



JASDF IRUMA

Kom med til Japan, og med til en af JASDF transport baser.
Her ses nogle typer, som du ikke finder andre steder på jorden.

NTM 2014 - JAGEL

NATO Tiger Meet 2014 blev afholdt på tyske Jagel, vi rapporterer derfra.

STOCKHOLM ARLANDA

Vores naboer til øst har den næststørste lufthavn i Skandinavien.

JASDF NYUTABARU

Vi giver jer et indblik i hvad JASDF Nyutabaru, er for en base.

Velkommen til den 4. udgave af FLYMAG Magasinet i 2014.
I denne udgave kan du blandt andet læse om NATO Tiger Meet 2014, som blev afholdt på Jagel, samt vi kigger imod vores naboer til øst, og giver jer en rapport fra Arlanda i Stockholm.

God læsning - FLYMAG redaktionen.

MAGASINET

JASDF NYUTABARU

Søren Augustesen har været på besøg i Japan, hvor han kom forbi JASDF Nyutabaru, og giver jer et indblik i hvad det er en for en base.

04

F-AIR AIR SHOW 2013

I Juli 2013 var byen Medellin vært for F-AIR air showet, som er Colombias svar på Farnborough og Paris showene. Andy Binks var på pletten, og rapporterer derfra.

12

NATO TIGER MEET 2014 - JAGEL

NATO Tiger Meet 2014 blev afholdt på tyske Jagel, med den tyske Luftwaffe enhed Aufklärungsgeschwader 51 "Immelmann", som vært for denne øvelse.

18

JASDF IRUMA

Kom med til den spændende JASDF Iruma, Japan, og se nogle billeder af typer du ikke finder andre steder på jorden, end her.

32

STOCKHOLM ARLANDA

Vores naboer til øst har den næststørste lufthavn i Skandinavien. Egon Johansen beretter fra den svenske hovedstad.

40

TEMA FOTOS

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

50



JASDF NYUTABARU

TEKST & FOTO - SØREN AUGUSTESEN

Søren Augustesen har været på besøg i Japan, hvor han kom forbi JASDF Nyutabaru, og giver jer et indblik i hvad det er en for en base.



To F-4EJ Kai Phantom II letter i tæt formation på vej ud på endnu en træningsmission. Foto af Søren Augustesen

JASDF Nyutabaru

For fly fotografer over hele verden er JASDF Nyutabaru nok mest kendt som hjemstedet for JASDF's Aggressor enhed med deres ikoniske Kobraslange logo. Enheden flyver F-15J/DJ Eagles, som alle er malet i det der bedst kan beskrives som "anderledes" bemalinger.

I modsætning til USAF's og US Navy's Aggressor enheder, hvor bemalingen skal efterligne typiske russiske bemalinger, så ligner de japanske aggressor flys bemaling mest noget hvor folkene i malerafdelingen har fået frit spil.

Men de spraglede Eagles er kun en af de ting som gør basen interessant at besøge. Basen er nemlig hjemsted for JASDF Fighter Operational Conversion Unit (OCU), og det er her fremtidens japanske piloter kommer for at lære at flyve F-4EJ Kai Phantom II og F-15J Eagles.

Basen er hjemsted for følgende enheder:

- Hiko Kyodogun – F-15J/DJ, T-4 (Aggressor's)
- 301 Hikotai – F-4EJ Kai Phantom II, T-4
- 23 Hikotai – F-15J/DJ Eagle, T-4
- Nyutabaru Kyunantai – UH-60J, U-125A

Udover aggressor og OCU enhederne, har basen, ligesom mange andre japanske baser en redningsenhed, og som på mange andre baser er der på Nyutabaru tale om UH-60J Black Hawk helikoptere og U-125A fly. Desuden har både Aggressor enheden og de to OCU enheder et lille antal T-4 jet træningsfly tilknyttet.

Udover de faste fly, er der ofte besøg fra andre enheder, som kommer for at træne med Aggressor enheden.



Top

Tre F-15 Eagles fra Aggressor enheden taxier ud til en morgen mission.

Bund højre / venstre

En F-4EJ Kai Phantom II på vej til en tidlig morgen mission.

Bund midt

Overskydende brændstof fra center tanken antændes af efterbrænderen kort efter take off.

Fotos af Søren Augustesen





En af de mere specielle Aggressor bemalinger kan se på den blå/lyseblå F-15DJ Eagle fra Hiko Kyodogun enheden.

Foto af Søren Augustesen



Fotografering ved Nyutabaru

JASDF Nyutabaru er, takket være de enheder som er på basen, en meget travl base, og der er flyvning fra solopgang til solnedgang. Takket været en lang række gode fotograferingssteder i begge ender af landingsbanen, og en række steder ned langs med banen, er det hele dagen muligt at finde gode steder at tage billeder.

