



## WINTER WONDERLAND - F 21 LULEÅ

FLYMAG tog turen mod nord, for at komme helt tæt på vores naboer mod øst, og deres nordligste wing, Norrbottens Flygflottilj F 21.

### NATO TIGER MEET '15

NTM '15 blev afholdt på Konya Air Base i Tyrkiet i maj. Søren Augustesen beretter fra Tyrkiet.

### ISRAELS ARBEJDSHEST

A-4 Skyhawk er det kampfly der har tjent længst tid i IAF. Yissachar Ruas fortæller om israels arbejdshest.

### LIMA 2015

LIMA '15, blev afholdt på den smukke Malaysiske ø Langkawi. Andy Binks rapporterer derfra.

Velkommen til den 2. udgave af FLYMAG Magasinet i 2015.

I denne udgave kan du blandt andet læse omkring den tilbagevendende NATO øvelse, NATO Tiger Meet, som i år blev afholdt i Tyrkiet på Konya AB, samt den store internationale øvelse, Frisian Flag, afholdt i Holland. Kom desuden med inden for hos Norrbottens Flygflottilj F 21. God læsning - FLYMAG redaktionen.

## MAGASINET

### ISRAELS ARBEJDSHEST

A-4 Skyhawk er det kampfly der har tjent længst tid i IAF, men er nu blevet udfaset. Yissachar Ruas fortæller om israels arbejdshest.

04

### FRISIAN FLAG '15

Frisian Flag fokuserer på internationalt samarbejde, lederskab og præcision. I to uger trænes der i komplekse operationer i et internationalt miljø.

12

### LIMA 2015

Langkawi International Maritime and Aerospace show (LIMA '15), blev afholdt på den smukke Malaysiske ø Langkawi mellem den 17. og 21. marts 2015.

20

### WINTER WONDERLAND - F 21 LULEÅ

FLYMAG tog turen mod nord, for at komme helt tæt på vores naboer mod øst, og deres nordligste wing, Norrbottens Flygflottilj F 21.

28

### NATO TIGER MEET '15

NTM '15 blev afholdt på Konya Air Base i Tyrkiet fra den 4. til den 16. Maj. FLYMAG var til stede på de to spotterdage. Søren Augustesen beretter fra Tyrkiet.

48

### AMAPOLA

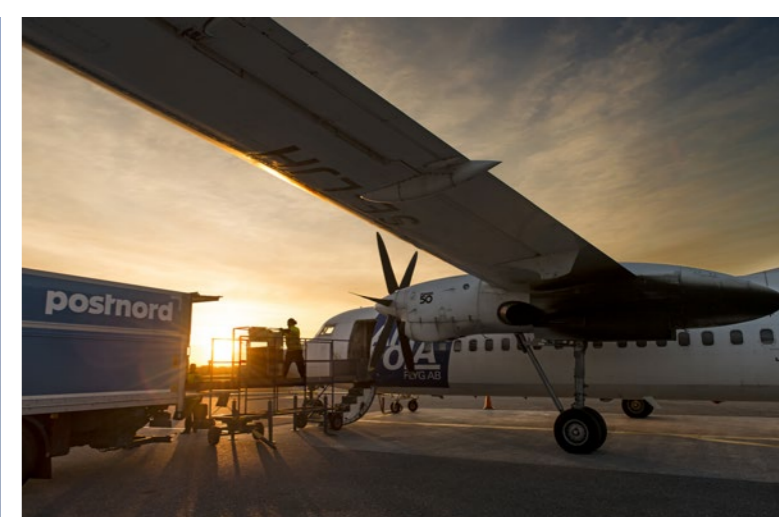
Amapola Flyg AB er et svensk flyselskab, der for mange mennesker er rimelig ukendt. Egon Johansen rapporterer om hvad Amapola Flyg laver.

58

### TEMA FOTOS

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

68



# ISRAELS ARBEJDSHEST

TEKST & FOTO - YISSACHAR RUAS

Det kampfly der har tjent længst tid i IAF, A-4 Skyhawk, er nu blevet erstattet af Alenia Aermachi M346A Master "Lavi" (løveunge). Yissachar Ruas rapporterer fra ceremonien hvor "Lavi" blev præsenteret.



Tre A-4 Skyhawks taxier ind efter endnu en mission over Israel.

Foto af Yissachar Ruas

## Israels arbejdshest

Den 7. November 2014 blev der afholdt en ceremoni, hvor Alenia Aermachi M346A Master "Lavi" (løveunge) officielt blev taget i brug af det Israelske Flyvevåben (IAF). Dette skete præcis fire måneder efter den første Lavi landede den 7. juli 2014. Ceremonien var også sidste chance for IAF til at vise det kampfly, som har tjent IAF længst – A-4 Skyhawk - den sidste ære.

Ceremonien var blevet forsinket pga. raketangreb fra den Hamaz kontrollerede del af Gazastriben inde i Israel. Israel svarede igen på disse angreb med operation "Cutting Edge", med det formål at udrydde truslen. Raket angrebene forhindrede dog ikke introduktionen af det nye fly, og udfasningen af Skyhawk flyet.

Lavi flyene skal overtage Skyhawk'ens rolle, som avanceret træningsfly på IAF's flyveskole. Skyhawken har i over 40 år været brugt i blandt andet denne rolle, og er det kampfly Israel har brugt i længst tid.

De Israelske A-4 Skyhawks, lokalt kaldet "Ahit" var ryggraden i IAF igennem to store konflikter, "The War of Attrition" fra 1969-1970, og "Yom Kippur" krigen i 1973. Ude af stand til at flyve over lydets hastighed, og ikke velegnet til luftkamp, har "Ahit" flyet altid levet i skyggen af de mere "sexede" fly i IAF. "Ahit" var den perfekte "lillebror", uanset om storebroderen var F-4 Phantom II eller senere F-16 og F-15. "Ahit" flyet har altid været meget vigtig for IAF, ikke kun som avanceret skolefly, men også i angrebs rollen.

A-4 enhederne i IAF var blandt de hårdest ramte under "Yom Kippur" krigen, hvor dusinvis af Skyhawks blev skudt ned af SAM missiler og antiluftskyts. De tabte fly blev dog lige så hurtigt erstattet af Skyhawks fra US Navy, som dårlig nok nåede at blive malet om, før de blev sendt i kamp.

IAF flyveskolen så flere fordele ved Skyhawken. Det var et relativt simpelt fly at operere, sammenlignet med andre fly fra 50'erne. Det forstærkede understel, som var designet til hangarskib landinger, betød at flyet kunne tåle de, til tider, hårde landinger som pilot eleverne udsatte flyet for. Efter seks årtier, har udviklingen dog overhalet Skyhawken, og IAF syntes ikke længere at den var egnet til at træne de piloter, som skal flyve de nye avancerede fly som F-35 og F-16 i de nyeste versioner.

## IAF flyveskole

Den sidste A-4 Skyhawk enhed som stadig er operative i IAF er "Flying Tigers", der flyver både den ensædet A-4N og den tosædede TA-4J. Over 40 år efter at de ankom i kasser om bord på skibe, forsvarer A-4 flyene stadig himlen over Israel.

Nogle af A-4 Skyhawkens missioner under sidste sommers operation "Protective Edge" var at kaste flyveblade ned over civilbefolkningen, i et forsøg på at minimere de civile tab i konflikten. Andre missioner er stadig klassificerede.

Der blev den 9. November 2014 afholdt en ceremoni for at markere ankomsten af det femte M-346 fly, som blev leveret til "Flying Tigers" enheden.

