



NAS FALLON - VIRKELIGHEDENS TOPGUN

Du kender filmen, men vidste du at filmen var baseret på virkeligheden?
Få et indblik i hvordan virkelighedens TOPGUN egentligt er.

LANCASTER PÅ BESØG

I maj 2011 havde Danmark fint besøg i form af en Lancaster fra Royal Air Force BBMF.

HOHN AB

I anledning af LTG63's 50 års jubilæum, blev der afholdt en spotterdag d. 17. sep. 2011.

BESØG PÅ MCAS YUMA

MCAS Yuma er den største og mest aktive USMC flybase. Kom med på et kig inden for.

Velkommen til den 1. udgave af FLYMAG Magasinet i 2012.
Et nyt år er startet og inden længe er den nye airshow og spotter sæson igang.
Vi håber at i forsat kan lide og støtte op om det nye layout og indholdet i magasinet.

God læsning - FLYMAG redaktionen.

MAGASINET

LANCASTER OVER DANMARK

I maj 2011 havde Danmark fint besøg i form af en Avro Lancaster fra Royal Air Force BBMF. Læs en rapportage fra dette besøg.

04

NAS FALLON - TOPGUN!

Virkelighedens TOPGUN findes på NAS Fallon i det nordvestlige Nevada. Læs om hvad der sker på denne base gemt væk i ørkenen.

10

AIRSHOW RAPPORTER

Læs Stephen Geleas rapporter fra shows på Tyndal AFB, Cullman region airport samt Malta.

40

SPOTTERDAG PÅ HOHN AB

I anledning af LTG63's 50 års jubilæum, blev der afholdt en familiedag, samt en spotterdag d. 17. september 2011.

48

PIMA AIR & SPACE MUSEUM

Kom med på et kig inden for det store Pima Air & Space Museum i Tucson Airzona. Med over 300 udstillede fly er der nok at se på.

54

BESØG PÅ MCAS YUMA

MCAS Yuma er den største og mest aktive USMC flybase. Denne base huser en af de største øvelser blandt USMC aviation units, WTI - Weapons Tactics Instruction Course.

58

TEMA FOTOS

Se udvalgte billeder indsendt af læserne. Temaet for denne udgave er 'Dit bedste fra 2011'.

68



LANCASTER OVER DANMARK

TEKST & FOTO - H.J. FRUENSGAARD

Den 5. maj 2011 fik Danmark fint besøg af den engelske AVRO Lancaster fra RAF Memorial Flight



Den store klassiske bomber fra anden verdenskrig viser sine flotte former i solskinsvejrer over Danmark

Foto af H. J. Fruensgaard

Lancaster på besøg i Danmark

Den 5.-og 6. maj sidste år havde Danmark besøg af en meget sjælden gæst. Der er så vidt jeg ved kun to flyvende Lancasters tilbage, en Canadisk, og den engelske fra RAF Memorial Flight.

Den skulle egentlig have overfløjet de engelske krigergrave i 2010, men der opstod problemer med et rør til benzintilførslen, så den kom ikke på dette tidspunkt.

Det var derfor en god nyhed da det blev oplyst at den ville komme til Danmark i maj 2011. Ifølge programmet skulle den overflyve krigergravene d. 5 maj, og derefter "overnatte" i Billund inden hjemflyvning til England via Holland.

Derfor indfandt jeg mig-sammen med et par hundrede mennesker ved Randbøl kirke denne dag. Randbøl kirke ligger meget tæt på Billund lufthavn, hvor den jo skulle lande senere denne eftermiddag.

Ankomsttidspunktet var ca. kl. 14.10, hvor den efter at have overfløjet Svendborg og Odense skulle have overfløjet Randbøl kirke. Vi ventede og ventede. Kl. 14 25 fik vi at vide til meget stor skuffelse-at Lancasteren på grund af modvind! og i tidsnød fløj den forbi Randbøl og direkte mod Lemvig og Stadil. Men vi vidste de spottere der var ved kirken, at den jo skulle lande i Billund, så vi tog til spotterstedet øst for Billund ved omfartsvejen.

Og her kom så "the grand old lady" ved 15.30-tiden. Vejret var perfekt, og Lancasteren overfløj os to gange inden den landede.



Top venstre

Avro Lancaster laver en forbi flyvning i smukt solskinsvejr

Top midt

Bedre forhold kunne man ikke bede om, da Lancasteren besøgte Danmark i maj måned 2011

Top højre

Både i luften og på jorden ser Lancasteren mægtig ud. Her er den lige landet og er igang med at taxi.

Bund

Lancasteren kunne forsvare sig selv imod fightere, ved hjælp af maskingevære. Lancasteren var udstyret med 3 x hydrauliske Frazer-Nash maskingeværkupper med i alt otte 7,7 mm maskingeværer (to hver i næse- og rygtårn, og fire i haletårnet).

Fotos af H. J. Fruensgaard

Lancaster på besøg i Danmark

I Den næste dag var der så adgang-via Shuttle bus til hangaren og Lancasteren, og det var som forventet et tilløbsstykke, og gode billeder får man jo ikke ved denne lejlighed.

Jeg var nu også mest interesseret i oplysninger om starten, som var sat til kl. 11.00 denne formiddag. En af de engelske officials oplyste mig om, at Lancasteren efter start skulle overflyve Randbøl kirke der jo blev snydt dagen før, og at den ville gå østen ud af lufthavnen, da der var østenvind.

I god tid forlod jeg lufthavnen og kørte ud til spotterbakken øst for lufthavnen, ca. for enden af hovedbanen på sydsiden, og her var vi vel et par hundrede personer, mange spottere var også mødt op her.

Vi ventede nu på en Lancaster i luften i flot vejr. Der kom en del fly-rutebiler der startede fra vest mod øst, så alt var jo i orden. Så kunne vi høre at Lancasteren startede motorerne op, og vi var klar med kameraerne. Men ak ak ak, den kom trillende ud til østre ende af hovedbanen, vendte om og gik straks på vingerne vesten ud af lufthavnen, og ikke nok med det, den lavede en flot "fly by" over hangaren, men det var jo 500 m væk fra hvor vi stod.

Jeg "skød" selvfølgelig efter den, men som i kan se af det meget forstørrede billede blev det ikke godt, men man kan fornemme hvor herligt det ville have været at stå "det rigtige" sted på dette tidspunkt. Det var ikke første gang jeg er blevet snydt med valg af spottersted ved spændende flybesøg, og sikkert heller ikke sidste gang, men helt sikkert den mest ærgerlige oplevelse jeg har haft.

Top venstre

Der var mange mennesker som var taget ud for at se dette vidunder af en flyver i det gode vejr

Midt venstre / bund højre

Lancasteren bliver gjort klar inden den skal på vingerne

Top højre

En groundcrew kigger ud af de store vinduer

Bund venstre

Her ses de store hjul ramme banen ved landing

Mindt venstre

Oversiden blev vist frem inden kursen gik hjem af

Fotos af H. J. Fruensgaard



NAS FALLON - TOPGUN!