Om morgenen kan man få gode "head-on" taxi billeder, når flyene taxier ud til banen, ligesom der er fin udsigt til "last chance" område, hvor man kan fotografere klarmelderne mens de laver de sidste tjek på flyene. Om formiddagen tvinger solen en over på den anden side af banen, men her er der en lang række gode steder at stå, hvor man kan få både take off og landinger.

I den ende der oftest benyttes til landinger, er der desuden blevet opført et lille cafeteria, hvor der kan købes lidt mad og drikke. Ved siden af det lille cafeteria, ligger der en endnu mindre butik, hvor man kan købe T-shirt, caps, samlesæt og meget andet – alt sammen naturligvis med enhederne fra Nyutabaru. Som en ekstra bonus til fotograferne var ejerne, i slutningen af Oktober 2014, i gang med at bygge en stor platform oven på huset, som vil gøre en god fotoposition endnu bedre!



Top venstre

To UH-60J Black Hawks hover-taxier på vej ud på en mission, mens en F-15 Eagle taxier længere nede af rullebanen.

Top højre

En klarmelder laver de sidste tjek inden en F-15 sendes ud på endnu en mission.

Midt venstre

En F-4EJ Kai Phantom er på vej ud til "last chance" område før en mission.

Bund venstre

Med godt gang i begge efterbrændere, letter en F-15DJ Eagle fra 23 Hikotai. 23 Hikotai står for omskolingen af Eagle piloter.

Bund højre

En F-15C Eagle fra USAF's Kadena base på Okinawa returnerer til JASDF Nyutabaru efter endnu en træningsmission.

Fotos af Søren Augustesen

F-AIR AIR SHOW 2013

FOTO & TEKST- ANDY BINKS

I Juli 2013 var byen Medellin vært for F-AIR air showet, som er Colombias svar på Farnborough og Paris showene. Andy Binks var på pletten, og rapporterer derfra.



Formations forbi-flyvning med Boeing KC-767 tankfly og Kfirs.
Foto af Andy Binks

F-AIR Air show 2013

I Juli 2013 var byen Medellin vært for F-AIR air showet, som er Colombias svar på Farnborough og Paris showene, dog i en noget mindre udgave. Kvaliteten af udstillerne og de fly som deltager er dog 100% på højde med de europæiske shows.

Byens lufthavn havde afsat den ene ende af rampen til air showet, inklusiv en kort publikumslinje til det korte to timers display, som blev fløjet to gange dagligt på de offentlige dage. På pressedagene var den 200m publikumslinje tilstrækkelig, men på publikumsdagene var det meget trængt med tusindevis af lokale, som var kommet for at nyde solskinsvejret og flyvningen. De mange mennesker på et lille område gav en fantastisk stemning, hvor der blev hujet og klappet af flyene i opvisningen.

Disse inkluderede det Colombiske flyvevåbens faldskærms hold, fire-skibs formation af A-29 Super Tucanos, IAI Kfirs og OV-10 Broncos og en forbi-flyvning af en KC-767 med fire Kfirs. Af udenlandske fly deltog en USAF F-16 Fighting Falcon fra Shaw AFB, og det canadiske CF-118 Hornet opvisningshold. Der var også en forbi-flyvning i lav højde af en Boeing 767 fra Tampa Cargo.



Top venstre / bund venstre

Den canadiske CF-118 Hornet opvisningshold var et af de udenlandske indslag i opvisningen.

Top højre

Boeing 727 FAC1204 'Vulcano' letter under showet.

Bund højre

IAI Kfir C7 taxier tilbage til rampen efter showet.

Venstre midt

UH-60 Black Hawken sænker en båre ned under CasEvac demonstrationen.

Fotos af Andy Binks

F-AIR Air show 2013

Ind i mellem opvisningerne var der rig mulighed for at fotografere de airliners der ankom til lufthavnen, både fra publikums linjen og den nærliggende terminal.

Showet startede hver dag med en opvisning af en AH-60 Arpia og UH-60 Black Hawk fra det Colombianske Flyvevåben, som gav en realistisk demonstration af deres roller, som inkluderede flares til stor begejstring for publikum.

Det lille udstillingsområde inkluderede mange små biz-jets og helikoptere de mange firmaer der udstillede deres varer, samt alle grene af det Columbiske forsvar. Udover de fly der var med i opvisningen indeholdt statik udstillingen en Boeing 727, en Basler AC-47T Gunship, en Cessna C-37, en Cessna A-37, Bell 47, Mil Mi-17 og en sjælden gæst, den eneste IAI Arava i Flyvevåbnet.

