



BRANDSLUKNING FRA LUFTEN

Hvad gør man steder hvor det brænder, hvor det er ikke til at komme til?
Man tilkalder forstærkninger fra luften.

NORSK OG SVENSK 100 ÅR

Airshow på Bodø og Malmen
i anledning af 100 år med militær
flyvning i Norge og Sverige.

AIRSHOW I AABLORG

Airshow i Aalborg fejrede 100 år
med dansk militær flyvning.

BESØG PÅ KARUP

FLYMAG har besøgt flyvestation
Karup, hvor vi fik fremvist det
meste af Flyvestationen.

Velkommen til den 3. udgave af FLYMAG Magasinet i 2012.
2012 er året hvor mange lande runder 100 år med militær flyvning.
Dette blev markeret i både Danmark, Norge og Sverige - læs rapporterne her.

God læsning - FLYMAG redaktionen.

MAGASINET

SPOTTERDAG PÅ WITTMUND

Den 5 juni åbnede Tysklands sidste Phantom base portene
for glade Phantom spottere fra hele europa.

04

AIRSHOW - AALBORG

For 100 år siden fik Danmark sin første militære flyver. Kom med til fejringen
af 100 år med dansk militær flyvning til airshow på flyvestation Aalborg

08

BESØG PÅ FLYVESTATION KARUP

Den 11 Juni besøgte FLYMAG Flyvestation Karup,
hvor vi fik fremvist det meste af Flyvestationen.

20

AIRSHOW - BODØ

Bodø Airshow fejrede Norsk militær flyvning 100 år.
Per Voetmann rapporterer fra denne specielle begivenhed

26

BRANDSLUKNING FRA LUFTEN

Hvad gør man hvis det brænder steder der ikke
er nemt tilgængelige? Tilkalder forstærkninger fra luften!

40

AIRSHOW - MALMEN

2012 markerer to store luftfarts begivenheder i Sverige,
75-året for SAAB og 100 år svensk militær flyvning.

50

TEMA FOTOS

Se udvalgte billeder indsendt af læserne. Temaet for denne udgave er 'Opvisningshold'.

58



SPOTTERDAG PÅ WITTMUND 2012

TEKST & FOTO - SØREN AUGUSTESEN

Den 5 juni åbnede Tysklands sidste Phantom base portene for glade Phantom spottere fra hele europa.



Flere af flyene var stillet op på standpladserne foran deres sheltere, hvilket gav en fin baggrund til de gamle slæder.

Foto af Søren Augustesen

Spotterdag på Wittmund 2012

Den 5 juni åbnede Tysklands sidste Phantom base portene for glade Phantom spottere fra hele Europa.

Wittmund basen ligger i det nordlige Tyskland, og er hjemsted for Luftwaffe's sidste F-4F Phantom II eskadrille "Jagdgeschwader 71", også kendt som "Richthofen" opkaldt efter Baron Manfred Von Richthofen - bedre kendt som "Den røde Baron".

Udover at være hjemsted for F-4F Phantom's er Wittmund også base for Flight Systems og deres A-4 Skyhawks, hvilket giver mulighed for at se to uhyre sjældne typer på en og samme base. At basen så ovenikøbet har fantastiske spotter muligheder, gør det kun endnu bedre.

Derfor var der også mange der benyttede lejligheden til at tage til Wittmund dagen før spotterdagen for at stå udenfor og fotografere takeoff og landing.

Desværre falder antallet af tyske Phantoms stødt og roligt, og oven i det, er basen blevet pålagt skrappe støj restriktioner. Det betyder at der ikke er nær så meget flyvning på basen som der har været tidligere, men den er stadig et besøg værd.

Der gik rygter om at der vil blive afholdt et "Farvel til Phantoms" airshow til næste år på basen, dagen før de sidste Phantoms forlader basen. Dette er dog endnu kun på rygte stadiet. Planen er, ind til videre, at når de sidste Phantoms har forladt basen, skal deres plads overtages af Eurofighter Typhoons. Og selv om Typhoon's er nogle helt fine fly, så vil de gamle storrygende Phantoms blive savnet - meget!

Top venstre

Selvom der bliver mindre og mindre flyvning på Wittmund, kan man stadig være heldig at få et billede af en Phantom der lander, mens en anden holder klar til at taxi ud til takeoff.

Bund venstre

Foto forholdende på Wittmund er super gode, med mulighed for at stå i begge ender af banen, samt på en høj jordvold der løber langs en del af banen, og solen er i ryggen hele dagen.

Top højre

Wittmund giver en unik mulighed for at se og fotografere to efterhånden meget sjældne flytyper, da BAE Flight Systems også holder til på basen, hvor de flyver A-4 Skyhawks som målsæbningsfly.

Bund højre

Til selve spotterdagen var der opstillet 12-14 Phantoms rundt omkring i et af eskadrille områderne. Der var ingen afspærringer omkring flyene, og selv om der var mange mennesker, så var der rig mulighed for at tage masser af billeder fra alle mulige vinkler uden at folk kom i vejen for hinanden.

Fotos af Søren Augustesen



100 ÅR MED DANSK MILITÆR FLYVNING

TEKST - SØREN NIELSEN
FOTO - SØREN NIELSEN & H. J. FRUENSGAARD

Kom med til fejringen af 100 år med dansk militær flyvning til airshow på flyvestation Aalborg



RDAF C-130J Hercules skær sig igennem skyerne og danner "proptrækkere" ved propellerne.