TEKST - SØREN NIELSEN
FOTO - SØREN NIELSEN

Virkelighedens TOPGUN finder man i det nordlige Nevada,
på NAS Fallon.



En sandfarvet 'aggressor' MH-60S
Knighthawk fra NSAWC får støvet til at
piske op.

Foto af Søren Nielsen

NAS Fallon - Det rigtige Top Gun.

Naval Air Station Fallon eller NAS Fallon er den amerikanske flådes (US Navy) førende luft-til-luft og luft-til-jord træningsanlæg. Det er beliggende sydøst for byen Fallon i det vestlige Nevada i USA, ca. 100 km øst for Reno. Siden 1996 har det været hjemsted for Naval Fighter Weapons School (TOPGUN), og det omkringliggende område rummer 34.000 hektar af bombe og elektronisk krigsførelse ranges. Det er også hjemsted for Naval Strike and Air Warfare Center (NSAWC), som omfatter TopGun, Carrier Airborne Early Warning Weapons School (TOPDOME) og Navy Rotary Wing våben School. Samt finder Navy SEAL Combat Search and Rescue (CSAR) uddannelsen også sted her.

Basen er opkaldt Van Voorhis Field til ære for Lieutenant Bruce Van Voorhis (1908-1943), der blev tildelt Medal of Honor.

NAS Fallon's Historie

Flyvepladsen på NAS Fallon blev oprindeligt bygget i 1942 som en del af en defensiv netværk for at afvise en japansk invasion af vestkysten. Den blev dog hurtigt overtaget af US Navy til at uddanne piloter og har været anvendt som trænings base lige siden, med undtagelse af perioden fra 1946 til 1951, hvor den blev brugt af Bureau of Indian Affairs. Den 1. januar 1972, erkendte US Navy at NAS Fallon havde betydning for Naval Aviation ved at opgradere basen til en større kommando. Mens NAS Fallon tilbød uddannelse til besøgende Carrier Air Wings (CVW), var Strike Fighter Squadron 127 (VFA-127), "Desert Bogeys", NAS Fallons eneste permanent baseret eskadrille fra oktober 1987 til den blev nedlagt den 23. marts 1996.

US Navy flyttede sin Navy Fighter Weapons School, eller TOPGUN som den er kendt som, fra NAS Miramar til NAS Fallon i 1996, efter overførsel af NAS Miramar til Marine Corps og dermed blev den til MCAS Miramar. Denne omrokning resulterede i opførelsen af en ny rampe, hangarer og omlæggende bygninger på NAS Fallon. Den nye kommando, blev Naval Strike og Air Warfare Center (NSAWC), oprettet den 11. juli 1996 og var en forening af TopGun, Strike University (Strike U), Naval Strike Warfare Center, og TOPDOME: Carrier Airborne Early Warning Weapons School.



Top venstre

En af de specielle F-16 bemalinger der er på NAS Fallon. Her i den grå udgave, med "NAVY" malet på ryggen.

Top højre

En speciel bemalet F-16, i blå farver. Denne NSAWC F-16 har "MARINES" malet på ryggen.

Bund

"TOPGUN" - Det siger vidst det hele, denne NSAWC F-16 har de legendariske ord malet på.

Fotos af Søren Nielsen





NAS Fallon's Historie

Ud over at overføre NSAWC eskadrillen, en Navy Reserve adversary eskadrille, Fighter Squadron Composite Thirteen (VFC-13), "Saints" blev også permanent flyttet fra sin tidligere base i NAS Miramar til NAS Fallon. Som et resultat erstattede eskadrille VFC-13 den nedlagte eskadrille VFA-127 i aggressor / adversary rollen. VFC-13 startede med at flyve F-8 Crusader, og senere gik de over til A-4 Skyhawks, idag flyver VFC-13 "Saints" F-5 i aggressor rollen, og går oftes under callsignet "Bogey".

NAS Fallon fik også tilknyttet 2 bombing ranges; det omgivende Lahontan Valley og Dixie Valley, som er den dalen imod øst fra NAS Fallon. Dixie Valley indeholder også et simuleret luftforsvar netværk, hvor der herunder er ca. 20 operationelle radaranlæg, mange tidligere miltære pansrede køretøjer, hvor nogle er af eksotiske oprindelse, er blevet spredt ud i hele området, formentlig for at skabe atmosfære. Hovedparten af dette område er offentligt tilgængeligt, med undtagelse af områder, der omgiver radaranlæg.

TOP GUN

Den amerikanske flådes Strike Fighter Taktik Instructor program (SFTI), mere populært kendt som TOPGUN, er den moderne udgave af US Navy Fighter Weapons School som oprindeligt blev etableret den 3. marts 1969, på den tidligere Naval Air Station Miramar, Californien.

SFTI udfører samme specialiserede fighter uddannelse som NFWS (Navy Fighter Weapons School) havde fra 1969 indtil 1996, da den blev fusioneret ind i Naval Strike og Air Warfare center på NAS Fallon, Nevada.

Top venstre

En VFA-131 "Wildcats" F/A-18C fra NAS Oceana i Virginia, er med Carrier Air Wing 7 (CVW-7) på øvelse på NAS Fallon. Her ses den lande efter en mission.

Foto af Søren Nielsen

Bund venstre

2 VFA-94 "Mighty Shrikes" F/A-18C bliver gjort klar inden de skal på mission ud over NAS Fallon's ranges.

Foto af Søren Nielsen

Top højre

F-18 platformet er en yderst brugbar platform, hvilket tydeligt ses her i form af denne VAQ-135 "Black Ravens" EA-18G Growler. VAQ-135 hører til CVW-11, og har base på NAS Whidbey Island

Foto af Søren Nielsen

Bund højre

Denne VFA-94 "Mighty Shrikes" F/A-18C hører normalt hjemme på NAS Lemoore i Californien, og hører til CVW-7.

Foto af Søren Nielsen



Pænere F-5'ere skal man lede længe efter. De sidste pre-flight checks er blevet ordnet, og nu taxier denne VFC-13 F-5 ud på næste mission.

Foto af Søren Nielsen



TOPGUN's historie

Målet var at udvikle, forfine og undervise i dogfight taktikker og teknikker til udvalgte flåde flybesætninger, ved hjælp af conceptet Dissimilar Air Combat Training. DACT bruger stand-in fly til realistisk kopiere forventet trussel fly. De byggede transsoniske MiG-17 'Fresco', og den supersoniske MiG-21 'Fishbed' var på det tidspunkt de mest fremherskende trussler som piloterne kunne komme ud for.

I første omgang operede TOPGUN med A-4 Skyhawks og lånte USAF T-38 Talons for at simulere MiG-17 og MiG-21, da de passede best til deres karakteristika. Skolen har også gjort brug af Marine-bemandede A-6 Intruders og USAF F-106 fly, når de vil tilrådighed. Senere, blev T-38 erstattes af F-5E og F-5F Tiger II.