Alt i alt var det et rigtig godt show, som var godt organiseret og der var mange sjældne fly i udstillingen.

Top

Fireskibsformationen af OV-10 Bronco fly, lavede desværre ikke et break, men det var stadig et sjældent syn.

Bund venstre

Den canadiske CF-118 Hornet opvisningens hold var et af de udenlandske indslag i opvisningen.

Bund midt

En Boeing 767 letter for at tage del i flyveopvisningen.

Bund højre

Manøvedygtighed og brugen af flares blev demonstreret af UH-60 Black Hawken under dens CasEvac demonstration.

Fotos af Andy Binks



NATO TIGER MEET 2014 - JAGEL

TEKST - SØREN NIELSEN
FOTO - SØREN NIELSEN & EGON JOHANSEN

NATO Tiger Meet 2014 blev afholdt på tyske Jagel, med den tyske Luftwaffe enhed Aufklärungsgeschwader 51 "Immelmann", som vært for denne øvelse.



En Rafale C fra Escadron de Chasse 1/7, French Air Force viser sig frem.

Foto af Egon Johansen

NATO Tiger Meet 2014 - Jagel

Tigeren, det dødbringende rovdyr, der er på toppen af fødekæden, der viser sine farver med stolthed, og som ikke har brug for at kamuflere sig. I århundreder har dette dyr været frygtet af mennesket, men ligeledes også beundret. Ifølge kinesisk filosofi, er tigeren modig, uforudsigelige, samt sikker i dens bevægelser, og villig til at tage enhver udfordring op, for at beskytte, hvad den har kært.

Det er ikke nogen stor overraskelse, at menneskelige krigere længe har kopieret den store kats færdigheder og farver. Dette er også sket i forskellige luftvåben, som under Anden Verdenskrig, hvor American Volunteer Group hed "Flying Tigers". Mange andre eskadriller, hvis enheds emblem eller fly markeringer, samt bemalinger har inkluderet tigre, store bidske kæber eller tigerstriber.

"Every Man A Tiger" tankegangen fortsætter stadig i dag inden for de forskellige luftvåben i NATO, hvor såkaldte Tiger eskadriller samles hvert år, til øvelsen NATO Tiger Meet. Denne nu to-ugers øvelse startede i 1960, da Royal Air Forces 74. eskadrille, og United States Air Forces 79th Tactical Fighter Squadron holdt deres første "Tiger Meet".

Under festlige lejligheder, og whisky, blev idéen om en NATO Tiger Association født, og gennem årene har eskadriller fra hele organisationen tilsluttet sig. Efter afslutningen af den kolde krig i 1989 blev enheder fra Østeuropa, Schweiz, og Østrig også inviteret. Desværre er mange enheder blevet skåret væk over de senere år, grundet budgetnedskæringer, hvor blandt andet at Indien, Slovakiet og ikke mindst USA, var en del af NATO Tiger Association.

USA var den helt store deltager, med 8 enheder, som desværre ikke længere er fulde medlemmer af NATO Tiger Association, og visse enheder er også lukket helt ned.



Alle billeder
Som en del af spotterdagene ved NATO Tiger Meet, viser de forskellige enheder deres fly frem, ved at taxi forbi "publikum". Nogle stiller op på række med alle de fly, der var ude på missionen, andre viser kun deres farvede fly frem. Her ses følgende
Top venstre: SAAB J-105OE - Düsentrainerstaffel
Top højre: Rafale M - La Flottille 11F
Venstre midt: Tornado ECR - AKG 51
Bund venstre: JAS-39C Gripen - 59/1 Puma Squadron
Bund højre: F-16C/D - 192 Filo

Fotos af Søren Nielsen





NATO Tiger Meet 2014 - Jagel

De dage, hvor Tiger Meets hovedsageligt handlede om at feste og drikke whisky er forbi. Dagens Tiger Meet har fokus på samarbejdet mellem de mange deltagers luftstyrker, og den række af fighter, og support fly deres Tiger eskadriller flyver. Det er en udfordring at bruge alle tilgængelige aktiver i én mission, da der kan være mange generationer af fly involveret.

Tager man f.eks. de Østrigske Jet Trainer Squadron - Saab 105 fra 1960'erne kræver de et helt andet niveau af støtte, end en sofistikeret Eurofighter, eller en Mi-24 Hind helikopter. Nogle jets er i stand til at bruge lufttankning, mens helikoptere let kunne tanke ude i marken, hvis det kræves. Men disse er udfordringer som NATO-styrker ville blive udsat for, hvis de blev udsendt til virkelige operationer, hvilket gør at sådanne øvelser er endnu mere vigtige.