Flyet fik nummeret #110, de fire foregående fik numrene 102,103,104 og 108. Efter 110s ankomst, blev enhedens logo påført både 102 og 110, som indtil da havde fløjet uden enheds logo.



### Top Højre

En pilot elev letter til endnu en træningsmission i en TA-4J Skyhawk.

### Bund Højre

"Flying Tigers" logoet ses tydeligt på halen af denne A-4N Skyhawk.

### Venstre

Med airbrakes helt åbne og faldskærmen ude, kan en TA-4J stoppe på meget lidt plads.

Fotos af Yissachar Ruas





Selvom Skyhawk'en er en lille flyver, kan det stadigvæk ramme mål med stor kraft. Denne TA-4J Skyhawk er udstyret med 6 Mk. 82 fritfalds bomber under kroppen og to store brændstoftanke under vingerne.

Foto af Yissachar Ruas

## Flying Tigers

Når den første omskoling med de nye Lavi fly begynder, vil dele af IAF mærke store forandringer. De to enheder som vil mærke det mest er "Flying Tigers" og "Defenders of the South". "Flying Tigers" vil konvertere til M-346 og uddanne kommende piloter på dette nye avancerede fly, mens "Defenders of the South" helt vil ophøre med at uddanne piloter, hvilket vil resultere i et markant fald i antallet af flyvetimer for enheden.

En af de udfordringer som kommandørerne i de Israelske kampfly enheder stod overfor, var at lave det omfattende træningsprogram, for de piloter og navigatører, der kommer fra den avancerede træner, til en operativ enhed. Dette betød at træningen blev gennemført af de piloter som nu var til rådighed. Det betød også, at træningen ikke var ensartet mellem de forskellige enheder, ikke en gang mellem enheder som fløj samme flytype.

Når "Flying Tigers" er blevet fuldt operative med den nye M-346, kan A-4 Skyhawken endelig pensioneres, og dermed bliver IAF's flyveskole i stand til at uddanne pilotelever så de er klar til at overgå til de mere avancerede flytyper som F-16 og F-15.

I de sidste ti år, har en pilotelevs vej gennem IAF's flyveskole set således ud: Piper Cub, Tzukit (Fouga Magister), Ahit (A-4 Skyhawk) og til sidst omskoling til de avancerede kampfly. I dag skal pilot eleverne igennem Grob 120, T-6 Texan (Efroni), M-346 og derefter videre til de avancerede typer.

Over de kommende måneder vil IAF følge projektet med at indfase M-346 flyet tæt. De ting som de kommende pilotelever skal igennem, er helt nyt for Flyveskolens erfarne instruktører. Den fulde effekt af de nye tiltage på IAF's flyveskole, kan først ses om 3-4 år, når de nye elever begynder deres omskoling til de avancerede flytyper.

Til den tid skulle IAF gerne begynde at være operative med deres nye F-35 Lighting II fly. Dette bliver det nye M-346 fly største prøve, når nyuddannede pilotelever skal gå fra M-346 til F-35.

A-4 Skyhawken vil som minimum de næste 10 år, have rekorden for det kampfly der har været længst tid i tjeneste med IAF.



### Top

*Ny møder gammel! To TA-4J Skyhawks venter på takeoff clearance, sammen med deres afløser, en M-346.*

### Bund venstre

*En TA-4J drejer skarpt efter takeoff til en ny træningsmission.*

### Bund højre

*Et tegn på Skyhawks alder er den tydelige røgstribe bag denne A-4N Skyhawk under take off.*

*Fotos af Yissachar Ruas*

# FRISIAN FLAG 2015

FOTO & TEKST - PATRICK ROEGIES, PAUL GROSS & HANS LOOIJMANS

Frisian Flag fokuserer på internationalt samarbejde, lederskab og præcision. I to uger trænes der i komplekse operationer i et internationalt miljø.



En F-15C fra Florida Air National Guard letter til en morgen mission. Hver dag blev der planlagt, udført og evalueret to missioner.

*Foto af forfatterne*

## Frisian Flag 2015

Øvelsen Frisian Flag 2015 blev organiseret af 322 TACTES eskadrillen på Leeuwarden basen i Holland. 2015 udgaven af øvelsen fandt sted mellem den 13 og 24 april. I år deltog der enheder fra Finland, Polen, Spanien og USAF, som alle sendte fly til Leeuwarden. Øvelsen fandt sted i luftrummet over Holland, Tyskland og Danmark.

### Formålet

Formålet med Frisian Flag øvelsen er, at træne piloterne i at samarbejde med henblik på fremtidige NATO operationer. Frisian Flag fokuserer på internationalt samarbejde, lederskab og præcision. I to uger trænes der i komplekse operationer i et internationalt miljø. For at skabe så realistisk et træningsmiljø som muligt, bliver flere forskellige scenarier brugt til at træne piloterne.

To gange dagligt, letter omkring 40 fly, for at flyve de missioner, som er blevet planlagt. Under øvelsen skal piloterne forberede og flyve forskellige scenarier. Disse scenarier varierer fra Air Interdiction Missioner, hvor piloterne skal forhindre "fjendtlige" piloter i at trænge ind i bestemte områder, til at angribe bestemte mål på jorden i samarbejde med landtropper. Under disse missioner er det op til missions lederen at planlægge missionen, således at målene rammes, med så få tab som muligt.

Udover piloter, bidrager de deltagende lande også med Air Combat Controllers og Air Traffic Controllers, som også er involveret i øvelsen. I de to uger øvelsen varer, leder tyske og hollandske controllere øvelsen fra et mobilt kontrolcenter, som er placeret på Leeuwarden.



#### Top Venstre

I alt deltog der 12 F-15C Eagles i Frisian Flag øvelsen på Leeuwarden basen.

#### Top højre

Det Hollandske Flyvevåben deltog med alle deres operative F-16 enheder, blandt andet denne F-16 fra 313 squadron på Volkel basen.

#### Bund venstre

Det polske flyvevåben deltog med 6 F-16 fra 31.BLT/7.elt, som hører hjemme på basen ved Poznan.

#### Bund højre

Luftwaffe deltog i øvelsen med ikke mindre end 10 Eurofighters fra TLG-31 fra Nörvenich.

Fotos af forfatterne



**Top venstre**

Efter som 323 squadron midlertidigt er blevet nedlagt mens det forbereder ankomsten af F-35 flyet, var det 322 TACTES enheden som var vært for 2015 udgaven af Frisian Flag.

**Bund venstre**

En Tysk Eurofighter vender tilbage til Leeuwarden efter endnu en veloverstået mission.

**Bund midt**

USAF F-15 Eagles fra Florida og Oregon Air National Guard ankom to uger før Frisian Flag øvelsen, som et led i Atlantic Resolve. Efter øvelsen var overstået forsatte flyene til Bulgarien.