En britisk forfatter hævdede, at skolen for tidligt blev påvirket af en gruppe på et dusin flyvende instruktører fra den British Fleet Air Arm ombord på HMS Ark Royal, som var kandidater fra Royal Navy intense AAir Warfare Instructors School i Lossiemouth, Skotland.

Dog havde en tidligere inkarnation af TOPGUN, U.S. Navy Fleet Air Gunnery Units (FAGU) forudsat luftkamp uddannelse for Naval Aviators fra begyndelsen af 1950'erne indtil 1960, hvor et doktrinært skift, som følge af fremskridt i missil, radar og brand styringsteknik, bidrog til den tro, at den æra af klassiske dogfight var forbi, der førte til deres nedlæggelse. De piloter, der var en del af den oprindelige instruktører på TOPGUN der havde erfaring som studerende fra FAGU.

De fly besætninger der blev udvalgt til at deltage i TOPGUN kurset blev valgt fra front-line enheder. Efter endt uddannelse, vil disse besætninger vende tilbage til flådens enheder, for at lære videre af hvad de havde lært, og på sigt blive instruktører selv.

Top venstre

Den eneste rigtige enhed der fast hører til på NAS Fallon, er VFC-13 "Saints", som flyer i en aggressor rolle i deres mix af F-5E, F-5F og F-5N. Alle malet i farverige bemalinger. Foto af Søren Nielsen

Bund venstre

Hvem kan sige nej til en ørkenfarvet F-5 på en skyfri dag? VFC-13 leverer varen med denne fantastiske bemaling. Foto af Søren Nielsen

Top højre

Preflight checksne er overstået for denne F-5 fra VFC-13, og det er på tide at rulle ud imod banen for at starte dagens næste mission. Foto af Søren Nielsen

Bund højre

En ny mission venter for denne F-5 fra VFC-13, da den taxier ud imod startbanen på en fantastisk dag på NAS Fallon. Foto af Søren Nielsen

TOPGUN's historie

Under stopning af bombaderingen imod Nordvietnam (fra 1968 indtil begyndelsen af 1970'erne), etablerede TOPGUN sig som et videnscenter i fighter læren, taktik og træning. Da bombaderingen igen blev genoptaget, havde de fleste Navy eskadriller en TOPGUN kandidat. Ifølge den USN, var resultaterne dramatisk.

Flåden kill-til-tabsprocent mod den Nordvietnamesiske Air Force (NVAF) MiG steget fra 3.7:1 (1965-1967) til 13:01 (efter 1970), mens Air Force, som ikke havde gennemført en lignende uddannelse, faktisk forværret havde sin kill-to-loss procent, en tid efter genoptagelsen af bombaderingen, ifølge Benjamin Lambeth The Transformation of American Airpower.

Succesen for US Navy fighter besætninger gav oprejsning til DACT skolens eksistens og førte til TOPGUN blive en separat, fuldt finansieret kommando i sig selv, med sin egen fast tilknyttet personale og infrastrukturelle aktiver. Succesfulde TOPGUN kandidater, der scorede luft-til-luft kills over Nordvietnam og vendte tilbage for at instruere inkluderet "Krus" McKeown og Jack Ensich, og de første amerikanske esser i Vietnamkrigen, Randy "Duke" Cunningham og Willie Driscoll.

Det var først efter krigen i Vietnam sluttede, at Air Force iværksat et robust DACT program med dedikerede angribende eskadriller. USAF iværksat også et program, for at give piloterne de første ti kampmissioner, da statistikken sagde at hvis man overlevede sine første 10 missioner, ville ens chancer for at overleve de kommende missioner blive drastisk bedre. Dette blev kendt som Red Flag, og United States Air Force Weapons School, hvilket også lagde øget vægt på DACT.



Top / Bund venstre

NSAWC's nyeste fly er denne EA-18G Growler, som skal ud og spille bandit imod CVW-7. NSAWC har fået 2 EA-18G Growlere. Desværre råder NSAWC ikke over EA-6B Prowlere
Foto af Søren Nielsen

Bund venstre

En af kandidaterne til hvilket kampfly der skal afløse F-16 i det danske forsvar er denne F/A-18E Super Hornet. Her ses en fra VFA-106 "Gladiators", NAS Oceana.
Foto af Søren Nielsen





2 EA-18G i CAG bemalinger fra VAQ-135 "Black Ravens" er klar til at sætte fuld afterburner på og starte dagens næste mission.

Foto af Søren Nielsen



TOPGUN's historie

I 1970'erne og 1980'erne blev F-14 Tomcat og F/A-18 Hornet introduceret som den primære flåde kampfly, hvilket også blev fløjet af studerende, mens TOPGUN instruktører bibeholdt deres A-4S og F-5s, men der blev også tilføjet F-16 Fighting Falcon for bedre at simulere truslen fra Sovjetunionen nye 4. generation MiG-29 'Fulcrum' og Su-27 'Flanker' fighters. Men den hårde flyvning af de specialbyggede F-16N fly, førte til opdagelse af revner i skroget, der førte til den efterfølgende tilbagetrækning af dem.

Men i 2002 modtog USN 14 F-16A og B modeller fra Aerospace Maintenance and Regeneration Center (AMARC), der oprindeligt var beregnet til Pakistan, før der blev nedlagt handelsboykot imod Pakistan. Disse fly (som ikke er F-16N/TF-16N), som drives af Naval Strike and Air Warfare Center (NSAWC) / (TOPGUN) for modstander uddannelse og som deres F-16N forgængere er malet i eksotiske bemalinger (aggressor bemaling).

Top venstre / bund venstre

Det er ikke kun NSAWC og VFC-13 "Saints" som er i aggressor rollen, og spiller banditter i luft kampene over Nevadas ørken. ATAC specialiserer sig i aggressor rollen, og er ofte at finde på NAS Fallon med nogle af deres forskellige flyvere. Her ses 2 Kfir's i camo bemalinger.

Foto af Søren Nielsen

Bund højre

ATAC råder også over en håndfuld Hawker Hunters, som spiller "banditterne" når der skal simuleres luftkampe. I nogle tilfælde låner TOPGUN også fra Nellis AFB, som stiller med F-16, F-15 og F-22, hvor eleverne på TOPGUN så ikke ved hvad de vil komme op imod. Det kan være alt imellem; F-5, F-15, F-16, F-18, F-22, Kfir og Hawker Hunters.

Foto af Søren Nielsen



TOPGUN's historie

Hovedsageligt på grund af afslutningen af den kolde krig i 1990'erne, blev TOPGUNs pensum udvidet til at ligge mere vægt på luft-til-jord strike missioner, som et resultat af de udvide multi-mission tasks af F-14 og F/A-18. Desuden trak TOPGUN deres A-4S og F-5'ere til fordel for F-16 og F/A-18s i Aggressor Squadronen. I 1996 blev overførslen af NAS Miramar til Marine Corps kombineret med indarbejdelsen af TOPGUN i Naval Strike and Air Warfare Center (NSAWC) ved NAS Fallon, Nevada. TOPGUN instruktører flyver i øjeblikket F/A-18A/B/C Hornet og F-16A/B Falcon (tidligere pakistanske fly, som aldrig leveret på grund af det blev nedlagt handelsboycot imod Pakistan), der er tildelt NSAWC.

