viggen. Den mindre størrelse har også gjort cockpittet mindre, og piloterne har derfor mindre plads til at operere flere systemer end de skulle i Viggen. Her kommer det moderne cockpit design med multi funktions touch skærme til sin ret, og gør piloterne i stand til at flyve alle tre typer missioner på trods af det forholdsvis lille cockpit.

Alle de svenske JAS-39'ere er blevet opgraderet fra A/B modeller til C/D, hvilket yderligere har øget kapaciteten og mulighederne. Den største forbedring må anses for at være air-to-air refueling kapaciteten, som benytter "probe and drouge" systemet kendt fra bla. US Navy's fly. Denne kapacitet gør at det Svenske flyvevåben nu er i stand til at deployere Gripen flyet til baser langt uden for Sverige, ligesom de taktiske muligheder er blevet væsentligt forbedret.

Eskadrillechef Andreas Dahlberg, som tidligere selv har fløjet både Draken og Viggen, flyver i dag JAS-39 Gripen, ser frem til at de i enheden får "Next generation" Gripen, JAS-39E/F, da den yderligere øger kapaciteten, muligheder og de typer missioner som de er i stand til at udføre - selv om han dog ikke er sikker på at han stadig flyver til den tid, fortæller han med et smil på læben.

Opgraderingen til JAS-39E/F, også kendt som Gripen NG, kan man sammenligne med opgraderingen af "Legacy" Hornets (F/A-18A/B/C/D) til Super Hornets (F/A-18E/F), hvor opgraderingen blandt andet inkluderer udvidelse af antallet af hardpoints, forøget motorkraft samt nye og forbedrede avionics.

Gripen NG er i stærk konkurrence med F-35A Lightning II (JSF), Eurofighter Typhoon og F/A-18E Super Hornet om at afløse F-16 i RDAF, og dermed blive Danmarks nye kampfly.

Øvelser

Foruden den daglige træning på Blekinge AB, så spiller nationale og internationale øvelser en stor rolle i piloternes og det øvrige mandskabs træning. Det er vigtigt for alle dele af eskadrillen at holde sig klar, og være i stand til at samarbejde med andre enheder, end blot dem selv. Dette gælder svenske, så vidt som det gælder internationale enheder. Dette hjælper ikke blot samarbejdet mellem enhederne, men også imellem de deltagende lande, og hjælper dem med at være parate til eventuelle fremtidige internationale missioner.

Den største udfordring ved deltagelse i fremtidige øvelser, er et meget stramt forsvarsbudget, hvilket gør at penge er den største spiller for at få puslespillet med øvelser til at gå op.

Indsatsen over Libyen, Operation Odyssey Dawn, var dog et tydeligt eksempel på, hvor forberedt de svenske enheder var til at samarbejde med den internationale koalitionsstyrke, og hvor vigtige internationale øvelser er.



Top

På vej ind til "run in and break" med F17 Blekinge AB i baggrunden.

Midt venstre

Mens den ene taxier ud til start, starter den anden.

Midt højre

Klar til næste mission!

Bund

Et syn man ikke vil have, hvis man er fjenden!

Fotos af Søren Augustesen





Libyen - Operation Odyssey Dawn

Der gik mindre end 24 timer fra beslutningen var truffet i den svenske regering, til den svenske indsats, i form af JAS-37C Gripen flyvere fra F17, landede på NAS Sigonella på den italienske ø Sicilien.

En reaktionstid der satte Sverige på det internationale verdenskort, og de beviste endnu engang at de er en vigtig spiller i det internationale samfund.

Det gik så hurtigt med at etablere denne deployment, at da de første JAS-39'ere lettede fra Blekinge AB, vidste de endnu ikke præcist hvilken base de skulle flyve til. De vidste blot at de skulle flyve sydpå.

I starten stod missionerne hovedsageligt på air-to-air patruljering, dog blev det hurtigt lavet om til at det hovedsageligt var rekognoscering missioner, som de svenske JAS-39 udførte.

Det var ikke kun de svenske Gripen der havde base på NAS Sigonella. Amerikanske, canadiske, tyrkiske samt danske styrker var også baseret på basen, og dette gav et godt sammenhold mellem landene.

Specielt nævnte eskadrillechef Andreas Dahlberg, at de fik stor hjælp af det danske luftvåben under opstarten af deres missioner fra NAS Sigonella.

Red Flag

En stor logistisk udfordring, er måske ikke det første man tænker på, når man tænker på den store Red Flag øvelse, som bliver afholdt flere gange om året, på henholdsvis Nellis AFB i Nevada, og på Eielson AFB i Alaska. Eskadrillechef Andreas Dahlberg fortæller at organisering af transport og materiel til og fra Nellis, er omkring 50% af selve øvelsen, når man tænker på det som en helhed.