**Top højre**

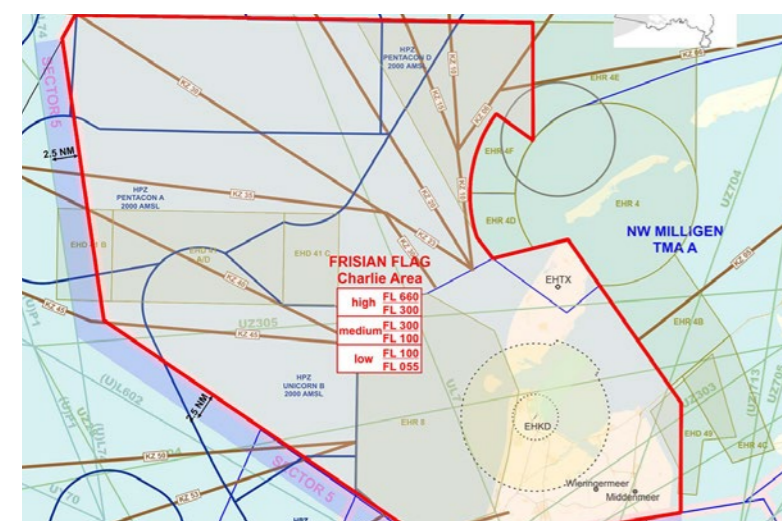
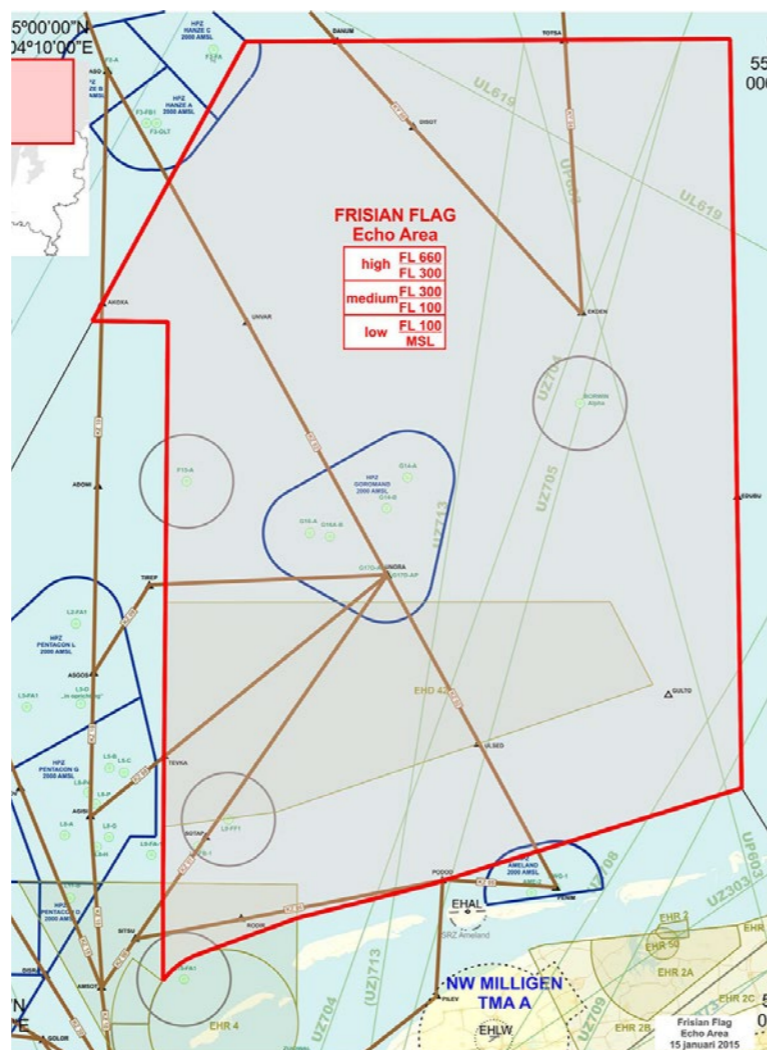
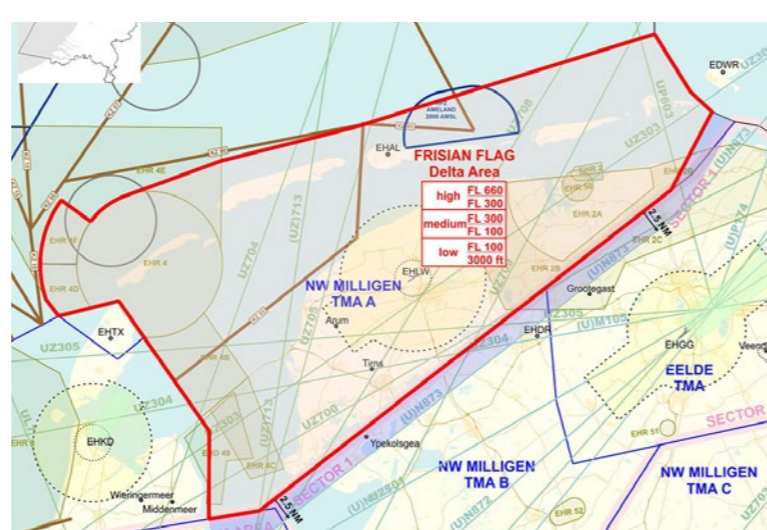
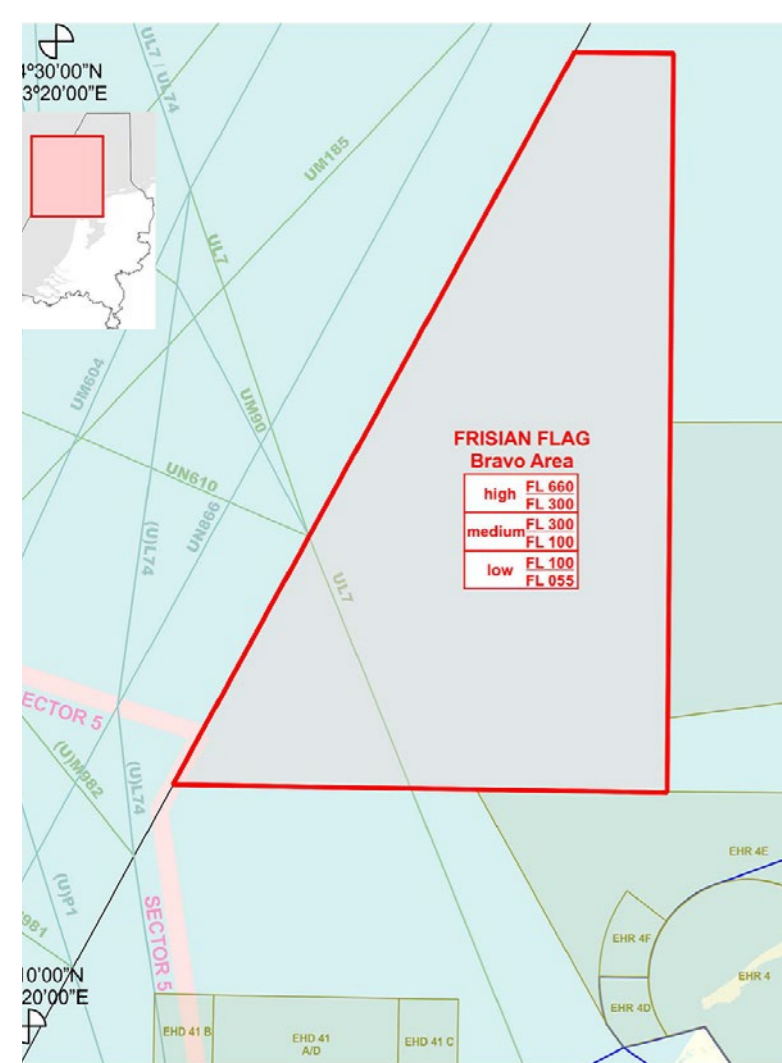
Det Spanske Flyvevåben deltager ofte i Frisian Flag. Ved tidligere øvelser har de deltaget med Eurofighters, men i år deltog de med EF-18 Hornets. Uder take-off må flyene ikke overflyve den lille by Marsum, hvilket gør at de må dreje skarpt til højre umiddelbart efter take off.