Foto af Søren Nielsen



Top venstre
*Royal Netherland Air Force F-16 demo team, viser sin topside og sin flotte bemaling med fuld afterburner. Hvad mere kan man bede om?
Foto af H. J. Fruensgaard*

Bund venstre
*En USAF C-17A Globemaster III fra Air Force Reserve Command, March AFB, ses her under landing for at være en del af static display til showet på Aalborg.
Foto af H. J. Fruensgaard*

Top højre
*4 F-5'ere fra Patrouille Suisse flyver i formation til deres run in and break.
Foto af Søren Nielsen*

Bund højre
*Det svenske luftvåben havde taget lille broren med til en af kandidaterne til det nye kampfly for Danmark med til showet. JAS-39C Gripen lavede en fantastisk opvisning, vejret taget i betragtning.
Foto af Søren Nielsen*



100 år med dansk militær flyvning

2012 er året hvor Danmark kan fejre 100 år med militær flyvning, efter Danmark modtog sin første militær flyvere, og Hærens Flyvertropper blev oprettet. Dette blev bla. markeret og fejret ved åbent hus og airshow på flyvestation Aalborg d. 10 juni.

Deltagerlisten var spækket med spændende displays af både nye og gamle flyvere, solo displays og opvisningsholds, med blandt andet Patrouille Suisse fra det schweiziske flyvevåben i deres F-5, Patrouille de France fra det franske luftvåben i deres Alpha Jets, Turkish Stars fra det tyrkiske luftvåben i deres NF-5, Krila Oluje (Wings of Storm) fra det Kroatiske luftvåben flyvende i Pilatus PC-9. Af spændende solo displays fandt man MiG-29 Fulcrum fra Polen, Tysk EF-2000 Eurofighter Typhoon, Svensk JAS-39C Gripen, Super Puma fra Schweiz og Hawker Hunter fra Holland.

Den statiske del af deltagerlisten var også interessant, med mange typer som Danmark har brugt igennem de sidste 100 år. Man kunne bla. finde oplevel Mågen 3, F-84G Thunderjet, Alouette III, F-104G Starfighter, F-35 Draken (tag ikke fejl af JSF, som har fået det officielle navn F-35 Lightning II), C-47 Dakota, T-33A Shooting Star, H-500 Cayuse, forskellige KZ flyvere og mange flere

Spotterdagen

Traditionen tro, havde flyvevåbnet åbnet dørene for et spotter arrangement dagen inden selve airshowet. Ved tilmelding til dette års arrangement var det muligt at vælge om man ville tage chancen, og helst ville fokusere på opvisningen i luften, eller få en tur rundt omkring de parkerede fly på static, inden turen gik over på den anden side af banen, hvor spotterne i år fik mulighed for at stå med solen i ryggen og se opvisningen. Et tiltag FLYMAG havde foreslået, som blev utrolig positivt modtaget af både arrangørerne og deltagerne til spotter arrangementet.



Royal Netherland Air Force F-16 demo team, viser sin topsiden og sin flotte bemaling med fuld afterburner.
Foto af Søren Nielsen

Spotterdagen

Under spotter arrangementet øvede de fleste sine sine displays, hvor bla. Wings of Storm, gav en enorm flot opvisning i svære forhold. Vejret var noget af en udfordring for både folk på jorden og piloterne i luften, da lave mørke skyer truede med regn hele dagen.

Heldigvis holdt vejret tørt det meste af dagen, med få korte byger. Med muligheden for at stå på den anden side af banen, og dermed også den anden side af display linien fik man også en helt anden vinkel på opvisningen. Opvisningen af RDAF C-130J Hercules var helt fantastisk, sådan som den rent bogstaveligt blev revet rundt hen over hovederne på de fremmødte spottere.

Alt i alt et helt fantastisk og gennemført arrangement, som tilgodeså alles ønsker og gav rig mulighed for at se opvisningerne øve sig, samt se static parken uden publikum. Desværre måtte en del af displayene aflyse deres øvelse pga. for lavt skydække, men det ændrede ikke på at det var et kanont arrangement og virkelig gennemført.



Bund venstre

Hawker Hunter og F-16 fra Holland lavede opvisning sammen. Her ses både formationen og Hawker Hunteren i en overside forbiflyvning. Fotos af Søren Nielsen / H. J. Fruensgaard

Top midt

RDAF EH-101 Merlin ligger an til landing under spotterdagen. Foto af Søren Nielsen

Bund midt

2 EF-2000 Eurofighter Typhoons fra det tyske Luftwaffe i formation inden landing. Foto af H. J. Fruensgaard

Top højre

Den schweiziske Super Puma lavede en flot opvisning. Foto af H. J. Fruensgaard

Bund højre

Kroatien stillede med deres opvisningshold, Wings of Storm, som flyver PC-9. Deres support denne weekend bestod i en An-26 som ses på billedet her, samt en An-32. Foto af H. J. Fruensgaard



Hvem sagde at dårligt vejr betyder dårlige billeder? Det er ikke hver dag man får mulighed for at se en Eurofighter trække kondens på den måde

Foto af Søren Nielsen



Showet

Dagen var kommet hvor 100 år med dansk militær flyvning skulle fejres. Publikum strømmede til flyvestation Aalborg for at se Royal Danish Air Force og de besøgende luftvåben give opvisning på deres kunnen. Desværre mente vejrlegerne ikke at det skulle være sådan den dag. De mørke skyer der havde ligget over Aalborg dagen inden og truet med at give regn, havde samlet kræfter i løbet af natten og valgte at udløse alt deres regn over flyvestation Aalborg.