Heldigvis er der stadig mange der har fly malet i særlige Tiger bemalinger under Tiger Meets, og der er fortsat konkurrencer mellem de deltagende enheder, for at opbygge teamwork og kammeratskab. Flysikkerhed var en prioritet i de tidligste Tiger Meets, og er det fortsat i dag. Oftest har mindst en af hver enheds fly en særligt Tiger bemaling, noget der gør at NATO Tiger Meets er en meget besøgt øvelse, for entusiaster.



Top venstre

En Polish Air Force - F-16D Block 52, fra 6 sqn under start til endnu en mission

Bund venstre

Den flotte "Bavarian Tiger" Eurofighter fra Jagdgeschwader 74 i det tyske Luftwaffe, under start.

Denne bemaling vandt i kategorien: Most fancy paintscheme

Top højre

En French Air Force - Mirage 2000 fra Escadron de chasse et d'expérimentation 5/330 viser sin flotte bemaling frem med "Hard to be humble" skrevet på tanken.

Midt højre / bund højre

To tyrkiske F-16C/D fra Turkish Air Force 192 Filo, viser deres flotte bemalede haler, og tanke frem til publikum, efter endt morgen mission.

Fotos af Egon Johansen



Top venstre

En noget abstrakt, og alternativ "Tiger" er blevet flot malet på denne Hungarian Air Force, JAS-39C Gripen, fra 59/1 Puma Squadron

Top højre

En en stilfuld rød-og-sort Tiger Rafale C fra Armée de l'Airs EC.01.007

Bund venstre

En næsten helt almindelig Turkish Air Force F-16C fra 192 Filo. Bemærk tiger striberne, samt tiger logoet på halen.

Midt

En lokal Tornado ECR fra AKG 51, taxier forbi 4 Belgian Air Force F-16AM/BM fra 31 sqn. NTM handler også om at være en øvelse, der træner i at øve med andre landes flyvevåben.

Bund højre

To Luftwaffe Tornado ECR fra AKG 51 - Aufklärungsgeschwader 51 "Immelmann". Disse var på hjemmebane, da det var deres enhed der stod for NTM 2014, her på Schleswig-Jagel.

Fotos af Søren Nielsen

Hvordan fungerer NATO Tiger Association?

Individuelle eskadriller, der bruger en Tiger eller en anden "big cat" i deres eskadrille markeringer er inviteret til at deltage. Cheferne for de involverede enheder har en plads i den såkaldte Tiger Assembly, som er organisationens overordnede myndighed

Samlingen ledes af et Tiger råd, bestående af fire officerer, og en formand. Der er også et Tiger Advisory Board, hvor tidligere COs, og andre Tiger medlemmer sidder. Deres funktion er blandt andet, at arrangere Tiger Meets, og fungere som dommere for de såkaldte Tiger Games som uddeler priser, blandt andet for de bedste Tiger bemalinger på de deltagende konkurrencer flyvere, og de sociale konkurrencer mellem besætningerne.

I 2014 var det den tyske Luftwaffe enhed Aufklärungsgeschwader 51 "Immelmann" der var vært for NATO Tiger Meet, som blev afholdt på Schleswig-Jagel luftbasen i det nordlige Tyskland. Omkring 70 jettfly og helikoptere fra elleve lande deltog i øvelsen, der løb mellem d. 16. og d. 27. juni. Mange af de medlemslande, der ikke kunne sende jettfly på grund af operationelle forpligtelser andetsteds, sendte stadig crew således at de stadig var til stede ved øvelsen, men ikke deltog med flyvere.

De usædvanligt farverige deltagere omfattede blandt andet en "Bavarian Tiger" Eurofighter fra Jagdgeschwader 74 i det tyske Luftwaffe, og en stilfuld rød-og-sort Tiger Rafale fra Armée de l'Air EC.01.007. F-16 fra den hollandske, belgiske, polske og tyrkiske luftvåben viste deres nye Tiger haler til ære for NTM 2014, mens der også var Tiger-bemaledede Gripen, Mirage 2000Cs og F/A-18Cs, og Black Panther Tornado fra værtens enheden, også var til stede.



Top

Det var ikke kun kamp fly der deltog i øvelsen. Her ses en tysk Eurocopter Tiger, fra Attack Helicopter Regiment 36.

Bund højre / venstre

En flot bemalet hale på denne Swiss Air Force F/A-18C, fra Staffel 11.

Bund midt

Den flotte tyske Luftwaffe "Bavarian Tiger" Eurofighter fra Jagdgeschwader 74, kan man ikke få nok af.