**Bund højre**

I alt indkøbte det Polske Flyvevåben 48 F-16 C/D Fighting Falcon's under Peace Sky programmet. Denne F-16D har byggenummeret 03-0086, og har nu serienummeret 4086.

Fotos af forfatterne





#### Top

De fire øvelsesområder, som er navngivet Bravo, Charlie, Delta og Echo.

#### Bund

En 313 squadron F-16 letter til en eftermiddags mission fra Leeuwarden basen, og flyver ud mod et af de fire øvelsesområder, Bravo, Charlie, Delta og Echo.

Fotos af forfatterne

## Træningsområder

Til øvelsen var der fire øvelsesområder, som var navngivet Bravo, Charlie, Delta og Echo. De fire områder kan ses på kortene til venstre.

## Deltagere

Det er vigtigt at piloter fra forskellige NATO lande lærer at samarbejde og kæmpe sammen. Gennem realistiske øvelser, som Frisian Flag, lærer NATO piloter at samarbejde, og hvilke ressourcer de andre NATO lande har til rådighed.

For at fremme samarbejdet mellem NATO lande, deltager der hvert år flere forskellige lande i øvelsen. I 2015 deltog Finland, Tyskland, Polen, Spanien og Holland fra Europa. Udover disse europæiske lande deltog der i år også F-15C Eagles fra US Air Force.

F-15C flyene ankom den 31. marts, som en del af den ekspeditionsstyrke, der var blevet sendt til Europa under Atlantic Resolve. De benyttede derfor lejligheden til at træne sammen med deres europæiske kollegaer. Efter øvelsen var overstået fløj de videre til Bulgarien for at fortsætte deres tilstedeværelse for Atlantic Resolve.

Det er ikke første gang enheder fra US Air Force har deltaget i Frisian Flag, men hidtil har det været US Air Force enheder stationeret i Europa. Dette var første gang enheder med base i USA deltog i øvelsen. Fra Holland deltog der F-16 fly fra alle eskadriller.

Deltagerlisten for øvelsen så således ud:

- 6 x F/A-18C Hornet (Finish Air Force - HävLL31)
- 10 x EF 2000 (German Air Force - TLG31)
- 6 x F-16 C/D Fighting Falcon (Polish Air Force - 31. BLT/7.elt)
- 10 x F-16A/B Fighting Falcon (RNLAf - 312/313/322/323 sqn)
- 6 x F/A-18M Hornet (Spanish Air Force - Ala 12)
- 6 x F-15C Eagle (USAF - 159 FS)
- 6 x F-15C/D Eagle (USAF - 123 FS)
- 1 x E-3A Sentry (NATO - NAEW&CF)
- 1 x C-130H Hercules (RNLAf - 336 sqn)

## Lufttankning under Frisian Flag

Samtidig med Frisian Flag blev der på Eindhoven basen afholdt European Air Refueling Training. Denne øvelse gør det muligt for tanker piloter at træne sammen med kollegaer, som flyver andre typer tankfly. Samtidig giver det piloterne der flyver missioner i Frisian Flag, mulighed for at tanke deres fly under de daglige missioner.

I European Air Refueling Training deltog der følgende fly:

- 1 x C-135FR Stratotanker (French Air Force - GRV00.93)
- 1 x A310MRTT (German Air Force - FBS BMVg)
- 1 x KC-767A (Italian Air Force - 14St)
- 1 x KDC-10 Extender (RNLAf - 334 sqn)

## Atlantic Resolve

De F-15C/D Eagles, som US Air Force sendte til Leeuwarden er en del af den Ekspeditionsstyrke på i alt 12 F-15 C/D Eagles. Flyene kommer fra 123rd Fighter Squadron, Oregon Air National Guard og 159th Fighter Squadron, Florida Air National Guard.

Med operation Atlantic Resolve vil USA demonstrere sit fortsatte engagement til Europa og NATO, og til at sikre stabilitet og sikkerhed i Europa. US General Major Eric W. Vollmecky understregede hvor vigtigt det var for styrken at deltage i internationale øvelser og samarbejde med deres allierede partnere.

125th Fighter Wing fra Florida står for hovedparten af den 200 mand stærke ekspeditionsstyrke. Udstationeringen er enhedens første oversøiske udsendelse i over 15 år.

Ekspeditionsstyrken vil være på Leeuwarden i fire uger. Den ankom to uger før øvelsen startede, og efter øvelsen rykkede hele styrken videre til Bulgarien, hvor den vil tilbringe de næste 6 måneder for at støtte NATO på grund af udviklingen i Ukraine.

Langkawi International Maritime and Aerospace show (LIMA '15), blev afholdt på den smukke Malaysiske ø Langkawi mellem den 17. og 21. marts 2015. Andy Binks rapporterer derfra.



En Canadair CL-415 begynder dens demonstration.  
Foto af Andy Binks

## LIMA 2015

Langkawi International Maritime and Aerospace show (LIMA '15), blev afholdt på den smukke Malaysiske ø Langkawi mellem den 17. og 21. marts 2015. Efter at have læst beretninger og set billeder fra tidligere shows, følte vi at det var et show der var værd at besøge. Showet bliver afholdt hvert andet år, og der deltager en lang række forskellige fly fra det Malaysiske flyvevåben og fra de omkringliggende lande.

Selve showet er et handelsshow, med store haller fulde af alt det nyeste maritime og aeronautiske isenkram, som sælges til alle interesserede lande. I weekenden bliver der afholdt et airshow, som er åbent for offentligheden, og som er meget velbesøgt. Dette var dog ikke hovedformålet med vores besøg.

Målet med vores besøg var handelsdagene i løbet af ugen. Her øver mange af de fly der deltager i weekendens airshow, og der er derfor god mulighed for at fotografere usædvanlige fly, som man normalt ikke ser i Europa. Der er jo ikke nogen grund til at rejse så langt væk for at se fly man kan se hver dag herhjemme.

### Den første dag

På den første af vores tre dage ved showet, var vi på det lokale spotter sted - en bakke som giver overblik over hele lufthavnen. Herfra havde man et godt udsyn til de opvisninger som det Malaysiske Flyvevåben gav. Opvisningerne blev gennemført to gange hurtigt efter hinanden.

Nu da vi havde fået en idé om hvad der skete og hvor display linjen var, var det tid til at rykke lidt tættere på lufthavnen og display linjen. Efter Tentera Udara DiRaja Malaysia (TUDM, eller det Malaysiske Flyvevåben) var færdig, var det tid for de besøgende display teams og solo display.

Blandt de besøgende var Black Knights (F-16) fra Singapore, August 1st (Chengdu J-10) fra Kina, Al Fursan (MB-339) fra De Forenede Arabiske Emirater og Jupiters (Wong Bee KT-1) fra Indonesien. Jupiter holdet havde desværre et uheld under træningen på anden dagen, da to fly stødte sammen under træningen. Begge fly gik tabt, men heldigvis kom ingen af piloterne alvorligt til skade. Holdet trak sig dog fra showet og tog hjem dagen efter.



**Top venstre**  
*Flanker Break!*

**Top højre**  
*Et af de mange "Caracal" breaks.*

**Bund højre**  
*En C-130H Hercules fra det indonesiske flyvevåben ankommer med udstyr til showet.*

**Bund venstre**  
*En AS555SN Fennec 2 fra den Malaysiske flåde. Fotos af Andy Binks*





*To Su-30 MKM Flankers lave et break under deres opvisning.  
Foto af Andy Binks*



## Tentera Udara DiRaja Malaysia

TUDM deltog med individuelle opvisninger fra mange forskellige typer, lige fra den fantastiske Sukhoi Su-30 MKM med thrust vectoring til EC-725 Caracal helikopter, samt en stor forbi flyvning med stort set alle de typer som TUDM råder over.