TOPGUN kurser

TOPGUN gennemfører fire "Power Projection" klasser om året. Hver klasse varer ni uger og består af ni Navy og Marine Corps Strike Fighter fly, i en blanding af enkelt-sæde F/A-18Cs og Es, og to-sæde F/A-18Ds og Fs. TOPGUN kurset er designet til at træne allerede erfarne Navy og Marine Corps flybesætninger i alle aspekter af strike-kampfly beskæftigelse, som omfatter taktik, hardware, teknikker og den aktuelle trussel mod verdensfreden for luft-til-luft og luft-til-jord missioner.

Kurset omfatter 80 timers forelæsninger og 25 flyvning, som flyves imod TOPGUN instruktører. Når en pilot eller WSO (Weapon Systems Officer) afslutter TOPGUN kurset vil han / hun vende tilbage til deres operationelle eskadrille som en Training Officer med den nyeste taktiske uddannelse, eller gå direkte til en FRS eskadrille for at undervise nye flybesætninger.

SFTIs kan også blive TOPGUN instruktører senere i deres karriere. Hvert år, er der et lille antal af flybesætninger der ikke opfylder TOPGUN standarden og bliver taget af kurset.

TOPGUN træner fire til seks Air Intercept Controllers i hver klasse på avanceret kommando, kontrol og kamp kommunikationsevner. De er helt integreret i kurset og deltage i de fleste af uddannelses missionerne. Disse "AIC" studerende, hvoraf nogle er E-2C Hawkeye Naval Fly officerer, går tilbage til deres Carrier Air Wings efter endt uddannelse, og får ansvaret for at træne alle de air controllerne og fighters i deres Carrier Strike Groups inden for området af air intercept control.

Bund venstre

Denne F/A-18C fra VFA-83 "Rampagers" taxier ud til den næste mission, mens en F/A-18F allerede er på vej afsted.
Foto af Søren Nielsen

Bund midt

VFA-143 "Pukin Dogs" fra NAS Oceana flyver både F/A-18E og F modeller. Her ses E modellen.
Foto af Søren Nielsen

Top højre

CAG bemalingen fra VFA-143 "Pukin Dogs" er denne F/A-18E Super Hornet. VFA-143 er en del af CVW-7.
Foto af Søren Nielsen

Bund højre

Denne F/A-18F fra VFA-32 "Fighting Swordsmen" bliver diageret hen til de sidste preflight checks, inden den bliver sendt afsted på den næste mission
Foto af Søren Nielsen





Det er ikke kun NSWAC's F-16 der er i fantastiske farver. Her ses en F/A-18 i en ørken bemaling.

Foto af Søren Nielsen



TOPGUN kurser

TOPGUN gennemfører også et modstander kursus, der flyver med aggressors fra hver Navy og Marine Corps aggressor eskadrille. Disse piloter modtager individuel undervisning i trussel simulation, effektiv trussel præsentation og fjendtlige taktik.

TOPGUN giver flyvetræning til hver Carrier Air Wing i løbet af Integrated and Advanced Training Phases (ITP / ATP) ved NAS Fallon, som er store øvelser, der kan inddrage så mange som 50 fly.

Disse store øvelser tjener som "dress rehearsals" for fremtidige kamp scenarier. Ud over at uddanne besætninger, kører TOPGUN også ground skoleforløb seks gange om året. The Training Officer Ground School (TOGS) tilbyder uddannelse til flåde piloter og fjende instruktører (aggressor), andre officerer og menige personale.

TOPGUN har et Strike-Fighter Tactics Refresher Course (også kendt som "Re-Blue") en gang om året, normalt i efteråret, der bringer nuværende flåde SFTIs tilbage til Fallon for et to-dages genopfriskningskursus, for at opdatere TOPGUNS anbefalinger.

TOPGUN blev kendt ved filmen Top Gun, med Tom Cruise i hovedrollen fra 1986.



Top venstre

Den legendariske VFA-103 "Jolly Rogers" var en af de sidste enheder til at flyve den mægtige Tomcat. De er nu gået over til at flyve F/A-18F Super Hornets. Her ses en af de 2 CAG bemalinger fra VFA-103 der var med på NAS Fallon.

Bund venstre

Fuld gas! Denne F/A-18C fra VFA-94 har gashåndtaget helt i bund og er på vej ud for at indtage og overtage himmelen.

Top højre

CAG fulgen fra VFA-83 "Rampagers" er denne F/A-18C med "Rampagers" logo på halen.

Bund højre

Det er ikke kun fighters der er at finde i sådanne en Carrier Air Wing (CVW). VAQ-140 "Patriots" flyver EA-6B Prowler. VAQ-140 er en del af CVW-7 og er sammen med resten af CVW-7 på NAS Fallon til stor øvelse.

Fotos af Søren Nielsen



Venstre

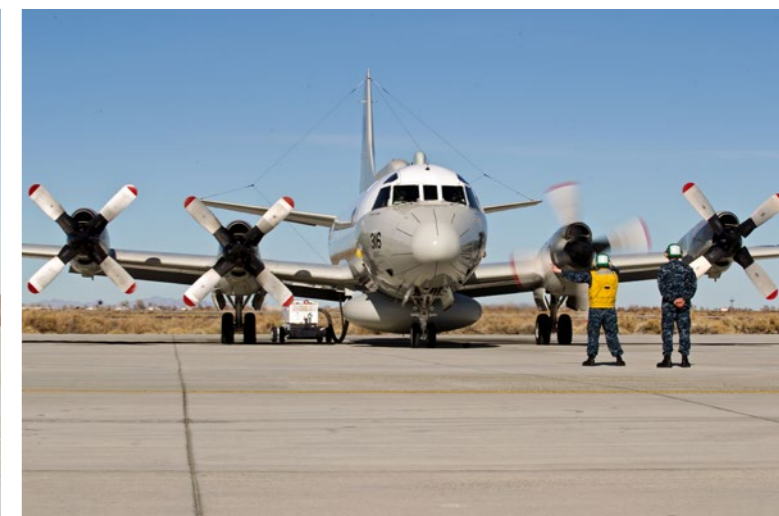
*2 ground crews dirigerer piloterne i denne EP-3E fra VQ-2 "Rangers"
Foto af Søren Nielsen*

Top højre

*De sidste forberedelser før start bliver gjort på denne specielle EP-3E Orion.
Foto af Søren Nielsen*

Bund venstre / Bund højre

*Alt kører og det er tid til at komme afsted imod den næste mission for denne Orion.
Foto af Søren Nielsen*



NSAWC

The Naval Strike and Air Warfare Center - NSAWC er ekspertisecenter for Naval Aviation træning og taktik udvikling. NSAWC yder service til aircrews, eskadriller og air wings over hele den amerikanske flåde gennem flyvetræning, akademiske instruktions klasser, og direkte operationel og intelligence støtte.