Arrangørerne prøvede at holde showet i gang, og sende flyvere op, hvilket gav gode muligheder for at se fightere trække kondens, og skabe deres egne skysystemer omkring flyveren. Der var arrangeret en 100 års parade, hvor arrangørerne havde prøvet at få så mange af de typer med som overhovedet muligt af dem Danmark har haft i service igennem de sidste 100 år. En flot opvisning, som markerede de 100 år med dansk militær flyvning. Desværre var vejrlegerne slet ikke på arrangørernes side, som til sidst måtte opgive og afslutte showet tidligere end planlagt. En enormt ærgerlig afslutning på et ellers fantastisk show og en kæmpe begivenhed.

Top / Bund venstre

Swedish Armed Forces JAS-39C Gripen viser sine egenskaber i et meget dynamic display, som trak adskillige G.

Foto Søren Nielsen

Bund midt

RDAF C-130J Hercules laver air drop af forsyninger til landtropperne under en taktisk demo.

Foto Søren Nielsen

Bund højre

Det belgiske luftvåben stillede med deres demo F-16. Desværre gik deres flotte nybemaledede F-16 tech, så det var reserven der måtte give opvisning. Og det gjorde den mindst lige så godt!

Foto Søren Nielsen



BESØG PÅ FSN KARUP 11 JUNI 2012

TEKST & FOTO - SØREN AUGUSTESEN

Den 11 Juni besøgte FLYMAG Flyvestation Karup, hvor vi fik fremvist det meste af Flyvestationen.



Der var trukket en af de T-17'ner med halebemaling ud, så vi kunne tage nogle billeder af den i aftensolen.

Foto af Søren Augustesen

Besøg på FSN Karup 11 juni 2012

Den 11 Juni besøgte FLYMAG Flyvestation Karup, hvor vi fik fremvist det meste af Flyvestationen. Efter ankomst til Flyvestationen, hvor vi blev mødt af vores guide, blev vi læsset på en bus, og kørte til vores første stop på rundturen, som var de gamle fly der står ved Gedehus vagten. De gamle fly bærer tydelig præg af at have været udsat for vind og vejr i mange år, og er ærlig talt ikke for kønne længere.

Næste stop var brandstationen, hvor vi fik fremvist en af deres store Crashtender bandbiler. Herefter blev vi delt op i to hold. Det ene hold startede med en tur i brandbilen, hvor den fik fuld gas ned af taxivejen, og fuld tryk på alle sprøjter. En imponerende oplevelse at mærke accelerationen og bremse kraften i et så stort og tungt køretøj. Imens var det andet hold oppe i kontroltårnet, hvor de fik set ATC'ernes arbejdsplads og udsigten over hele flyvestationen. Herefter blev der "byttet plads", så alle fik set tårnet og prøvet brandbilen.

Herefter stoppede vi ved en AN-124, som stod på den modstatte siden af landingsbanen, og fik muligheden for at komme tæt på dette imponerende store fly.

Efter kigget på det store russiske transportfly, kørte vi til helikopter hangaren, hvor vi fik set alle tre helikoptertyper som der er på Karup i øjeblikket, Lynx, Fennec og Merlin. Særlig interessant var det at se den nye grå bemaling som Fennec helikoptererne i øjeblikket er ved at blive malet om i. Det var også rart at se Lynx helikoptererne, som snart står over for en udskifting.



Top venstre

Besøget startede med en hurtig rundtur i området omkring hovedvagten, og herefter gik turen ud til Gedehusvagten for at se de gamle fly der er opstillet derude.

Top højre

Brandstationen blev også besøgt, hvor et par flinke brand og rednings folk viste en af deres store crashtenders frem.

Bund venstre

På vej ud til bussen var der lige tid til at snuppe et hurtigt stemningsbillede af den T-33 de har stillet udenfor flyveskolen.

Bund midt

På den anden side af Flyvestationen, holdt der en Antonov An-124, som vi fik mulighed for at kigge nærmere på, og det var et godt sted at tage et gruppe billede af alle deltagerne.

Bund højre

Gruppen blev delt i to. Den ene del kom en tur op i kontroltårnet, mens den anden fik en tur i brandbilen med fuld tryk på sprøjterne. Efterfølgende byttede de to grupper så alle fik prøvet det hele.

Fotos af Søren Augustesen





Besøg på FSN Karup 11 juni 2012

Efter at have kigget færdigt på helikopterne, kørte vi til Flyveskolen, hvor vores medvært på besøget, GEA, trak en af de T-17 fly som har fået speciel hale bemaling i anledningen af Flyvevåbnets jubilæum frem foran Flyveskolens hangar, hvor den stod flot i aftensolen.

Efter at have gennemfotograferet T-17'neren, gik vi indenfor på Flyveskolen, hvor aftenen sluttede med en kop kaffe og småkager mens vi fik et interessant foredrag af GEA omkring uddannelsen til pilot i flyvevåbnet.

Herefter gik bussen tilbage til hovedvagten, hvor besøget sluttede. Alt i alt var det et rigtig godt besøg, hvor vi fik set og fotograferet alt hvad vi kunne ønske. En stor tak til vor guide Frank, og GEA for et godt foredrag.

Top venstre

Efter An-124'eren, var vi en tur igennem helikopter hangaren, og vi lagde ud med et kig på Lynx helikopterne.
Foto af Søren Augustesen

Bund venstre

Eskadrille 724's Fennec helikoptere er/var ved at blive malet om i denne grønne farve. I baggrunden ses en Fennec i den gamle grøn/sorte camouflagede bemaling.
Foto af Søren Augustesen

Bund højre

Aftenen sluttede med et spændende foredrag af Stephen Galea - GEA, omkring hans oplevelser under hans uddannelse til pilot i Flyvevåbnet.
Foto af Søren Augustesen



When Dreams Come True

Min pilotuddannelse i
Flyvevåbnet

af Stephen Galea



BODØ AIRSHOW 16.-17. JUNI 2012

FOTO & TEKST - PER VOETMANN

**Bodø Airshow fejrede 100 år med Norsk militær flyvning.
Per Voetmann rapporterer fra denne specielle begivenhed**



De norske Hercules er stationeret på Gardemoen ved Oslo, men arbejder selvsagt over det meste af kloden. Her ses 5607 under landing efter en air-power demo.