Ved at bevæge sig rundt i området uden for lufthavnen, var det muligt at finde usædvanlige vinkler at fotografere fra, ligesom det hele tiden var muligt at have solen, som Malaysia har rigeligt af, i ryggen, hvilket gjorde fotografering til en drøm.

Omkring kl. 14:00 var træningsflyvningerne overstået, og det var tid til at gå lidt ned i tempo. Det var nemlig nu at alle de eksotiske og farverige passagerfly fra regionen ankom. Som en bonus ankom der også mange sjældne militære transportfly, som skulle levere materialer og VIP'er til showet.

Showet har, som navnet antyder, også en maritim del, og der var daglige opvisninger i den lokale havn, som involverede Super Lynx 100, og Fennec helikoptere fra den Malaysiske flåde, som naturligvis nedkæmpede "terroristerne". Herefter var der en demonstration af en Canadair CL-415 vandbomber, som blev støttet af en Dauphin fra Malaysian Maritime Enforcement Agency.

Alt i alt, var LIMA '15 et show med rimelig mange fly, men man kan ikke klage, når kvaliteten af de deltagende fly var så høj sammenlignet med mange europæiske shows. Showet blev afviklet meget professionelt, og den lokale befolkning er meget venlige overfor besøgende. Helt sikkert et show der kan anbefales hvis man har chancen!

### Top venstre

August 1st opvisningsholdet og deres Chengdu J-10 fra det Kinesiske Flyvevåben brugte farvet røg i klare og usædvanlige farver.

### Bund venstre

Selv månen deltog i denne Flankers spektakulære take off.

### Top højre

En af de store formations forbi flyvninger af TUDM fly. Denne bestod af Hawks, Su-30, MB-339 og F/A-18 Hornets.

### Højre midt

To Wong Bee KT-1s letter før de trak sig fra showet på grund af en kollision mellem to fly under træningen.

### Bund højre

En Airbus A319 fra Royal Thai Air Force lander i det smukke aftenlys på Langkawi

Fotos af Andy Binks

# WINTER WONDERLAND

TEKST & FOTO - SØREN NIELSEN

**FLYMAG tog turen mod nord, for at komme helt tæt på vores naboer mod øst, og deres nordligste wing, Norrbottens Flygflottilj F 21**



*To JAS 39 Gripen C fra F 21 wing på vej ud på mission, over et flot snedækket landskab, langt fra al civilisation.  
Foto af Søren Nielsen*

## Norrbottens Flygflottilj - F 21

F 21 Wing blev oprindeligt dannet som en udstationering fra enheder i resten af det svenske luftvåben (Flygvapnet) i den nordlige del af landet i begyndelsen af 1940'erne. Den første permanente eskadrille tiltrådte F 21 i slutningen af fyrrerne, da Eskadrille 211 blev dannet. F 21 startede som en rekognoscerings-wing, med Eskadrille 211 som den eneste enhed, der fløj missioner i den nordlige del af Sverige, endda nogle i Finland, og så langt væk som Rusland

Eskadrillen startede med at flyve S 18, en fotorekognosceringsversion af Saab B 18A bombeflyet. Siden da har eskadrillen fløjet mange flytyper herunder Spitfire, Mustang, Vampire, Tunnan, Lansen, Draken, Viggen, og nu Gripen.

Den anden enhed, Eskadrille 212, blev dannet og tilføjet til F 21 Wing i starten af tresserne. På dette tidspunkt fløj begge eskadriller Lansen i rekognosceringsudgaven S 32 Lansen, og den anden eskadrille i air-to-air fighter-udgaven J 32 Lansen. Dette var begyndelsen på en æra, hvor hver eskadrille havde meget forskellige og specifikke opgaver. En havde rekognosceringsrollen, den anden havde air-to-air fighter-rollen.

Begge eskadriller skiftede til Draken i slutningen af tresserne, igen til rekognosceringsversionen S 35E Draken, og fighter-versionen J 35D Draken.

I begyndelsen af halvfjerdserne blev der tilføjet en tredje enhed til F 21 Wing, Eskadrille 213. Denne eskadrille blev udstyret med SK 60B bombefly, og havde angrebsmissioner som deres primære rolle.

## Multirole eskadriller

De første Viggen blev tilføjet til F 21 Wing i slutningen af halvfjerdserne, da Eskadrille 211 startede med at flyve rekognosceringsversionen S 37 Viggen.

Eskadrille 212 og 213 blev i firserne begge udstyret med air-to-air/angrebsudgaven JA 37 Viggen. Det startede multirole æraen, hvilken betød at en eskadrille ikke længere kun havde én mission, men nu havde flere roller.

I slutningen af halvfemserne blev den tredje eskadrille opløst, som følge af at singlerole-eskadriller blev til multirole-eskadriller. Eskadrille 212 konverterede til JAS 39 Gripen et par år senere, som dækkede alle de roller og opgaver Eskadrille 212 og 213 tidligere havde foretaget sammen.



### Top

*På vej tilbage ind over Luleå, før anflyvning over bugten til F 21.*

### Bund venstre

*Piloten kontrollerer om alt er som det skal være, inden han tager ud på dagens næste mission.*

### Bund højre

*Denne JAS 39 Gripen er på vej ud til start. Selv i marts måned ligger der store mængder sne.*

*Fotos af Søren Nielsen*





Helt ødet er det ikke mod nord. To JAS 39 Gripen overflyver en lille by på deres mission.

*Foto af Søren Nielsen*



## Eskadrille 211 'Akktu Stakki'

Eskadrille 211 fortsatte med at flyve Viggen, men der var ingen defineret rolle for deres to-sædede versioner, så de udstyrede dem med jammere, og lavede dette fantastiske fly til en electronic warfare fighter. 211 fløj mange forskellige versioner af Viggen, herunder AJSF 37, AJSH 37, JA 37, og SK 37 fra omkring årtusindskiftet til slutningen af Viggen-æraen i 2005. Eskadrille 211 var den sidste eskadrille der fløj Viggen.

I 2006 skiftede eskadrillen deres Viggen ud med JAS 39A / B Gripen. I 2008 blev hele F 21 Wing opgraderet til de nuværende C / D versioner. En anden ændring der kom i sammenhæng med opgraderingen, var at mængden af airframes blev reduceret, og at eskadrillerne ikke længere havde deres egne fly.

Alle flystel blev delt på tværs af hele F 21 Wing. Dette cross-eskadrille samarbejde blev sat på prøve, og med god virkning i 2011, hvor F 21 deltog i missionerne over Libyen, hvilket blev udført med elementer fra begge eskadriller.

"Akktu Stakki" er Eskadrille 211s kælenavn. Det er samisk, som kan oversættes til "Den enlige ulv". Eskadrillen fik dette navn, da deres opgave var rekognoscering, og når du som pilot flyver rekognosceringsmissioner, er du ofte alene som en og dybt inde i fjendens territorium.

Eskadrillens emblem viser en ulv, som rent faktisk er den "Store Stygge Ulv" fra Disney tegnefilmen. Eskadrillen har sågar et underskrevet brev fra Walt Disney der giver dem lov til at bruge ulven i deres emblem.



## Den ensomme ulv

I dag har eskadrillen ikke kun rekognosceringsrollen, men dækker alle de multirole-aspekter, som JAS 39 Gripen tilbyder. De vigtigste opgaver for eskadrillen er nu Quick Reaction Alert (QRA), og Combat Readiness Training.