NSAWC historie

NSAWC blev dannet ud fra tre kommandoer, der blev samlet i en enkelt kommando struktur, under en officer den 11. juli 1996 for at styrke aviation uddannelse effektivitet.

Naval Strike Warfare Center (STRIKE "U") der siden 1984 var baseret på NAS Fallon, blev forenet med Navy Fighter Weapons School (TOPGUN) og Carrier Airborne Early Warning Weapons School (TOPDOME), som begge blev flyttet fra NAS Miramar som følge af at basen blev overdraget til US Marine Corp i 1993. Seahawk Weapon School blev tilføjet i 1998 for at give taktisk træning for flådens helikoptere.

NSAWC mission

NSAWC er den primære myndighed for træning og taktisk udvikling. NSAWC sørger for uddannelse, bedømmelse, forsknings-og udviklingsprioriteter for integreret strike warfare, sø-og landtransport air superiority, Strike Fighter beskæftigelse, luftbåren kamp ledelse, Combat Search and Rescue (CSAR), Close Air Support (CAS), og tilhørende support planlægning. Kommandoen er også ansvarlig for udvikling, implementering og administration af flere kurser.

NSAWC træning

Der er to forskellige områder af NSAWC uddannelse; Carrier Air Wing (CVW) og "TOPGUN" SFTI og "Sea Wolf" SWTI kurser. Air wing uddannelse samler alle air wing'ens eskadriller i fire uger, hvilket giver strike planlægning og udførelse, og giver uddannelsesmuligheder i et dynamisk, realistisk, scenarie-drevet simuleret wartime miljø. Dette giver den en unik mulighed for at lære hinanden at kende og arbejde sammen i realistiske scenarier, og giver air wingen mulighed for at træne sammen, inden de bliver udstationeret på et af de store hangarskibe.



Top
NSAWC's F/A-18F er klar til at starte - det er tid til næste mission,
Foto af Søren Nielsen

Bund venstre
Den specielle bemaling af F-16 skyldes at den fungerer som aggressor.
Foto af Søren Nielsen

Bund venstre
Det fåes ikke meget bedre - fuld ørken camo F-16!
Foto af Søren Nielsen





VX-9 "The Vampires" hører hjemme på NAS China Lake. VX står for Air Test and Evaluation Squadron
Foto af Søren Nielsen



NSAWC træning

Air wing uddannelsen består af power projektion uddannelse i strike krigsførelse, amfibiske operationer, fælles slagmarken operationer, CAS, og CSAR. SFTI kurset træner personer i luft-til-luft og luft-til-jord overlegenhed. Det giver meget avanceret taktisk træning i F/A-18 (tidligere F-14), herunder uddannelse i taktik, hardware og trusler.

SWTI kurset træner personer i helikopter overlegenhed. Det giver meget avanceret taktisk træning i SH-60, HH-60, og MH-60, herunder også uddannelse i taktik, hardware og trussel. Air wing træningen gennemføres i gennemsnit fire gange om året, og SFTI kurset foregår fem gange om året. Derudover har NSAWC rollen som "modstander" eller "banditter", for at støtte dele af uddannelsen. NSAWC er også årligt vært for en ti-dages CSAR øvelse, der giver alle deltagelse en hel uges flyvning.

Samtidig med hver SFTI, gennemfører NSAWC et modstander kursus, hvor piloter modtager individuel undervisning i trussel simulation, effektiv trussel præsentation og fjendtlige taktik. Hver klasse træner fem til seks Air Intercept Controllers i effektiv strike / fighter kommando og kontrol.

Et anden vigtigt kursus er Advanced Mission Commander Course (AMCC), som fokuserer på den airborne battle management, der giver uddannelse i kontrol og kommunikation til E-2C mission ledere og andre carrier aircraft plane commanders.

Top venstre

Den ene af NSAWC's E-2C Hawkeyes bliver vasket grundigt.
Foto af Søren Nielsen

Bund venstre

Her ses Carrier Air Wing rampen på NAS Fallon. CVW-7 har besøg af en F/A-18F fra VX-9 "The Vampires".
Foto af Søren Nielsen

Top højre

Oversigten over NSAWC rampen, med deres fantastisk bemalede F-16 og F-18 fly.
Foto af Søren Nielsen

Bund højre

En række af E-2C Hawkeyes fra VAW-121 "Bluetails" står klar på rampen på NAS Fallon. VAW-121 hører hjemme på NAS Norfolk og er en del af CVW-7
Foto af Søren Nielsen

AIRSHOW RAPPORTER

TEKST - STEPHEN GALEA
FOTO - STEPHEN GALEA

Stephen Galea rapporterer fra airshows rundt om i verden.
Se billeder fra Tyndall AFB - Florida,
Cullman regional airport - Alabama og showet på Malta.



En af hovedattraktionerne var denne US ARMY Cobra demo med to helikoptere til showet på Cullman regional airport - Alabama. På billedet kan man se, hvordan helikoptere parrer sig. Nu ved jeg, hvor nye helikoptere kommer fra...

Foto af Stephen Galea

Airshow på Tyndall AFB, Florida

Airshow sæsonen startede tidligt for mig i 2011. Det første airshow var allerede i marts måned. Jeg var i gang med noget uddannelse i det sydlige USA, så det gav mig en del muligheder mht. airshows. Jeg kiggede, som altid, på scramble.nl for at finde ud af, hvilke begivenheder der var i nærheden af mig og fandt ud af, at der var airshow i Tyndall AFB, Florida, som er en stor omskolingsbase for F15 og F22 piloter og crew. Jeg havde aldrig set en F22 i luften før, så jeg glædede mig hel vildt til arrangementet! Dagen startede dårligt. Jeg overvejede ikke at køre de to timer til Florida da det var meget tåget og udsigten så heller ikke særlig lovende ud, men jeg gjorde det alligevel.