Foto af Per Voetmann



Norsk militær flyvning 100 år

Europa præges i disse år af en række markante jubilæer for militærflyvningen. Det er nemlig omkring 100 år siden de første militære flystyrker blev etableret. Således også i Norge, hvor kaptajn Einar Sem-Jacobsen den 1. september 1912 foretog den første militære flyvning. (Den første civile foregik den 1. juni samme år).

Nu skulle jubilæumsåret i norsk militær flyvning ikke gå stille af. Det norske luftforsvar havde tilrettelagt en hel myriade af flyopvisninger og andre aktiviteter. Sidstnævnte omfatter bl.a. rekonstruktionen af en Gladiator, en F-16 i jubilæumsfarver og diverse bogudgivelser.

Gennem årene er det lykkedes mig at besøge flyshows i de fleste nordiske lande. Blot Norge manglede! I lyset af jubilæumsåret besluttede jeg, at det nu skulle det ændres. Så bl.a. Bodø Airshow blev indskrevet i kalenderen for 2012.

Top venstre

Bodø er ikke kun en militær flyvestation, ligesom Aalborg og Karup er der normal ruteflyvning fra Bodø. Her ses en 737 fra SAS.

Mid venstre

Bell 412SP Arapaho fra det norske flyvevåben under air-power demo på Bodø.

Bund venstre

Solen skinner på undersiden af en Hawker Hunter fra svenske flyvevåbens historiske flight, en vidunderlig flyver som aldrig går af mode.

Top højre

Den norske Kystvakt og Marine har besluttet at anskaffe NH90. Typen er allerede under indfasning. Der er dog så mange problemer med typen, at den norske regering truer med at trække købet tilbage, og anskaffe sig SH-60 SeaHawk.

Bund højre

CF-104 – istandsat til flyveklar stand af en gruppe pensionister fra Luftforsvaret. Desværre måtte vi nøjes med lyden fra taxiing på jorden. Den måtte ikke gå i luften, da det ikke var lykkedes at skaffe den rigtige krudtladning til katapultsæderne! Men måske senere! Vi har da lov at håbe.

Fotos af Per Voetmann



En Norsk F-16AM taxier ind efter endt op visning i fantastiske omgivelser og fantastisk vejr.

Foto af Per Voetmann

Bodø MAS – 132 Luftving

Basen i Bodø blev etableret i 1952 som et led i NATOs infrastrukturprogram. Bodø rummer desuden en ret trafikeret civil lufthavn. Start og rullebaner deles, men den militære del er placeret ud mod en fjord mens den civile lufthavn vender ind mod byen.

Hovedflystationen i Bodø er en del af Luftkommando Nord-Norge. Basen rummer hovedkvarter for 330 Skvadron (Sea King), 331 Skvadron (F-16) og 332 Skvadron (F-16).

Alle enhederne på Bodø udspringer af de norske styrker i RAF under 2. verdenskrig. Efter krigsafslutningen i 1945 blev mandskab og fly overflyttet til Norge. Selv eskadrille numrene blev bevaret og integreret i det nye værn.

Luftforsvaret – status 2012

Det vil føre for vidt her at gå ind i alle detaljer om Luftforsvarets udvikling. Jeg vil blot kort konstatere, at tiden fra 1945 til den kolde krigs afslutning satte sit store præg på værnet. Luftforsvaret har således siden dets etablering i 1944 været en potent og betydelig faktor i forsvaret af Norge og Norden. Tillige har det løftet væsentlige civile opgaver, som redning, overvågning osv.

Fremtiden for norsk militær flyvning er desuden relativt velafklaret. Ikke mindst er det besluttet, at man vil anskaffe F-35 Lightning II. De første fly ventes leveret i 2015. Dog i et mindre antal end F-16. Man regner med at anskaffe 48 fly af typen. Transportfly (C-130J) og marinehelikoptere (NH90) er ligeledes under levering. I nær fremtid skal der desuden tages stilling til, hvilken type, der skal erstatte de norske Westland Sea King helikoptere.

På samme tid er der desuden netop truffet politisk beslutning om, at den fremtidige basestruktur skal reduceres. Et meget ømt tema i Norge, hvor decentral udvikling i hele landet er et højt prioriteret indsatsområde. Men dette til trods, vil antallet af flybaser blive reduceret i løbet af de kommende år. Bodø MAS vil derfor blive nedlagt. F-35 forventes at blive stationeret på Ørland MAS. Der forventes ved samme lejlighed gennemført en reduktion i antallet af flyvende enheder, så de to jagereskadriller på Bodø nedlægges.