F17 deltog i 2013 i Red Flag 13-2 på Nellis AFB. Det svenske luftvåben har tidligere deltaget ved Red Flag øvelser, dog adskilte Red Flag 13-2 sig på flere områder. Øvelsen markerede den første gang at der blev fløjet så lange stræk med JAS-39, som ved hjælp af en KC-10 Extender, blev fløjet via Lajes over Atlanten, og derefter direkte videre til USA. Førhen har de på sådanne flyvninger skulle flyve over Island, Grønland, Canada og videre med flere stop i USA. Udover at det var første gang med den lange færgeflynning, var Red Flag 13-2 også første gang hvor alle piloter, ground crew m.m. kom fra samme enhed. Tidligere har det været en blanding fra forskellige enheder når det svenske luftvåben skulle deltage i Red Flag.

Enheder skal selv medbringe alt det materiel de skulle få brug for, hvilket blandt andet inkluderer reservedele, f.eks. hele reserve motorer, og de live-våben de skulle bruge under øvelsen. Dette kunne lade sig gøre ved, at de havde lejet en AN-124 til at transportere reservedele, en svensk C-130, som skulle transportere de live-våben der blev brugt under øvelsen, samt en KC-10 fra USAF, som skulle stå for lufttankningen af flyverne på deres tur frem og tilbage fra Nellis, og som foruden dette kunne transportere ekstra reservedele, ground-crew og piloter.



Top
"Don't mess with me"

Bund venstre
Her kan man tydeligt se armeringen på JAS'en, mens piloten skyder flares, ellers facklor som det hedder på svensk.

Bund højre
På vej ind til landing, med den flotte efterårs skov, som omringer F17 Blekinge AB som baggrund.

Fotos af Søren Nielsen



En JAS-39 fuldt tooled up, og med en "Don't mess with me"-attityde
Foto af Søren Nielsen

Red Flag

Færgeflyvningen til og fra Red Flag var en stor del af øvelsen, da air refuelling først er blevet en mulighed efter opgradering til JAS-39C. Det var et bevidst valg at flyve de lange strækninger med tanker for at træne refuelling, og færgedyvningen blev en stor succes. Det var en blanding af både unge, og erfarne piloter, som deltog ved denne øvelse, og med en succesrate på omkring på 75% af alle missionerne, må dette beskrives som en succes, når man tænker på øvelsen som helhed. Succesraten starter lavere, men som øvelsen skrider frem forøges denne rate betydeligt.

Eskadrillechef Andreas Dahlberg forklarer at der er mange områder hvor Red Flag adskiller sig fra andre øvelser, og størrelsen er en af dem. Man kan virkelig mærke at der sidder 2.000 mand på Nellis AFB, hvis eneste opgave er, at planlægge og afvikle øvelsen. Dette er noget man ikke ser andre steder i verden. Til sammenligning fortæller eskadrillechef Andreas Dahlberg at det er flere end der er ansat på Blekinge AB.

Øvelsesområdet omkring Nellis er så stort og tilbyder så mange ting, som ikke er muligt i nært samme omfang andre steder. En af disse ting er "Large Force Packages". Begrebet Large Force Packages dækker over at det er muligt at have mere eller mindre alle aspekter af et virkeligt krigsscenario med i øvelsen, ved at du har de store bombere, electronic warfare, overvågning, air-to-air, air-to-ground, jord enheder m.m. med i samme øvelse, og endda i samme mission og scenarie. Dette gør at øvelse virker endnu mere realistisk, end hvis det blot var air-to-air der blev trænet.

Øvelsesområderne er ikke blot kæmpe områder hvor det er muligt at flyve både hurtigt og lavt, men områderne er spækket med forskelligt udstyr, hvor blandt andet deres ground-to-air systemer, er meget avancerede, hvilket klart er en fordel frem for andre øvelsesområder rundt omkring i verden, da det udsætter piloterne for så realistiske scenarier og situationer som overhovedet muligt, uden at der bliver skudt med skarpt efter dem.

Red Flag missionerne består både af air-to-air, air-to-ground og CAS, dog var andelen af CAS missioner på Red Flag 13-2 lidt for stor, i forhold til hvad der var håbet på fra F17's side. Red Flag er også kendt for deres Aggressor enheder, som eskadrillechef Andreas Dahlberg beskriver som meget effektive og professionelle, som Red Force modstandere.

En vigtig del med disse øvelser er, foruden at træne piloterne, samarbejdet med de forskellige koalitions partnere. Selvom Sverige ikke er en del af NATO, deltager Sverige i store koalitions opgaver, og øvelser. Deltagelsen i flere Red Flag øvelser, samt deres store indsats i Libyen missionerne har sat Sverige på kortet, som en vigtig international partner.

Foruden de 3-4 større nationale og internationale øvelser, som F17 deltager i om året, er det målet for F17 at de i fremtiden skal deltage i Red Flag en gang hvert 2. eller 3. år.

En stor tak til Gruppechef for 172:a Stridsflygdivisionen Capt. Mattias "Shooter" Olin, samt Eskadrillechef for 172:a Stridsflygdivisionen LtCol Andreas "Dalle" Dahlberg for at muliggøre denne artikel.