Til min overraskelse var der en dejlig F4 display i flot grøn/brun bemaling på programmet. Jeg har altid været vild med flyet – og det gjorde det ikke mindre interessant at se det i denne bemaling. Ej heller, at det er ved at være sidste chance for at se en F4 i luften.
Top billede

Da det blev tid til F22 demoet, var vejret stadig lidt diset men solen var godt i gang med at brænde igennem så jeg fik et par nogenlunde billeder af dyret fra alle vinkler.
Bund venstre billede

Efter F22 demo var det tid til memorial flight og her fik vi det flotte syn af en P51, F4 og F22 i flot formation. Jeg fik en god silhouette af trioen - og nok mit favoritbillede fra dette airshow.
Bund midt billede

Da det så blev USAF Thunderbirds tur til at flyve, var himlen fuldstændig blå og luften og lyset var skarpe. Nu var jeg i hvert fald glad for, at jeg ikke var blevet hjemme!
Bund højre billede

Det næste airshow jeg var til var på Cullman regional airport i det nordlige Alabama. Igen overvejede jeg at blive hjemme. Mest fordi 'det eneste' spændende på programmet var en A10. Jeg besluttede mig for at tage den tre timers køretur alligevel siden jeg aldrig havde set en A10 flyve. Det viste sig at være det hele værd! Airshowet fandt sted en uge efter, at der havde været utrolig dårligt vejr i det nordlige Alabama, hvor over 300 mennesker mistede livet i løbet af stormen. Det var en grim oplevelse at køre igennem de byer, hvor ødelæggelsen var størst og jeg fik det nærmest dårligt med, at jeg skulle til airshow...
Næste sides fuldside billede





USAF ACC A-10 Demo fra Davis-Monthan AFB, Arizona viser oversiden af Warthogen.
Foto af Stephen Galea

Tilbage i Europa

I juni kom jeg tilbage til DK efter tre år i det nordamerikanske kontinent. Det var et kulturchock, dels fordi alt er så anderledes og man havde været væk hjemmefra så lang tid, men også fordi Flyvevåbnet var midt i en krig. Jeg blev sendt til Skrydstrup i en fart for at blive uddannet som missionplanner, så jeg kunne hjælpe med indsatsen i Sigonella. Desværre var der ikke meget tilbage at tage sig til da det blev min tur at tage af sted, så det blev ikke til noget. Men derfor kunne jeg alligevel ligeså godt snuse til lidt jet fuel i Skrydstrup. Her testes en af F16 motorerne. Det er en super fed oplevelse at stå et par meter fra motoren når den kører i fuld brænder, især fordi motoren er monteret i en bygning og vibrationerne er derfor meget kraftigere end de ellers ville være udendørs.

Top højre billede

Nu jeg var tilbage i Europa havde jeg ikke nogen undskyldninger for ikke at besøge familien på Malta. Jeg havde ikke været der i over fire år. Men derfor kunne man godt planlægge turen så det faldt sammen med det årlige airshow. På billedet ses AFMs (Armed Forces of Malta) nye Beech King Air.

Venstre billede

Det næste billede er ikke noget spektakulært billede på nogen måde - men motivet er meget interessant. Denne Mirage F1 er et af de to Libyske Mirage, som defektede til Malta og var med til at starte krigen i Libyen. Ja, arrangørerne fik lov til at udstille flyet til airshow static display, vel at mærke, imens krigen stadig rasede et par hundrede km sydpå! Malta blev et rigtigt spotterparadis under krigen, da flyene ofte brugte øen som "diversion airfield," ja selv de danske F16 fra Sigonella landede dér et par gange.

Midt højre billede

Frecce Tricolori var også med til årets airshow, og de skuffer aldrig. Her nyder piloten lidt negative g...

Bund midt billede

Swiss PC7 team var også med - og de skuffede heller ikke! Swiss precision at its best!

Bund venstre billede

Og nok mit favoritbillede fra dette airshow var denne Tornado GR4, som var en del af en taktisk demo med to fly. Her laver den en "safe escape" manøvre efter at have 'kastet bomberne.'

Bund højre billede



SPOTTERDAG PÅ HOHN AB

TEKST & FOTO - ULRICH KROG

I anledning af LTG63's 50 års jubilæum, blev der afholdt en familiedag, samt en spotterdag d. 17. september 2011.



Den Tyske Hærs Helikopter Transport Regiment
15 (Mittleres Transporthubschrauberregiment 15)
CH-53G Super Stallion 85+02.

Foto af Ulrich Krog

Spotterdag på Hohn AB

Den tyske transportenhed Lufttransportgeschwader 63 (LTG63), som hører hjemme på Hohn air base, afholdt 50 års jubilæum og familiedag d. 17. september 2011. I forbindelse med dette blev der afholdt en spotterdag d. 15. september, hvor små 200 flyentusiaster deltog.

Hohn ligger i det nordlige Tyskland tæt på Rendsburg, basen blev taget i brug i 1940 efter at have været under oprettelse i små 2 år. I 1967 flyttede LTG 63 fra Celle AB til Hohn AB, som derefter var deres hjembase. Fra oprettelsen i 1961 fløj LTG63 den franskbyggede Nord Noratlas. I 1968 begyndte konverteringen til C-160D Transall, og de flyver stadig. Foruden det store transportfly har eskadrillen gennem tiden også fløjet flytyper som Bell UH-1D og DO 28 „Skysevant“.

Top

Den specialbemalede Transall 50+85 under et skarpt drej.
Foto af Ulrich Krog

Bund venstre

Luftransportgeschwader 63's mærke.
Foto af Ulrich Krog

Bund midt

LTG 63s C-160D Transall 50+94 i luftwaffes normale camouflagede bemaling.
Foto af Ulrich Krog

Bund højre

LTG 62s hvide C-160D Transall 51+15.
Foto af Ulrich Krog



Spotterdag på Hohn AB

Efter beslutning fra det tyske forsvarsministerium i oktober 2011, vil LTG63 og Hohn AB samt basens nærliggende kaserne blive nedlagt i en nær fremtid.

Spotterdag bød på lidt af hvert uden de store overraskelser. Vejret var ganske fint, dog kom der en enkel regnbyge midt på formiddagen.

Lidt ventetid mellem de ankomne fly, men så kunne man jo nyde en pølse og sodavand i mellemtiden.

Transall med registrering 50+85 havde i dagens anledning trukket i sine fine, nye specielbemaalede klæder, og viste sin kunnen i luften med adskillige kraftige drej. Efter 50-85 igen var landet, blev static området åbnet og man fik mulighed for at komme tæt på de forskellige fly. Herefter blev der sagt farvel og tak, og kom godt hjem.

Top højre

JBG 33 (Jagdbombergeschwader 33) ankommer til spotterdagen, med Tornado ECR 46+46.

Foto af Ulrich Krog

Bund venstre

F-4F Phantom II 38+53 på static display.

Foto af Ulrich Krog

Bund højre

Luftwaffes eneste AS532 Cougar 82+01 under en forflyvning.

Foto af Ulrich Krog



PIMA AIR & SPACE MUSEUM

TEKST - SØREN AUGUSTESEN
FOTO - SØREN AUGUSTESEN

Pima Air & Space Museum har over 300 forskellige fly udstillet.



MiG-23 MLD Flogger-K
Foto af Søren Augustesen

Pima Air & Space Museum

Pima Air & Space Museum ligger i Tucson, Arizona. Museet har over 300 forskellige fly udstillet, del i en stor indedøres udstilling, men også på et stort udendørs area. Takket være det varme og meget tørre klima i Arizona, holder de udendørs fly sig ganske fint, selv om de med tiden bliver lidt afbleget af solen.

Hovedparten af de udstillede fly er amerikansk byggede, men der er også nogle europæiske og russiske fly imellem. Mest imponerende er nok deres samling af store amerikanske bombemaskiner.