Top venstre

De norske Hercules er stationeret på Gardemoen ved Oslo, men arbejder selvsagt over det meste af kloden. Her se C-130J foran den civile terminal på Bodø. Foto af Per Voetmann

Top højre

NATOs bidrag var bl.a. denne C-17A Globemaster III fra Papa AFB i Ungarn. Den lavede et imponerende show med meget korte starter og landinger. Foto af Per Voetmann

Bund venstre

Med hovedkvarter i Bodø har 330 Skvadron udstationeret Sea King helikoptere over hele Norge. En afløser for typen i det norske luftforsvar er for tiden under overvejelse. En af mulighederne er EH-101. Foto af Per Voetmann

Bund højre

Smukt vedligeholdt Tiger Moth under indflyvning til Bodø. Foto af Per Voetmann



Bodø Airshow 16.-17. juni 2012

Den 15. juni om morgenen – dagen før airshowet – bordede jeg lufthavnstoget til Kastrup. Velankommet afleverede jeg bagagen hos SAS, gik gennem sikkerhedskontrollen og havnede i flyet til Oslo. Efter en stille tur og et ret begivenhedsløst ophold på Gardemoen, gik turen videre til Bodø. Turen er relativt lang i sammenligning med danske indenrigsture.

Ca. 1½ time tager turen fra Oslo. Efter en meget grå himmel over Oslo, klarede det heldigvis op på vejen nordover. Det muliggjorde gode kig på de sneklædte bjerge og meget smukke norske landskaber. Landingen i Bodø var udramatisk og midt på dagen stod jeg der så! Jeg havde bestilt værelse på vandrerhjemmet, og der blev først lukket op sent eftermiddag. Så jeg besluttede at vandre en tur langs hegnet for at se, om der var "noget" særligt at se. Og det var der! Frece Tricolori startede netop som jeg indfandt mig. Selv i modlys var det en flot generalprøve.

Efter indcheckning på vandrerhjemmet gik turen tilbage til lufthavnen. Jeg fandt en dejlig høj ved et lokalt byggemarked, hvor man kunne se ind over hegn og volde. Stadig i modlys, men i takt med aftenen skred frem og dagslys blev til midnatssol, blev der medlys. Da det samtidig strømmede ind med fly til weekendens airshow, var det et rigtigt scoop at stå der.

Lørdagen oprandt med start af showet. Og da jeg i god tid havde sikret mig en af kun 50 spotterpladser, blev jeg i militær bus kørt til lufthavnens militære del, hvor der var indrettet spotterområde på toppen af en HAS. Nordmændene havde sørget for perfekt vejr på dagen.



Top venstre

Det var også muligt at opleve en SK-60 fra det svenske luftvåben til showet.
Foto af Per Voetmann

Bund venstre

Næsten som under Red Flag i USA. En norsk F-16AM fra 132 Luftving med fuld efterbrænder på vej ud af Bodø hen over tårn og den civile del af lufthavnen.
Foto af Per Voetmann

Top/bund højre

I anledning af 100-året havde denne F-16AM fået specialbemaling i de norske farver. Blå, hvis og rød på oversiden. Sølvfarvet på bunden. "Crash Otte Six" - øgenavnet er grundet hendes flere "mishaps" gennem karrieren.

Men ikke desto mindre har hun gennemført jubilæumsøvelserne i fin stil. Pilot er major Eskil Amdal. Amdal er testpilot og har fløjet mere end 2700 timer på over 60 forskellige typer.
Foto af Per Voetmann



I anledning af 100-året havde denne F-16AM fået specialbemaling i de norske farver. Blå, hvid og rød på oversiden. Sølvfarvet på bunden. "Crash Otte Six" - øgenavnet er grundet hendes flere "mishaps" gennem karrieren. Men ikke desto mindre har hun gennemført jubilæumsøvelserne i fin stil. Pilot er major Eskil Amdal. Amdal er testpilot og har fløjet mere end 2700 timer på over 60 forskellige typer.

Foto af Per Voetmann

Bodø Airshow 16.-17. juni 2012

Højdepunkterne var selvkært det italienske team Frecce Tricolori og Patrouille de Suisse. Men også den gæstende svenske Viggen – nyrestaureret – var et kærkomment (gen)syn.

En gruppe pensionister fra Luftforsvaret havde desuden restaureret en CF-104, som i princippet var flyveklar på dagen. Det var imidlertid – efter sigende – ikke lykkedes at skaffe sprængladninger til de 2 katapultsæder. På den baggrund måtte den ikke lette! Men den taxiede lystigt rundt og ikke mindst de dejlige hyletoner fra motoren gav nostalgien frit spil hos undertegnede.

Det var også godt at se NATOs (ungarske) C-17 i luften. Dens starter og landinger er imponerende korte. Luftforsvaret viste selvfølgelig frem, hvad de havde. Et særligt clou var en F-16 start med efterbrænder på rullebanen lige ud for, hvor jeg stod!

Søndagens program var stort set en gentagelse af lørdagens. Dog med den store forskel, at det var blevet skyet og regnfuldt.

Så den 17. juni sidst på eftermiddagen, måtte jeg fortrække, så jeg kunne nå flyet tilbage til Oslo/ København. Skulle det blive det sidste store airshow på Bodø, når den militære del lukker, så har de organisatorisk ansvarlige sat sig selv et fint minde og et godt eftermæle. For det var et eminent airshow.



Top

Endelig lykkedes det det svenske flyvevåbens historiske flight at få en Viggen i luften igen. Og sikke et syn. Ses her umiddelbart efter start samt efter showet i publikumsområdet.'

Bund venstre

F-16AM fra det norske luftvåben under landing, hvor de sneklædte bjerge danner en fantastisk smuk baggrund.

Bund midt / højre

Start lige foran spotterhøjen – race med bil. F-16AM vandt selvsagt med mange længder.

Fotos af Per Voetmann



BRANDBEKÆMPELSE FRA LUFTEN

TEKST - SØREN NIELSEN
FOTO - PETER POULSEN

Hvad gør man hvis det brænder steder der ikke er nemt tilgængelige? Tilkalder forstærkninger fra luften!