Der har været en stigning i aktivitet for QRA omkring Skandinavien de seneste par år. Især på grund af at russerne forsøger at vise deres nyfundne styrke, ved at flyve forskellige simulerede bombetogter og fighterscenerier tæt på grænserne til de Baltiske og skandinaviske lande. Dog er QRA aktiviteten ikke rigtig øget meget for F 21, sammenlignet med andre dele af landet, da man her er omgivet af Finland og Norge.

Dette er dog alligevel ikke helt korrekt, idet QRA rollen er forskellig for F 21 Wing, sammenlignet med de andre svenske Wings. F 21 er nemlig også ansvarlig for QRA i andre dele af Sverige, herunder Såtenäs, Ronneby, Visby og Malmen.

Eskadrillerne planlægger, hvornår og hvorvidt Eskadrille 211, eller Eskadrille 212 skal udsendes til andre flyvestationer, for at aflaste dem for QRA, og dermed overtage QRA-rollen i en periode hos de andre Wings.

Dette arbejde indebærer et stort logistisk arbejde da det ikke blot er piloter der bliver udstationeret, men også alt det nødvendige udstyr, flystel og crew, herunder ground crew, mission planlæggere og så videre. På denne måde er F 21 Wing en midlertidig selvstændig enhed, når de har QRA-rollen hos en af de andre Wings.

### Top

*På vej ud til dagens næste mission. De to eskadriller på F 21 wing deler flystel. Det kræver derfor god koordinering og samarbejde mellem to de eskadriller.*

### Bund venstre

*Break! Den ene JAS 39 bryder væk, og skyder flares mens de sneklædte bjerge giver en smuk baggrund.*

### Bund højre

*JAS 39 er en multirole fighter, og kan armeres med forskelligt, her ses AIM-120, IRIS-T, samt drop tanks.*

*Fotos af Søren Nielsen*

## Elever og international readiness

Flygvapnets eskadriller arbejder i en cyklus på tre, som hver varer et år. En eskadrille starter med at træne elever, det næste år forbereder eskadrillen sig til international readiness. Det sidste år er eskadrillen på international readiness. Det er i denne periode eskadrillen kan deployere til de internationale hotspots, som det tilfældet med "Operation Freedom Falcon" - den militære koalition i Libyen i 2011.

I det år der er træning af pilotelever, er mængden af internationale øvelser meget begrænset. Cross Border Training-programmet giver de studerende meget af det i hverdagen, som de ellers ville opnå ved at deltage i internationale øvelser.

Normalt bliver eleverne udsendt til Rovaniemi i Finland, for at give dem en mulighed for at sætte sig ind i et ukendt luftrum. Under det andet og tredje år, når eskadrillen forbereder sig til international readiness, forsøger man at deltage i mindst én, nogle gange to store internationale øvelser.

Sverige er en NATO Partnership for Peace - P.f.P. nation, hvilket betyder, at NATO bygger relationer med partnere gennem et militær-til-militært samarbejde om uddannelse, øvelser, disaster planning og response, miljøproblemer, professionalisering, planlægningspolitik, og forhold med andre landes regeringer.

Sverige deltager i mange internationale missioner, på trods af, at man ikke er fuldt medlem af NATO. NATO vil sandsynligvis opfordre Sverige til at hjælpe i internationale situationer, eftersom Sverige flyver et forholdsvis ny multirole fly, JAS 39 Gripen. Flygvapnet er meget længere fremme på det teknologiske, end visse andre NATO-lande, og endnu mere, når man opgraderer til den nye E / F version af Gripen.

Spørgsmålet om, hvorvidt Sverige bør blive medlem af NATO, eller forholde sig neutral og ikke være bundet til nogen alliance, har i mange år været et kontroversielt spørgsmål. Det svenske folk er blevet mere positive over NATO, og mener at NATO rent faktisk gør en forskel. Sverige vil være en del af NATO Response Force fra 2016, og Sverige deltager faktisk allerede i flere internationale missioner end mange af de fuldgældige NATO-medlemmer.

## Det vidunderlige vinterland

Luleå ligger lige syd for polarcirklen, hvilket giver en masse udfordringer i løbet af vinteren, især med ekstremt koldt vejr, og meget begrænset dagslys. Men i stedet for at se det som et problem tager F 21 dette som en udfordring, og bruger det til deres fordel.

I løbet af vinteren har de en unik mulighed for nemt at flyve "nat"-sorties i de normale dagtimer. Dette er en kæmpe fordel for enheden, da piloterne ikke behøver at arbejde sent på aftenen og flyve hele natten for at få fløjet mørke sorties.

Ulempen ved den nordlige placeringen af Luleå, er at vejret er en stor faktor i løbet af vinteren og sorties ofte må aflyses. For at kompensere for de aflyste sorties, har eskadrillerne fire uger hvert år, hvor de kun flyver mørke-sorties. Piloterne træner i brugen af de forskellige sensorer og våbensystemer i mørke.

De fire uger er planlagt med to uger i træk i november / december, og igen to uger i januar / februar. På denne måde reducerer man mængden af sorties, som man er nødt til at aflyse.

Det er dog ikke kun de fire uger om året der trænes mørke-sorties. F 21 flyver mørke sorties hver torsdag fra omkring begyndelsen af oktober til slutningen af maj, hvis vejret tillader det. Om sommeren er der dagslys næsten hele døgnet rundt, hvilket gør det perfekt til at træne low level missioner og dagslys togter.

I løbet af vinteren er dårligt vejr ikke den eneste udfordring, temperaturen er også en vigtig faktor. Missioner kan gennemføres selvom det er ned til -25 grader. Den eneste begrænsning i så lave temperaturer er, at flyene aldrig må være længere væk end nitten minutters flyvetid for redningshelikopteren.

Man prøver dog at undgå at flyve når det er så koldt. Når du tilføjer at det er mørkt, wind chill faktor (hvilket gør det føles mere som -55), og at redningshelikopter ikke kan finde en person med det samme, er det simpelthen en unødvendig risiko at tage.



**Top**  
*Siluetterne af de smukke JAS 39, kan her ses ud over bugten ved Luleå.*

**Bund venstre**  
*Klar til mørkeflyvning! Selv om klokken ikke er mere end 18, er det mørkt i Luleå. På den måde kan F 21 flyve mørkeflyvning i "arbejdstiden".*

**Bund højre**  
*Piloten er igang med at tage sin "uniform" på, før næste mission bag pinden i JAS 39.*

*Fotos af Søren Nielsen*





Det sidste is er ved at drive væk, men for bare en måned siden var hele bugten dækket til af is. Det kræver ekstra varmt tøj at flyve i så koldt et miljø.

*Foto af Søren Nielsen*



## Cross Border Training programmet

Hvordan kan man optimere den daglige træning, og inddrage træning mod andre eskadriller fra andre nationer med forskellige flytyper uden at skulle deployere?

Svaret er simpelt, ved at udnytte den perfekte geografisk placering af den norske flybase i Bodø, den svenske flybase ved Luleå, og den finske flybase ved Rovaniemi. Dette bliver udnyttet perfekt i det nordiske forsvarssamarbejde på tværs af grænserne i de 3 lande, hvilket blev starten på Cross Border Training programmet

Hvad der startede for mere end ti år siden, som små air-to-air engagements-træninger, er nu vokset til et af de mest effektive træningssamarbejder, du kan finde i verden. Ved at udnytte det massive luftrum i den fjerne og øde nordlige del af Sverige, Norge og Finland.