Museet er helt sikkert et besøg værd, og flyene er parkeret med tilpas meget mellemrum til at man kan tage billeder af dem uden det store besvær. Museet er placeret tæt ved Davis Monthan Air Force Base, hjemsted for en eksdrille A-10'ere og AMARG, der er det amerikanske forsvars flykirkegård. Fra museet er der daglige (mandag til fredag) busture til AMARG, hvor der er mulighed for at se de mange tusinde udfasede fly tæt på.



Top venstre
North American XF-107A

Top midt
Grumman RF-9J Cougar

Top højre
F-14 Tomcat

Midt venstre
Lockheed SR-71A Blackbird

Midt højre top
Boeing YC-14

Midt højre bund
Convair B-36J Peacemaker

Bund venstre
Boeing KC-97G Stratofreighter

Bund midt
Convair B-58A Hustler

Bund højre
Række af forskellige MiG varianter

Fotos af Søren Augustesen

MCAS YUMA

TEKST - SØREN AUGUSTESEN
FOTO - SØREN AUGUSTESEN & SØREN NIELSEN

Kom med indenfor på den største og mest aktive
USMC flyvebase - Marine Corps Air Station Yuma



AV-8B Harrier II fra MAG-13 i en shelter type der er typisk for det varme Californiske og Arizona område.

Foto af Søren Augustesen



MCAS Yuma

Marine Corps Air Station (MCAS) Yuma er den største og travleste Marine base, og ligger i det sydvestlige Arizona. Basen er hjemsted for Marine Aircraft Group 13 (MAG-13) som flyver AV-8B/B+ Harrier II og Marine Fighter Training Squadron 401 (VMFT-401) "Snipers" som flyver F-5N Tiger som Adversary.

Venstre

*Flyvere, sol og Palmer – Yuma har det hele!
EA-6B Prowler fra VMAQ-2 "Death Jesters"
Foto af Søren Augustesen*

Midt højre

*AV-8B Harrier II fra MAG-13 i en shelter type der er typisk for det varme California og Arizona område.
Foto af Søren Augustesen*

Bund midt

*F/A-18C Hornet fra VMFT-122 Werewolves var også en del af WTI (Weapons Tactics Instruction course) øvelsen, hvor alle USMC fly enheder tiltager
Foto af Søren Augustesen*

Bund højre

*En KC-130J Hercules fra VMGR-352 "Raiders" fungerer som flyvende tankstation for de mange deltagende fly i WTI øvelsen.
Foto af Søren Augustesen*



MCAS Yuma historie

MCAS Yuma begyndte som Fly Field in 1928, da staten købte 2,5 km² og anlagde en lille lufthavn. Ved 2. Verdenskrig start begyndte man at ombygge Fly Field til Yuma Army Airfield, og den 15 December 1942, blev basen åbnet. Under krigen blev den brugt til både enkel og to motorens fly træning. Efter krigen, den 1 November 1945, blev basen nedlagt, og overdraget til Indenrigsministeriet.

Den 1 Januar 1954 blev basen overdraget til USAF og genåbnet som Yuma Air Force Base, blot for igen at blive omdøbt igen den 13 Oktober 1956 til Vincent Air Force Base efter Brigade General Clinton D. "Casey" Vincent.

Den 15 Juni 1959 blev basen overdraget til US Navy, og 9 dage senere til Marine Corpset og omdøbt til MCAS Yuma. Basen er i dag den travleste Marine base i USA, blandt andet pga af de mange og store øvelsesområder der ligger omkring basen, og det gode vejr.





F-5N Tiger II fra VMFT-401 "Snipers"

Foto af Søren Augustesen



Top højre / Bund venstre
F-5N Tiger II fra VMFT-401 "Snipers"

Top højre
MV-22B Osprey fra VMX-22 "Argonauts", Marine Tiltrotor Operational Test and Evaluation Squadron.

Bund venstre
CH-53E Super Stallions fra HMH-465 "Warhorse"

Bund midt
EA-6B Prowler fra VMAQ-2 "Death Jesters" som var på Yuma i forbindelse med den store WTI øvelse.

Fotos af Søren Augustesen



MAG-13

MAG-13 blev aktiveret den 1 Marts 1942, og fløj under 2. Verdenskrig mod Japanerne i det Indiske Ocean. Efter krigen blev MAG-13 nedlagt, men gendannet igen i marts 1953 på Kaneohe Bay på Hawaii. Efter en udstationering i Chu Lai under Vietnam krigen, flyttede MAG-13 til MCAS Yuma i Oktober 1987.

Marine Aircraft Group 13 består i dag af 4 AV-8B Harrier eskadriller, VMA-211 "Wake Island Avengers", VMA-214 "The Black Sheep", VMA-311 "Tomcats" og VMA-513 "Flying Nightmares".

VMFT-401 "Snipers"

VMFT-401 "Snipers" mission er at agere fjende fly for andre Marine Corps enheder, blandt andet under Weapons and Tactics Instructor course som afholdes hver andet år på MCAS Yuma.

VMFT-401 blev aktiveret den 18 Marts 1986 på MCAS Yuma, og de modtog deres første fly i Juni 1987, hvor de første Israelske F-21A Kfirs, som de fløj frem til 1989, hvor de blev udskiftet med F-5N Tiger II, som de stadig bruger den dag i dag.



Top venstre
F-5F Franken-Tiger fra VMFT-401 "Snipers"
Foto af Søren Augustesen

Top midt
En EA-6B Prowler står under sit sunshelter med vingerne foldet op, som var den ombord på et hangarskib
Foto af Søren Nielsen

Top højre
KC-130J fra VMGR-152 "Sumos"
Foto af Søren Nielsen

Bund
EA-6B Prowler fra VMAQ-2 "Death Jesters"
Foto af Søren Nielsen

TEMA FOTO - DIT BEDSTE FRA '11

UDVALGTE TEMA FOTOS INDSENDT AF VORES LÆSERE



OY-LSD, som er en Aero L-29 Delfin jet-træner fra "den kolde krig" Billedet er taget den 8. okt. 2011 og den opmærksomme vil kunne ane Lillebæltsbroen i baggrunden. Jeg var inviteret med som "bagsædepassager" på air-2-air turen og billedet er taget gennem plexiglasruden, så derfor er farverne lidt underlige.

Foto af Karsten Krongaard



Fotoet er skudt under en flyvning fra Bodø i Juni 2011 - det norske flyvevåbens ældste og nyeste jetfly sammen i formation !

Foto af Jan Jørgensen



Den største helikopter i aktiv tjeneste blev vist frem til det store MAKS show i Moskva. Denne Mi-26 Halo er i de nye (og noget kedligere) farver.
Foto af Søren Nielsen



Et tilsyneladende almindeligt formationsbillede, hvor nogle af flyene dog har valgt den forkerte vej. Det er taget i Plovdiv, Bulgarien 4.9.2011.