S-64 Aircrane - Helicopter Transport Services
Foto af Peter Poulsen

Brandbekæmpelse fra luften

Brandbekæmpelse fra luften sker ved hjælp af både fixed winged flyvere og helikoptere. Som regel bruges der vand blandet op med kemikalier for at effektivisere slukningen, men nogle typer flyvere og helikoptere lander på nærliggende søer og fylder deres tanke op, for så at bruge ren vand til brandbekæmpelse.

Airtankers

Airtankers eller vand bombeflyvere er fastvingede fly der er udstyret med tanke, der kan fyldes op på jorden eller i tilfælde af flyvende fartøjer og amfibiske fly, der fylder deres tanke ved at skumme vand fra søer, reservoirer eller store floder.

Airtankers historie

Forskellige fly er blevet brugt igennem årenes løb til brandbekæmpelse. I 1947, kort tid efter Anden Verdenskrig sluttede lavede United States Air Force og United States Forest Service et forsøg, hvor Anden Verdenskrig fly smed vand bomber, svarende til de napalm bomber der anvendes i krigstid. Det blev ikke til nogen succes, og interne vandtanke blev fundet langt bedre og mere effektive. Selv om World War II-æra bombeflyvere i lang tid var grundstenen af luftbårne brandslukning flåde, og er stadig i brug, bliver der bygget nyere flyvere, specielt til formålet med at lave brandbekæmpelse.

Airtankers fly

De mindste er de enkelt motor tankfly. Disse er marksprøjter, der har cirka 3000 liter vand eller middel med sig. Et eksempel er Airtractor AT-802F, der kan smide omkring 3000 liter vand eller brandhæmmende væske. En anden er den ukrainske Antonov An-2 biplan, som kan udstyres med pontoner, der kan samle vand op fra overfladen af f.eks. søer og floder.

En fordel ved biplan er, at det har en lavere stallhastighed end et monoplan hvilket betyder at det kan flyve langsommere over en brand, som dermed forøger nøjagtigheden af nedkastningen af vandet eller de brandhæmmende midler. Medium størrelserne omfatter S-2 Tracker, som anvendes af California Department of Forestry & Fire Protection (CDF), samt Conair Group Inc. i Abbotsford, British Columbia, mens Douglas DC-4, DC-7, Lockheed C-130 Hercules, P-2V Neptune, P-3 Orion og andre er blevet anvendt som store tankskibe.

Den største airtanker der i øjeblikket er i brug, er en Boeing 747, kendt som Evergreen Supertanker, der kan bære 90.800 liter vand eller brandhæmmende væske. The Supertanker blev for første gang taget i brug i 2009, ved bekæmpelse af en brand i Cuenca, Spanien. Tankskibet foretog sin første amerikanske operation den 31. august 2009 på Oak Glen Fire.

Den næststørste airtanker der i øjeblikket er i brug, omfatter to konverterede Martin Mars, der flyver både i British Columbia (hvoraf den ene blev bragt til det sydlige Californien i september 2007 for at hjælpe kampen skovbrandene dér). Hver Martin JRM Mars, som kan bære omkring 27.300 liter vand eller brandhæmmende væske hver. Tanker 910 der er en konverteret McDonnell Douglas DC-10, der kan bære 45.400 liter. Det russiske ministerium for nødsituationer (Russian Ministry of Emergency Situations) bruger IL-76 airtankers, som kan bære op til 56.800 liter, samt par Beriev Be- 200.



Venstre
P-2 Neptune - Neptune Aviation Services
Foto af Peter Poulsen

Top højre
C-123 Provider - Hemet Vallet Flying Service -
På det nærliggende Milestones of Flight Museum
Foto af Peter Poulsen

Bund højre
P-2 Neptune - Neptune Aviation Services - Hjemkommet
fra en træningsmission
Foto af Peter Poulsen





SH360 Skyvan - UAS
Bruges til falskærms brandfolk og transport

Foto af Peter Poulsen

Airtankers flyvere

Bombardier Dash 8 Q-serien er grundlag for to nye projekter, hvor Cascade Aerospace har konverteret to tidligere-ejede Q400, for at få dem til at fungere som deltids-vand bombe-fly og deltid transport for Frankrigs Sécurité Civile, og Neptune Aviation har konverteret et tidligere-ejet Q300 som en airtanker prototype.

Den samme opsætning som PBY Catalina flyet, har Canadair CL-215 Scooper, og Bombardier CL-415 SuperScooper, som begge er designet og bygget specielt til brandbekæmpelse. "Super Scoopers" er ikke almindelige i USA, hvor kun 2 opererer når det er varmest i det sydlige Californien. Los Angeles County leaser to CL-415s fra den canadiske provins Quebec i løbet af efteråret, når det er værst. 6 American ejede CL-215s opererer for forskellige statslige og føderale agenturer. CL-215s er blevet brugt med succes i North Carolina, Minnesota, Michigan, Wisconsin, Washington, Alaska, det nordlige Idaho, og Montana.

Fransk "Sécurité Civile" ejer 12 Canadair CL-415, 9 Conair Turbo-Firecat og 2 Dash 8. De fleste piloter er pensioneret navy piloter, luftvåben piloter og endda medlemmer af akrobatiske hold så som "La Patrouille de France". Det er et højrisiko job, der kræver meget dygtige piloter.