Top

Strømlignet, og stadig dødelig!

Bund venstre

Klar til ground check, og ombord stigning af piloten.

Bund højre

Den meget karakteristiske strømlignede form af JAS-39 ses tydeligt her.

Fotos af Søren Nielsen



AVALON AIR SHOW 2007

TEKST & FOTO - ANDY BINKS

Andy Binks var "down under" til Avalon 2007 showet, hvor blandt andet de sidste F-111 stadig fløj.



En General Dynamics F-111 laver en "dump-and-burn", hvor ca. 1.200 liter brændstof bliver brændt af i løbet af 6 sekunder, hvilket giver en flamme der er længere end flyet selv!

Foto af Andy Binks

Avalon Air Show 2007

I 2007 var jeg så heldig, at komme med en gruppe fly entusiaster til Australien. På turen var vi blandt andet til Avalon International Air show, som bliver afholdt lige syd for Melbourne - et air show som bød på flere fly man ikke kan se flyve mere.

Der er stor offentlig interesse for flyvning i Australien, da det er en del af hverdagen i det store land. Det betød også, at der var rigtig mange mennesker til showet, hvilket gjorde det svært at fotografere de fly der var udstillet på jorden. Heldigvis var publikumslinjen meget tæt på opvisningslinjen - næsten så tæt på at man kunne mærke varmen var F-111'eren's "dump-and-burn" forbiflyvning. Man skulle også næsten dukke sig for ikke at blive ramt af vingen på Qantas 747'erne da den fløj henover.

Ud over fly fra det Australske militær, var højdepunkterne i udstillingsområdet en Cougar helikopter fra Singapore Air Force og to F/A-18 Super Hornets fra henholdsvis Diamondbacks og Royal Maces enhederne der på det tidspunkt holdt til på Atsugi basen i Japan.

Opvisningsdelen var kort, men fremragende efter europæiske forhold, med usædvanlige displays fra en Eurocopter Tiger fra den Australske hær, en Cessna A-37 i Syd vietnamesiske mærker, The Roulettes (RAAF's opvisningshold) i deres PC-7'ere, en DeHavilland Caribou, som lavede fantastiske indflyvninger, og nogle meget korte landinger. Højdepunktet var naturligvis da F-111'eren lavede dens berømt "dump-and-burn" forbiflyvning. Til trods for at jeg havde set den lave denne manøvre en gang før, og derfor var forberedt, tog det alligevel næsten pusten fra mig, at se den store flamme skyde ud bag motorerne - ren drengerøv!

Veteranfly miljøet i Australien er stort, og inkludere blandt andet en flyvende P-40 og P-51. HARS's Constellation udgjorde et interessant sammenligningsgrundlag med Qantas 747, og man kunne tydeligt se hvor langt den civile luftfart var noget på meget kort tid.

Hvis du skulle få chancen, så kan jeg kun anbefale at besøge Avalon showet, også selv om der er flere af de nævnte flytyper som ikke længere deltager i showet. Der er stadig mange imponerende deltagere, og tilskuerne er meget venlige og imødekommende.



Top Venstre
En DeHavilland Caribou laver opvisning.

Top højre
Cougar helikopter fra Singapore Air Force.

Midt højre
En RAAF Hawk 127, laver en hurtig top-side forbiflyvning.

Bund højre
En Eurocopter Tiger helikopter fra den Australske hær.

Bund venstre
En RAAF C-130 Hercules laver en taktisk landing.

DIT BEDSTE BILLEDE FRA '13

UDVALGTE TEMA FOTOS INSENDT AF VORES LÆSERE



Et kanont flot billede af en Antonov AN-2.

Foto af Jacob Thomsen



Den sidste Phantom i Wittmund 2013.
Foto af H. J. Fruensgaard



En CH-53E i mørkets frembrud under Humanitarian Aid / Disaster relief øvelsen ved WTI kurset i april.
Foto af Søren Nielsen



Foto af Ulrich Krog



Foto af Thorbjørn Brunander Sund



Foto af Ruben Schmidt



*“Besøget i tårnet på Phuket lufthavn, var ét af årets højdepunkter for mit vedkomne”
Foto af Erik Frikke*

Dubai Airshow for første gang
i den nye Dubai World Central.
Her ses UAE Air Force CH-47,
UH-60 og AH-64
Foto af Peter Poulsen





JAS-39C fra 172. stridsflygdivisionen.
Foto af Søren Augustesen



En MH-60S Seahawk fra NSAWC
Foto af Jesper Nielsen

NÆSTE UDGAVE AF FLYMAG MAGASINET

Næste udgave af FLYMAG Magasinet udkommer til Juni, her ser vi blandt andet nærmere på "Aggressors", og hvad det er for en rolle de spiller, samt at vi forsætter artikel serien om "Nordic Fighters".



INFORMATION

Traditionen tro, så vil næste udgaves tema foto være: "Cargo". 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