Foto af Erik Frikke



M-504 på EKKA 10.sept. Denne Merlin lavede det absolut bedste show jeg nogen sinde har set - men det var vist også "lidt" under minima af højde der blev fulgt - og så har jeg virkelig brugt min jyske underdrivelse!!! 504 er her fanget på vej fra 722's område og flyvende mod syd ned mod motorprøvestanden! Flyvehøjde? ca. 50-75ft!!!

Foto af Jesper Nielsen Spatzek



Thunderbirds solo leaderen nr 5 i langsom forbi flyvning på deres besøg på karup flyvestation den 15 juni 2011.

Foto af Tommy Jensen

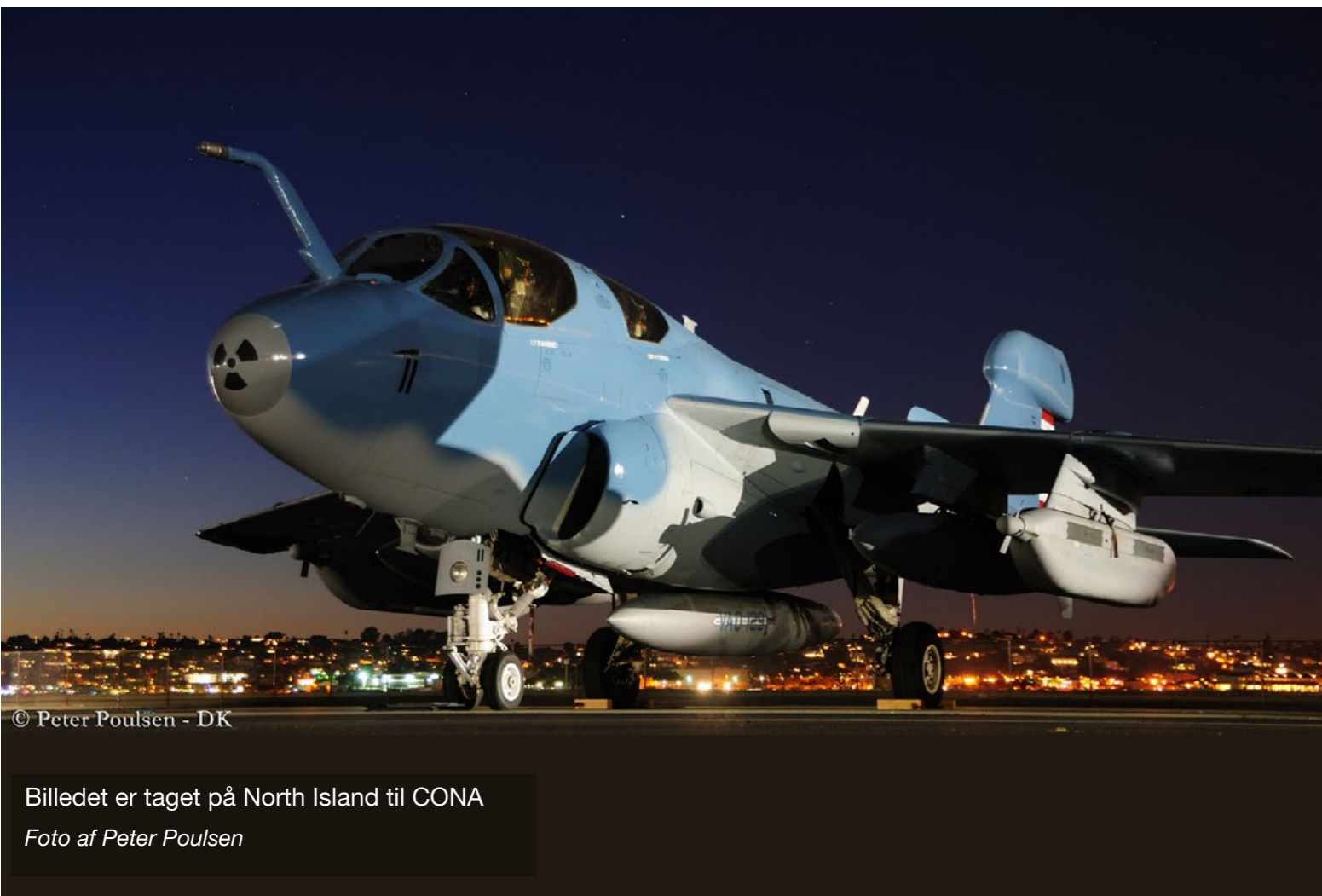


Sammen med Bo Oxlund sysler vi lidt med luft til luft fotos – Da Lancasteren kom til landet hjalp jeg til ved receptionen, og efterfølgende koordinerede jeg sammen med BBMF og BLL ATC og traf en hurtig beslutning op at hoppe ind i Piper Cub'en - Det resulterede i dette billede..
Foto af Jacob Thomsen



En tjekkisk JAS-39C Gripen viser oversiden ved Nato Tiger Meet i Cambrai, maj 2011.

Foto af Ulrich Krog



© Peter Poulsen - DK

Billedet er taget på North Island til CONA

Foto af Peter Poulsen



Ikke det teknisk bedste billede jeg har taget, men jeg har altid gerne ville have et billede hvor en flyver er "på vej ud af" en kondens sky - og det lykkedes.

Foto af Søren Augustesen

Med den stærkt vigende aktivitet indenfor flyvningen skal der nytænkning til for at bevare en smule flyvning. Et godt eksempel var åbningen af Agerskov Aerodrom, lige i det nederste venstre hjørne af Skrydstrups kontrolzone. Træffet led under elendigt vejr, men trods elementerne var der flyvning med Stearman, SF260, R22 helikopter for at nævne de tre mest interessante. Så mit bedste billede overordnet set må være dette, der for mig er et symbol på den begejstring og de græsrodde der skal til for at holde liv i flyvningen!

Foto af Erik Gjørup Kristensen



Thunderbird 5 og 6 i mirror formation ved deres besøg i Karup.

Foto af H. J. Fruensgaard



Foto af Per Thorup Pedersen



D-CDLH / D-AQUI cn 130714, Deltog i Stutzpunkt Nord I Fred-
erikshavn. Billedet er taget d. 21/5 2011 i Sindal

Foto af Niels Jørgen Lassen

NÆSTE UDGAVE AF FLYMAG MAGASINET

Næste udgave af FLYMAG Magasinet udkommer til Juni. I det nummer vil du blandt andet kunne læse om airshows på Holloman AFB og det første airshow i 7 år på NAS Lemoore, rapportage fra Jagel AB og meget mere.



INFORMATION

Næste udgaves tema foto er: "Helikoptere med mere end 1 hovedrotor". Som tidligere så skal du selv have taget billedet, men fra næste udgave og fremover bliver det et krav at billedet mindst skal være 1200 px i bredden. Det er vigtigt at billedet er i 3:2 eller 2:3 aspect ratio, da vi ellers måske er nødt til at beskære dit billede.

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, varmlufts balloner... 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