Fotos af Søren Nielsen





En French Navy Rafale M, og en F-16 taxier sammen forbi publikum. Her er det ikke enheder for sig selv, men sammen.
Foto af Søren Nielsen



Deltagere ved NTM 2014

Jagels nærhed til ranges over vesterhavet og østersøen, gør det til et ideelt uddannelsesmiljø for fighter jet operationer. Desværre er vejret en vigtig spiller i flysikkerheden, og det skal hele tiden tages til overvejelse i den del af Europa, om vejret er egnet til denne slags øvelse. Mange missioner blev aflyst under øvelsens første uge grundet skyer, og kraftig regn. Alligevel blev omkring 300 togter fløjet i løbet af øvelsen.

Følgende enheder deltog med fly til NTM 2014:

- Austrian Air Force - SAAB J-105OE - Düsentruainerstaffel
- Belgian Air Force - F-16AM/BM - 31 sqn
- Czech Air Force - JAS-39C/D Gripen - 211 sqn
- Czech Air Force - Mil Mi-17 Hip and Mil Mi-24 Hind - 221 sqn
- French Air Force - Rafale C - Escadron de Chasse 1/7
- French Air Force - Mirage 2000 - Escadron de chasse et d'expérimentation 5/330
- French Navy - Rafale M - La Flottille 11F
- German Air Force - Tornado ECR - AKG 51
- German Air Force - EF2000 Typhoon - JG 74
- German Army - Eurocopter Tiger - Attack Helicopter Regiment 36
- Hungarian Air Force - JAS-39C/D Gripen - 59/1 Puma Squadron
- Royal Netherlands Air Force - F-16AM/BM - 313 sqn
- Polish Air Force - F-16C/D Block 52 - 6 sqn
- Royal Navy - Merlin HM.2 - 814 NAS
- Swiss Air Force - F/A-18C - Staffel 11
- Turkish Air Force - F-16C/D - 192 Filo

Vindere af konkurrencerne ved NTM 2014:

- **Silver Tiger Trophy:** Fliegerstaffel 11, Schweiz
- **Best Flying Unit:** 6 Fighter Squadron, Polen
- **Tiger Games winner:** Escadron de Chasse 1/7 "Provence", Frankrig
- **Best Skit:** 59/1 Puma Squadron, Ungarn
- **Best looking Uniform:** Fliegerstaffel 11, Schweiz
- **Most fancy paintscheme:** "Bavarian Tiger" - Jagdgeschwader 74, Tyskland
- **Tiger Spirit Award:** Taktisches Luftwaffengeschwader 51, Tyskland

Det næste Tiger Meet bliver afholdt af Turkish Air Force - 192 Filo, og er planlagt til juni 2015 på Konya AB basen i Tyrkiet.

Top

Den yderst flotte "Bavarian Tiger" Eurofighter fra Jagdgeschwader 74 i det tyske Luftwaffe, blev vist stolt frem for publikum.
Foto af Egon Johansen

Bund venstre

Nogle kan lide den, andre syntes at den er grim. Den lidt specielle Rafale ses her. Den bliver brugt både af French Navy, og French Air Force, som hver især havde en Rafale M og en Rafale C enhed med til NTM 2014.
Foto af Egon Johansen

Bund midt

Frankrig var her med hele 3 enheder, 1 fra French Navy, og 2 fra French Air Force. Her en Mirage 2000 fra FAF.
Foto af Egon Johansen

Bund højre

Det er ikke kun tiger bemalinger der er at finde til NTM. Her ses en standard tysk EF-2000 under take off.
Foto af Søren Nielsen



JASDF IRUMA

TEKST & FOTO - SØREN AUGUSTESEN

Søren Augustesen rapporterer fra JASDF Iruma.
Basen huserer spændende flytyper, du ikke ser andre steder.



Med en trappestige er det muligt at få gode "head-on" billeder, når flyene taxier ud til banen. Her er tre Kawasaki C-1 fly vej for at tage det i forbi flyvningen i forbindelse med den årlige militær parade.

Foto af Søren Augustesen

Oprindelse

Den japanske base Iruma Air Base blev oprettet i 1937 af Imperial Japanese Army Air Force (IJAAF) og navngivet Irumagawa Air Field. Basen ligger i en af forstæderne til Tokyo. Efter basen blev operativ i 1938 åbnede Japanese Army Air Force deres flyveskole i den nærliggende by, og der blev udstationeret Kawasaki Ki-10 dobbeltdækker træningsfly på basen.