I dag er Cross Border Training programmet en stor operation, hvor eskadrillerne på de tre nordlige baser hver laver en ønskeliste over den form for træning de ønsker. Det kan være alt lige fra large forces deployment, til simpel grundtræning for eskadrillens elever.

Ud fra ønskerne på ønskelisterne bliver der en gang om året lavet en operationel plan for Cross Border Training programmet. Planen er at have hele 64 arrangementer om året. Dette bliver så reevalueret efter seks måneder for at se, om det er muligt fortsat at holde sig til planen.

Nogle dage er det to nationer der kæmper imod hinanden, andre dage er det alle tre nationer der slutter sig til kampene. En typisk trekamp kan bestå af otte svenske JAS 39 Gripens, og to norske F-16, der arbejder sammen mod seks F-18s fra Finland. Nationerne deler byrden ved at spille "red air" - fjenden, hvor de forsøger at have hvert andet sortie som "fjenden", som gør det du har brug for, og hvert andet som "de gode".

Missionerne er bygget op således at de "gode" ønsker hvilken rolle de vil have at "red air" skal spille. På denne måde får man så meget variation som muligt, og kan optimere træningen til at være meget specifik. Man kan optimere træningen til præcis det man ønsker at træne, uanset om det er offensive counter air, defensive counter air, large scale deployment scenarier eller noget helt femte.



### Top

*To JAS 39 Gripen flyver i formation, mens den flotte forårs sol skinner på dem.*

### Bund venstre

*Rotation! Afsted til næste mission!*

### Bund højre

*Piloten tester sin maske, inden han går ud til sit fly for at flyve dagens næste mission. Dette gøres inden hver flyvning, hvor både maske og G-dragten testes.*

*Fotos af Søren Nielsen*



Sne og ødet områder, er noget man ikke skal gå langt for at få i Luleå.

Foto af Søren Nielsen



## Ansigt til ansigt

Cross Border Training programmet er et meget givende samarbejde, idet det ikke koster mere end almindelig træning ville koste. Eskadrillen behøver ikke at deployere, da missioner starter og slutter på deres hjemmebase. Eskadrillerne har et videokonference-system så de kan lave briefing og debriefing "ansigt til ansigt", selvom de ikke er placeret på den samme flybase.

Man planlægger missionerne i en særlig internetportal, hvor alle mission commanders indtaster deres planlægning. Alle briefings og debriefings er også gemt i denne portal. På denne måde kan alle vurdere de faktiske omstændigheder i missionerne, og det giver eskadrillerne en unik mulighed for at forbedre og optimere deres uddannelse.

Cross Border Training giver en næsten endeløs række af fordele, hvoraf den vigtigste er at eleverne på Cross Border Training eskadrillerne har fløjet mange missioner mod en blanding af JAS 39 Gripen, F-16 Fighting Falcon og F-18 Hornets. Elever i andre af Flygvapnets eskadriller, der ikke er en del af den Cross Border Training, har ikke fløjet mange missioner mod andre systemer ud over deres eget.

En gang om året, arrangerer de deltagende eskadriller et møde, hvor de kan stå ansigt til ansigt med de piloter de har fløjet deres daglige missioner med og imod. Dette kaldes Arctic Fighter Meet og er en god mulighed for at mødes og trykke hånden på de piloter de til dagligt kæmper imod, og laver videokonferencer med.

Det går på skift at arrangere mødet, således at det er forskelligt fra år til år, hvor Arctic Fighter Meet bliver afholdt. Det skaber en stærk forbindelse og forhold mellem eskadrillerne på tværs af grænserne. Mødet er meget værdifuld, og det giver eskadrillerne en chance for at lære fordele og ulemper fra de andre eskadriller.

Under Arctic Fighter Meet flyver nogle af de mere erfarne piloter fra en nation, med de yngre og mindre erfarne piloter fra en anden nation.

Cross Border Training programmet er et fantastisk, og enestående samarbejde mellem de tre lande.

## Den store luftrum, og de store ranges

Cross Border Training programmet nyder godt af det massive nærliggende luftrum og den øde nordlige del af Sverige. At have et luftrum næsten fire gange større end det luftrum, der anvendes til Red Flag øvelserne på Nellis AFB i USA, kombineret med meget få restriktioner, giver en masse muligheder. Der er forskellige områder meget tæt på Luleå, der gør det til det ideelle øvelsesområde.

Sammenlignet med andre luftrum inden for det centrale Europa, er F 21 og Cross Border Programmet forkælet, siger eskadrillechef Lt Col Tobias Wikström. Han nævner, at hver gang han er udstationeret bliver han overrasket over hvor mange begrænsninger de forskellige luftrum har. Endvidere over hvordan andre lande er nødt til at planlægge deres air-to-air træning, fordi de altid er begrænset i enten størrelsen af området, højde eller hastighed.

At have den største live firing, evaluation og test range i Europa inden for fem minutter flyvning af sin base er et stort plus. Med 10.000 kvadratkilometer af ubegrænset luftrum, og op til 3.300 kvadratkilometer af ubegrænset jordplads, giver det en mulighed for at evaluation programmer kan blive udført effektivt med meget få begrænsninger fra andre luft- eller land aktiviteter.

Da det er den svenske regerings forsvarsindustri, der ejer området, kan man dog ikke smide bomber som man vil, idet man skal bestille tid for at anvende rangen. Den store fordel ved rangen er, at alt hvad du smider bliver målt og evalueret, og dette er meget nyttigt for eskadrillens træning. Flygvapnet er ikke det eneste luftvåben, der bruger området; forsvarsindustrien og en masse udenlandske luftvåben, er også til stede, såvel som andre dele af det svenske militær.

Rangen var en tidligere kold krigs base, og der er stadig en landingsbane, hvilket gør den ideel til deployments af eskadriller direkte til rangen i stedet for en nærliggende base.



### Top / Bund

Mørkeflyvning kan gøres i, eller relativt tæt på, normalarbejdstid i månederne oktober til marts. Dette udnytter F 21, ved at lave mørkeflyvning hver torsdag i den periode.

### Midt venstre

To JAS 39 taxier ud til endnu en mission.

### Midt højre

Piloten laver sin "walk-around" og kontrollerer at alt er som det skal være med denne JAS 39.

Fotos af Søren Nielsen



## Arctic Challenge Exercise

Tager man fordelene fra Cross Border Training programmet, og Artic Fighter Meet, og sætter dem sammen til en stor international øvelse, så har man Arctic Challenge Exercise, ACE. Denne øvelse gør brug af de fordele der er ved Cross Border Training programmet, hvilket også inkluderer at sprede flere enheder udover de 3 flybaser.

Målet er at øve og træne enheder i orkestrering og gennemførelse af komplekse luftoperationer, med et tæt forhold til NATO, og Protection for Peace partnere. Det unikke Cross Border luftrum gør ACE til en "one of a kind" training ground, for at øge interoperabiliteten og færdigheder i alle dele af organisationen.

Øvelsen indeholder en vid række af øvelses-scenarier og samarbejde mellem de 3 værts baser, med et stort operationelt areal tilgængeligt både i Sverige, Norge og Finland. Der er to fly perioder pr. dag. Den første fokuserer på træning med enheder stationeret på samme base, med flyvninger der finder sted i det omgivende luftrum. Dette omfatter alt fra våben levering, både mod jorden og luftbårne mål, og bekæmpelse af simuleret anti-fly artilleri, til low level flyvning og luft-til-luft tankning.

Den anden periode af flyvningen består af sammensatte luftoperationer, hvor alle fly mødes, hovedsagelig i det svenske luftrum, til en stor operation.