Det kroatiske luftvåben bruger seks CL-415 fly, samt seks AT 802s for (hovedsagelig) brandsluknings formål. Et andet amfibiefly er det russiske Beriev Be-200. Det kan bære omkring 12.000 liter vand, hvilket den kan "skovle" ind ved at lande på vand, såsom søer og floder, på blot 14 sekunder vil tanken være fyldt, hvorefter at Be-200'eren kan komme til de udsatteområder og aflevere sin last. Den er med held blevet brugt til at bekæmpe brande i de sydeuropæiske lande som Grækenland og Portugal, og i Israel.

Helitack

Helitack henviser til "helicopter-delivered fire resources", og er en ordning for anvendelse af helikoptere og deres besætninger til at udføre luftbåren brandsluknings og andre brandslukning opgaver, primært indledende angreb på naturbrande. Helitack besætninger bruges til at angribe en naturbrand og få tidlig kontrol over den, især når det er steder hvor det er vanskeligt eller umuligt for personalet på jorden at komme til, pga. utilgængeligt terræn.



Top
CL-415 - Quebec Government, Canada.
Foto af Peter Poulsen

Bund venstre
OV-10 Bronco - Command & Control fly fra
California Department of Forrestry & Fire protection
Foto af Peter Poulsen

Bund højre
S-2 F Turbo Firetracker fra California Department
of Forrestry & Fire protection
Foto af Peter Poulsen

Helitack historie

Helikoptere blev brugt i bekæmpelsen af naturbrande i Californien så tidligt som 1947 og deres anvendelighed på at flytte personale hurtigt omkring en brand blev hurtigt anerkendt. Oprindeligt blev helikoptere kun brugt til taktisk og logistisk støtte til personalet på jorden.

I 1957 eksperimenterede Los Angeles County Fire Department med at bruge en Bell 47 til at lægge slanger, ved at montere dem i bakker på maven af helikopteren.

Den første vandspand, til montering på helikoptere blev formentlig udviklet af Jim Grady fra Okanagan Helicopters i samarbejde med Henry Stevenson, som ejede et maskinværksted i Nelson, British Columbia. Udviklingen begyndte i midten af 1950'erne og "Monsoon Bucket" var i drift i 1962.

Spanden var en ombygget 45 Imperial gallon (205 L) tromle med en faldlem i bunden, der blev aktiveret af piloten under flyvningen. I begyndelsen af 1960'erne begyndte California Division of Forestry (nu kendt som CALFIRE) vand bucketing forsøg. Test blev også gjort med en 105-US-gallon (400 L) vandtank monteret på en Bell 47.

Amerikanske føderale agenturer, såsom BLM og USFS begyndte også kommercielt at sætte helikoptere tjeneste til at hjælpe med at bekæmpe naturbrande på det jord de havde ansvaret for i begyndelsen af 1960'erne. California Department of Forestry begyndte at eksperimenterer med helitack i 1960, da en besætning på tre brandfolk blev indsat på en Alouette III helikopter.

Helitack helikoptere

Helikoptere, der anvendes til helitack missioner er normalt helikoptere, der er udvalgt for både deres løfte kapacitet samt deres store kabine størrelse til at rumme helitacks besætning.

Nogle af de mest almindelige helikoptertyper er varianter af UH-1 Huey, der er kendt inden for civil verden som den Bell 205, især de opgraderede varianter såsom 205A + + og 210 er meget benyttet.

Den tomotorers Bell 212 er også populært, og andre helikoptere såsom Sikorsky S-58, og S-70 Firehawk, en civil udgave af hærens UH-60 Blackhawk, bliver nu betjent af to agenturer i USA.

Mindre helikoptere, såsom Bell 206 JetRanger og AS350 Astar bruges nogle gange til præcisions drops til at beskytte bestemte bygninger, såsom hytter eller hjem.

Større helikoptere såsom S-64 Skycrane, der kan holde op til 12.000 L vand, udfordrer selv fastvingede Airtankers, der i større grad anvendes.

Vandtanke er ofte permanent eller semi-permanent monteret under helikopterens mave, som enten kan fyldes til en helispot via en slange fra en brand motor, eller med en "snorkel", en lang slange med en vandpumpe i sin ende, der kan suge vand ud af en sø eller vand tank.



Venstre
S64 Aircrane - Erisson Air Crane. Van Nuys - Los Angeles
Foto af Peter Poulsen

Top højre
P-2 Neptune - Neptune Aviation Services.
De kredser for detaljerne
Foto af Peter Poulsen

Bund højre
S64 Aircrane - Erisson Air Crane, Fox Field,
Lancaster - Vestlige Californien
Foto af Peter Poulsen



AIRSHOW - MALMEN AIR BASE

TEKST - SØREN NIELSEN
FOTO - SØREN NIELSEN & KARSTEN KRONGAARD

2012 markerer to store luftfarts begivenheder i Sverige,
75-året for SAAB og 100 år svensk militær flyvning.



Den nyligt restaurerede JA37 Viggen under take
off til showet på Malmén Air Base.

Foto af Karsten Krøngaard



100 år svensk militær flyvning.

2012 markerede to store luftfart begivenheder i Sverige, 75-året for SAAB og 100 år svensk militær flyvning. Malmén Air Base, nær Linköping, var vært for Aerospace Forum, der samlede et udvalg af industriens ledere, militærchefer og embedsmænd, og blev afrundet med et to-dages airshow.

Showet

Desværre spillede vejret ikke i weekenden, med kedelige grå sky og en meget kølig vind, samt små regn. Dette skulle dog ikke ødelægge denne begivenhed, som blev ført an af den bedste del af det svenske flyvevåbens Historic Flight, med en line-up bestående af Sk60, J32 Lansén, Hunter, J29 Tunnan, J35 Draken og den nyligt restaurerede JA37 Viggen, som alle var at se både i luften og på jorden.