Efter Japan gik ind i 2. Verdenskrig, blev basen brugt af IJAAF som fløj Mitsubishi Ki-67 medium bombefly fra basen. Basen blev adskillige gange under krigen angrebet af amerikanske B-29 Superfortresses. Mod slutningen af krigen blev basen brugt til at sende Yokosuka MXY7 Ohka kamikaze fly af sted på deres envejstur mod amerikanske skibe udfor kysten.

Efter krigen flyttede US Army Air Force Fifth Air Force deres hovedkvarter fra Okinawa til Irumagawa basen, og den blev omdøbt til Johnson Air Force Base efter Lt. Col. Gerald R. Johnson, som omkom i et flystyrt kort efter krigen. Johnson AFB blev hurtigt en af Amerikas største baser i Japan, og blev også benyttet under Korea krigen. I løbet af årene har der været udstationeret mange forskellige typer på basen, blandt andet P-51 Mustang, F-86 Sabre, og B-57B Canberra.



Top venstre

Ingen base uden Kawasaki's alle steds nærværende T-4 træningsfly. Her er det et fra den lokale enhed der er på vej ind til landing.
Foto af Søren Augustesen

Top midt / højre

Hiko Tenkentai enhedens fly er let genkendelige med deres rød/hvide bemaling og deres ternede hale. Her er det en YS-11FC.
Foto af Søren Augustesen

Bund

Det mest sjældne fly på Iruma er helt klart denne Kawasaki EC-1 som benyttes til at træne besætninger i elektronisk krigsførelse. Flyet er let genkendelig på dens store bredde sorte næse.
Foto af Andy Binks



En C-130H Hercules fra 401 Hikotai fra JASDF Komaki, taxier ud til startbanen.
Foto af Søren Augustesen

JASDF Iruma

I august 1958 oprettede Japanese Air Self Defence Force (JASDF) deres hovedkvarter på basen og samtidig blev Iruma Air Base oprettet. I 1962 afsluttede amerikanerne deres tilstedeværelse på basen og flyttede deres hovedkvarter til Yokota basen.

I dag er basen hjemsted for en række forskellige enheder og flytyper. Det drejer sig blandt andet om enheden for elektronisk krigsførelse Denshi Sakusengun, som flyver med EC-1, YS-11EA og YS-11EB, som er nogle af de mest sjældne fly i det japanske militær. Især EC-1 flyet er en sjældenhed, da der kun findes et enkelt eksemplar. Flyet bliver brugt til at træne i elektronisk krigsførelse. En anden speciale type som hører hjemme på Iruma er YS-11FC som, sammen med en U-125, står for at kalibrere ILS, og andet udstyr på japanske baser.

Den mest talrige flytype på basen er dog Kawasaki C-1 transportflyet, som er meget aktive om morgenen hvor flere fly som regel tager af sted for at flytte gods og mandskab rundt mellem Japanske baser, for så at returnere til

Iruma sidst på eftermiddagen. Som på alle andre Japanske flybaser er der også et mindre antal T-4 jettræningsfly, som bruges til persontransport, og pilot træning. Udover fastvinge flyene er der også en helikopterenhed som flyver CH-47J Chinooks.

Spotting ved JASDF Iruma

Som ved alle andre japanske baser, er der en meget afslappet og venlig holdning til flyspotter, så længe de opfører sig ordentlig, og da plads ikke er det Japan har mest af, kan man også ved Iruma stå meget tæt på banen og indflyvningen i begge ender, hvilket giver gode muligheder for fotografering.

Især i den ene ende, hvor man står ca. 5-8 meter over taxi vejen, er der gode muligheder for at få nogle meget anderledes billeder af flyene når de taxier ud til start, og når de lander. Det største "problem" med Iruma, er den relativ lille mængde flyvning der foregår på basen sammenlignet med mange andre japanske base, men de sjældne flytyper, og de gode forhold omkring basen gør, at den helt sikkert er et besøg værd.



Top højre

Iruma kan være en travl base. Her venter to Kawasaki C-1 transportfly på, at en lokal Gulfstream U-4 VIP flyver lander.

Bund venstre

Ingen base uden Kawasaki's alle steds nærværende T-4 træningsfly. Her er det et fra den lokale enhed der er på vej ind til landing.

Bund midt

Der er stor variation op Iruma. Her ses en lokal Gulfstream U-4 VIP taxier ind.

Bund højre

Tre Raytheon U-125 taxier ud til banen for at tage det i forbi flyvningen i forbindelse med den årlige militær parade.

Foto af Søren Augustesen

STOCKHOLM ARLANDA

TEKST & FOTO - EGON JOHANSEN

Vores naboer til øst har den næststørste lufthavn i Skandinavien.
Egon Johansen beretter fra den svenske hovedstad.



Blue 1 Boeing 717 fanget på take off fra Bane 19R.
I baggrunden ses det 83 meter høje ATC-tårn fra
2001, SkyCity og Clarion Hotel.

Foto af Egon Johansen

SKY CITY

Stockholm Arlanda

Stockholm Arlanda er Nordens næststørste lufthavn målt på antal passagerer, hvor den største lufthavn er Københavns Lufthavn i Kastrup. Til sammenligning havde man sidste år 22.5 millioner passagerer igennem Arlanda, imod Kastrups 25.6 millioner. Da der er flere indenrigsdestinationer i Sverige, som er befløjet med mindre fly, er der stort set lige så mange movements i de to lufthavne.

Historie

Arlanda blev indviet i 1962, men allerede år forinden havde man anvendt lufthavnen til flyvning. I 1946 besluttede den svenske Rigsdag at Stockholms daværende lufthavn; Bromma, ikke ville være en holdbar løsning for afvikling af fremtidens luftfart. Bromma's placering var for tæt på hovedstaden og det var stort set umuligt at udvide. Det blev derfor besluttet at bygge en helt ny lufthavn cirka 35 kilometer nord for byen.

Konstruktionen af lufthavnen blev påbegyndt seks år senere i 1952, og første flyvning blev foretaget fra lufthavnen i 1954, længe inden lufthavnen officielt blev åbnet. Der var dog kun tale om testflyvninger. De første rigtige ruteflyvninger blev foretaget i Arlanda i 1960, da Bromma's baner ikke var lange nok, til at SAS kunne operere deres DC-8'ere til langdistance destinationer.

Selvom SAS åbnede deres New York-rute fra Arlanda allerede i juni 1960, bliver lufthavnen først officielt åbnet den 1. april 1962, hvor også resten af Bromma's internationale ruter flyttes til den nye lufthavn. Herefter går det slag i slag for Arlanda, og i 1984 flytter SAS alle sine indenrigsflyvninger til Arlanda sammen med Linjeflyg

Stockholm Arlanda er gradvist blevet udbygget siden åbningen i 1962, og i dag består lufthavnen af 4 terminaler, og 3 baner. Terminalerne hedder henholdsvis 2, 3, 4 & 5 og der findes ingen Terminal 1 i Arlanda, da denne ligger i Bromma. Banerne på Arlanda kaldes 1,2 & 3 hvoraf to er parallelle (01/19) og en er tværliggende (08/26).



Top venstre

NextJet er den sidste operatør i verden der anvender ATP'en på passagerer-ruter.

Top højre

Norwegian Long Haul kort før landing på bane 26.

Bund venstre

En af 2 DC-8'ere der står i Arlanda.

Bund højre

Air China kort før push back fra Terminal 5.
Fotos af Egon Johansen





Ethiopian er et af de selskaber der ikke kan ses i Danmark. De ankommer tidligt på dagen og afgår sent om aftenen og skal man fotografere dem skal det være om sommeren eller airside som her.

Foto af Egon Johansen

Trafikken

Trafikken i Arlanda er domineret af SAS, Norwegian, Europas "flagcarriers", og af en række indenrigsselskaber, såsom NextJet og Braathens. NextJet er med spotterøjne interessant, idet det er det sidste selskab i verden der opererer BAe ATP i passagerer-konfiguration. Der er yderligere et pænt antal fragt operationer i lufthavnen, dog primært efter mørkets frembrud. Operatørerne inkluderer FedEx, DHL, UPS, Amapola og Korean og Turkish Cargo.

Selvom trafikken på Arlanda i høj grad minder om den man ser i Kastrup, kommer der stadig en række selskaber, som ikke ses i Danmark. De mest interessante inkluderer Ethiopian med B767 og B757, Air China med A330, Zagros Air med A321, Belavia med CRJ og ERJ'ere, Ukraine International med ERJ'ere og B737 samt Rossiya med A319.

Arlanda huser endvidere maintenance-firmaet Airline Support der udfører vedligehold på CRJ100 & 200, hvilket bringer diverse spændende maskiner af slagsen til lufthavnen. Priority Aero Maintenance (PAM) er også huset på Arlanda, hvilket tidligere bragte adskillige spændende MD-80'ere til Arlanda, hvoraf nogle nu langsomt rådner væk i lufthavnens "corrosion corner". Efter konkurs, og genetablering af PAM er det desværre sjældent at der kommer fly til service

Et par virkelig interessante maskiner har også til huse i vedligeholdelsesområdet, for eksempel to styk DC-8 der har senest har været anvendt som private jets. Den ene, en DC-8-62 (VP-BHM), er efter mekanikerens udsagn, så ødelagt af at have været stored udendørs i Sveriges barske klima at den aldrig kommer ud og flyve igen. Der har blandt andet samlet sig vand i flyet avionic-compartment. Den anden, en DC-8-72 (VP-BHS), er stadig flyvedygtig, men står nu til salg på tredje, eller fjerde år. Et muligt salg til Zimbabwe's regering faldt desværre igennem for lidt over et år siden.