JA37 Viggen gik desværre tech i løbet af lørdagen, så dens solo display måtte aflyses. Heldigvis var det ikke værre end at den igen var på vingerne til showet om søndagen, så man kunne nyde dette fantastiske og specielle fly, sammen med de andre mindst lige så fantastiske flyvere fra det svenske flyvevåbens Historic Flight.

Top venstre

JA37 Viggen takeoff!

Foto af Karsten Krongaard

Mid top venstre

Saab 105 (SK60A) 2 sædet træner med "krudtstole" stod for dagens laveste low pass.

Foto af Karsten Krongaard

Mid bund venstre

HKP-14 (NH-90 hos andre lande end Sverige) blev vist frem under en stor taktisk demonstration.

Foto af Søren Nielsen

Bund venstre

HKP-16 (UH-60 Black Hawk i daglig tale) var sammen med HKP-14, HKP-15 og HKP-10 med i en stor taktisk demo.

Foto af Søren Nielsen

Top venstre

NH-90 fra Finland gav en flot opvisning.

Foto af Søren Nielsen

Top venstre

TP-84 Hercules taxier ud med faldskærmssoldater ombord, inden paradrop demo.

Foto af Søren Nielsen



Et topside skud af den fantastiske JA37 Viggen i sin rå form. Ingen maling, bare råt metal og afterburner!

Foto af Søren Nielsen

Showet

De svenske væbnede styrker stillede også med et stort antal displays, herunder en 9-skibs formation af baserede Sk60s, et para-drop fra en TP84 Hercules, en meget dynamic solo Gripen display, et lidt mindre dynamic, men stadig imponerende 4-skibs Gripens display og et af højdepunkterne ved showet, det taktiske helikopter display. Der med et par af de nyindkøbte HKP-14s (NH-90) og HKP-16s (UH-60 Black Hawk), som skulle sætte nogle tropper af på slagmarken til at storme en fjendtlig-holdt bygning, mens to HKP-15s (Agusta A109) air cover og en enkelt HKP-10 (Super Puma) skulle hente de sårede soldater fra kampzonen. En fantastisk opvisning, som viste hvordan helikopterne kunne bruges til taktisk operationer i kampzoner.

Foruden de svenske opvisninger var der opvisninger af et luftvåben der normalt ikke kommer på disse breddegrader, nemlig SAAF - South African Air Force, som udførte et display med en JAS-39C Gripen. Finland stillede med et NH-90 display, en helikopter i en fantastisk camouflagede bemaling, det schweiziske flyvevåbens PC7 Team, Breitling Wingwalker og Batlic Bees.

Opvisningen var der dog lidt rodet, da der på Malmen bliver brugt 2 display linjer, alt efter hvad det er der er oppe og flyve. Hvilket betyder at publikum er placeret i et hjørne, og den primære display linje er placeret foran publikum, hvor den anden display linje er til højre for publikum, hvilket gjorde det svært at følge med i diverse opvisninger.

Hverken vejr eller forvirringen med de 2 display linjer kunne gøre dette airshow til et dårligt et. Gensynet med J35 Draken og JA37 Viggen gjorde det til hele turen værd, selvom jeg aldrig har oplevet en så kold dag i juni måned før. Man kunne til tider se sin egen ånde! En milepæl blev fejret til et rigtigt godt show, vejret taget i betragtning.



Top venstre

JA37 Viggen i sin rå form.
Ingen maling, bare rå metal og afterburner!
Foto af Søren Nielsen

Top højre

2 JAS-39, en C og D model under takeoff.
Foto af Karsten Krongaard

Venstre mid

SAAF - South African Air Force JAS-39C
taxier ind efter et fuldent og godt display.
Foto af Søren Nielsen

Bund venstre

SK-60'ere på rad og række, taxier ud til start,
for at lave formations flyvning med 9 SK-60.
Foto af Søren Nielsen

Mid

J-35 Draken, et herligt gensyn!
Foto af Søren Nielsen

Bund mid højre

J-29 Tunnan - hvorfor mon den hedder det?
Foto af Søren Nielsen

Bund højre

HKP-16 og HKP-14 sætter tropper af.
Foto af Søren Nielsen



Russian Knights og Swift danner kondens under et formations loop. Billedet er taget til på Zhukovsky basen uden for Moskva, i anledning af Russian Air Force 100 års jubilærum. Læs meget mere om dette i næste nummer af FLYMAG Magasinet

Foto af Søren Nielsen



Red Arrows fanget i himmelen over Roskilde 2009

Foto af Karsten Krongaard



En Hawk T-1 fra Red Arrows under landing til RIAT
Foto af Ulrich Krog



Patrouille Suisse i deres F-5

Foto af Jesper Nielsen



Swift skyder flares i Moskva.
Foto af Søren Augustesen



Mirror pass udført af USAF Thunderbirds

Foto af H. J. Fruensgaard



Frecce Tricolori fanget til showet i Bodø

Foto af Per Voetmann

NÆSTE UDGAVE AF FLYMAG MAGASINET

Næste udgave af FLYMAG Magasinet udkommer til December, og det vil være en special Red Flag udgave, samt indholde en rapportage fra det kæmpe store show på Zhukovsky, hvor Russian Air Force fejrede 100 års jubilærum. Foruden det, vil der også være en større rapportage omkring det italienske opvisningshold, Frecce Tricolori, så glæd jer allerede nu til næste udgave.



INFORMATION

Næste udgaves tema foto: "Vapor!". Fly trækker kondens, lad os se dit bedste billede af det. Som tidligere så skal du selv have taget billedet, og at billedet mindst er 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