To endnu ældre jets bor endvidere i lufthavnen, hvoraf den ene står udstillet ved lufthavnens udsigtsplads, og ejes af Caravelle-klubben (Le Caravelle Club) hvilket også afslører hvilken flytype der er tale om. Der findes ikke mange steder i verden, hvor både Caraveller og DC-8'ere i nogenlunde stand kan fotografere, til trods for at de ikke flyver.



Bund venstre

Den ene af to intakte Caraveller på Arlanda. Denne er ejet af Le Caravelle Club og blev malet op i Finnair-bemaling i forbindelse med en film. Billedet er taget ved klubbens lille plads i nærheden af udsigtspavillionen ved bane 19L. Flyet har en fortid i Flygvapnet hvor det blev anvendt som "signalspaning", altså som flyvende lyttestation/spionfly.

Top / Bund højre

DC-8-62 (VP-BHM), er efter mekanikerens udsagn, så ødelagt af at have været stored udendørs i Sveriges barske klima at den aldrig kommer ud og flyve igeng.

Fotos af Egon Johansen

Den svenske vinter

Vinteren er en stor udfordring i Sverige, og på trods af at Arlanda ikke ligger længere nordpå, får lufthaven bestemt sin andel af vinter. Området påvirkes ofte af kraftigt snefald, blandt andet hjulpet på vej af den såkaldte "lake-effect", hvor kold luft fra nord, blandes med fugtig luft fra Østersøen.

Vinterens sne er dog ingen undskyldning for at lukke for operationer, og siden 1962 er det aldrig sket. Swedavia der ejer Arlanda, har det bedste materiel til rådighed, og i vintermånederne er op imod 100 mand ansat for at rydde sne og holde lufthaven åben.

Flyspotting

Arlanda ligger modsat Bromma langt ude på landet, og er omgivet af store skovområder. Der findes utallige fine steder hvorfra aktiviteterne i lufthaven kan observeres og fotograferes, ofte med de skønneste baggrunde.

Lufthaven har sågar opført en udsigtsplads ved siden af bane 01R/19L, som er den nyeste af de tre baner. Der findes også flere steder i lufthavens terminaler, hvorfra trafikken kan følges og fotograferes, blandt andet fra RAI cafe og restaurant i Terminal 5.

Arlandas størrelse, og afstanden imellem banerne, gør det nødvendigt at have en bil, hvis man vil spotte effektivt. Udbyttet er dog det værd og man kan stort set køre næsten direkte til de fleste spots.

Top venstre

Swedavia's effektive snerydning rydder området ved Terminal 2 efter to dages snefald.

Bund venstre

En af adskillige MD-80 der står inaktive på Arlanda. Denne tidligere Alitalia-maskine har dog fået en pensionist-tilværelse som træningsfly for de-icere, og push-back-chauffører.

Bund højre

Udsigtspladsen giver gode muligheder for billeder af trafikken når bane 01R/19L er i brug. Fotos af Egon Johansen



TEMA FOTO - DANSKE FLY

UDVALGTE TEMA FOTOS INDSENDT AF VORES LÆSERE



Foto af Egon Johansen



Foto af Thorbjørn Brunander Sund, Danish Aviation Photo



Foto af Ulrich Krog



Foto af H. J. Fruensgaard



Foto af Jesper Nielsen



Foto af Soren Augustesen



Foto af Søren Nielsen

NÆSTE UDGAVE AF FLYMAG MAGASINET

Næste udgave af FLYMAG Magasinet udkommer til april. I det nummer vil vi blandt andet, forsætte med det japanske tema, hvor du vil kunne læse om JASDF Tsuiki, og JASDF Naha, samt du vil kunne læse om 100th Air Refueling Wing på RAF Mildenhall, deres mission, og deres KC-135'ere.



INFORMATION

Traditionen tro, så vil næste udgaves tema foto være: "Dit bedste billede fra 2014".
Alle billeder tæller, så længe det er dig der har taget billedet, billedet er fly relateret, og at det er taget i 2014.

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. Artiklen 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.

For mere information: www.flymag.dk / www.facebook.com/flymag.dk / info@flymag.dk

FLY MAG

SCANDINAVIAN
AVIATION MAGAZINE