ACE 2015 er en af de største øvelser i Europa i 2015, med ca. 3.600 personale og 115 fly fra ni forskellige lande der deltager. De deltagende nationer foruden Sverige, Norge og Finland, er Schweiz, Storbritannien, Frankrig, Tyskland, USA og Holland.

ACE 2015 er anden gang, at den multinationale øvelse bliver udført. Første gang øvelsen afholdtes var i 2013, og den fremtidige plan er at afholde den hvert andet år. Selvom Norge, Sverige og Finland er værtsnationer, bidrager alle de deltagende lande til den planlægning der hjælper med at opbygge den nationale, og allieredes evne til at lede flyveoperationer.

## Fremtiden for F 21 Wing

Nedskæringer er noget der sker mere eller mindre alle steder i verden inden for militæret. På nuværende tidspunkt ligger der et forslag fra politikerne om at reorganisere det svenske forsvar, hvilket kan betyde at Flygvapnet skal skære yderligere ned i antallet af aktive eskadriller.

Forslaget omhandler blandt andet at have kun en enhed, som er en større eskadrille på hver de tre hovedbaser F 7 Såtenäs, F 17 Ronneby, og F 21 Luleå. Som altid handler det primært om at reducere omkostningerne ved at reducere antallet af personale og flystel.

Det er blevet foreslået at denne strukturændring skal træde i kraft når eskadrillerne overgår til JAS 39E/F Gripen, den nyeste JAS 39 version - "Next Generation". De forskellige wings vil stadig have samme kapacitet, som de har i dag, også selvom antallet af fly bliver reduceret. Dette er noget som er normalt for militæret i hele verden, især i de Europæiske lande.

"Hvis dette forslag går igennem vil det efter al sandsynlighed være Eskadrille 211 der overlever. F 21 startede ud med Eskadrille 211, og nu må vi se hvad fremtiden bringer" siger eskadrillechefen LtCol Tobhias Wikström.

FLYMAG vil gerne takke Louise Levin, Head of Public Affairs Office F 21, eskadrillechefen for Eskadrille 211, LtCol Tobhias Wikström, Martin Westerstrand and Björn Lindroth for at gøre det muligt at lave denne artikel.

### Top

*Fuldmånen skinner på denne JAS 39. Eskadrille 211 bliver kaldt "Den ensomme ulv", og hvad passer bedre til dem, end en mørk mission med fuldmåne?*

### Bund

*Selv om det ikke har sneet i dagevis, ligger sneen stadig tæt på jorden i det nordlige Sverige på denne tid af året.*

*Fotos af Søren Nielsen*





# NATO TIGER MEET '15

TEKST - SØREN AUGUSTESEN  
FOTO - SØREN AUGUSTESEN & SØREN NIELSEN

NTM '15 blev afholdt på Konya Air Base i Tyrkiet fra den 4. til den 16. Maj. FLYMAG var til stede på de to spotterdage. Basen er hjemsted for tiger eskadrillen 192 Filo.



Den flotte fuldbemaledede tyrkiske tiger F-16 lander efter morgen missionen.

Foto af Søren Augustesen

## NATO Tiger Meet 2015

NATO Tiger Meet 2015 blev afholdt på Konya Air Base i Tyrkiet fra den 4. til den 16. Maj, og FLYMAG var til stede på de to spotterdage. Basen er hjemsted for Tiger eskadrillen 192 Filo, som flyver F-16 Fighting Falcon.

Der var desværre mange Tiger eskadriller, som havde meldt afbud til årets Tiger Meet, og det betød at der kun var følgende enheder med til øvelsen:

- Tyrkiet: 192 Filo, F-16 C/D Fighting Falcon – Balıkesir Air Base
- Tyrkiet: 131 Filo, Boeing 737 AEW&C Konya Air Base
- Polen: 6 ELT, F-16C/D Fighting Falcon Poznan-Krzesiny AB Air Base
- Frankrig: EC 1/7, Dassault Rafale BA 113 Saint-Dizier
- Frankrig: EC 5/330, brugte EC 1/7's fly
- Swiss: Staffel 11, F/A -18C/D Hornet Meiringen Air Base
- Italien: 21 Gruppo, AB-212ICO Grazzanise Air Base
- NATO: 1 AEW&CS, E-3 Sentry Geilenkirchen Air Base

Så der var mest af alt tale om et "mini" Tiger Meet, da faste deltager lande som Holland, Tyskland, Ungarn og Tjekkiet alle havde meldt afbud.

Til trods for det lille fremmøde, var der adskillige tiger bemalede fly. Blandt andet stillede 192nd sqn, med to F-16 i flotte og farverige tiger bemalinger, mens den Polske F-16 eskadrille også havde try F-16 med tiger bemalinger – to med en fuld low-vis bemaling, og en med en high-vis tiger på CFT-tanken. Den franske E.C. 1/7 eskadrille, havde malet en af deres Dassault Rafales i en øjenfaldende grøn farve, og døbt den "Tigermonster".

De tyrkiske arrangører havde, som nævnt, denne gang lavet to spotterdage, hvor entusiaster fra hele verden havde mulighed for at komme indenfor og komme tæt på de deltagende fly. De to spotterdage var lagt torsdag den 7. og fredag den 8. maj. Om torsdagen var vejret nærmest perfekt, med høj sol og ikke ret meget vind. Som altid ved Tiger Meet bliver der alle dage – på nær om fredagen – fløjet et stort morgen pass og et mindre eftermiddags pass.



### Top venstre

En flot to-sædet tyrkisk F-16D Fighting Falcon lander efter endnu en mission.  
Foto af Søren Augustesen

### Top højre

Franskmændene havde lavet en lidt alternativ Tiger bemaling, med denne grønne "Tiger Monster" Rafale.  
Foto af Søren Augustesen

### Bund venstre

Før morgen og eftermiddagsmissionen, gav begge "Solo-Turk" piloterne en demonstration, som var meget lav og meget tæt på spotterne.  
Foto af Søren Augustesen

### Bund højre

En F-16C Fighting Falcon fra det polske flyvevåben taxier forbi en typisk tyrkisk moske, på vej ud til eftermiddagens mission.  
Foto af Søren Augustesen





Inden torsdagens første mission ankom to tyrkiske F-4 Phantom II's, som blev placeret i spotterområdet.

*Foto af Søren Nielsen*

## Phantoms kiggede forbi

Inden torsdagens første pass blev sendt af sted, havde de tyrkiske arrangører dog sørget for god underholdning. Først i form af ankomsten af to tyrkiske F-4 Phantom II jagere, som efter landing blev trukket ind på spotterområdet, hvor de stod hele dagen.

Herefter gav de to Solo-Turk F-16 demo piloter, hver deres udvidede opvisning, hvor der ikke blev sparet på de meget lave, og hurtige, forbi flyvninger. Både den højde, og den afstand til spotterne, som meget af de to opvisninger blev fløjet i, ville helt sikkert ikke være blevet godkendt til et åbent hus! Men spektakulært var det!

På grund af de meget få deltagere, var morgen passet ikke ret stort sammenlignet med tidligere års Tiger Meets. Til arrangørens ros, skal det siges at de havde sørget for at der var rigeligt med plads på spotterområdet, så alle kunne få en god plads og se når flyene taxiede ud til take off.

Alle fly taxiede forbi spotterne i en afstand af ca. 10 meter, og de gjorde undervejs flere ophold så alle fik rig mulighed for at fotografere de flotte fly. Efter takeoff til morgen passet var overstået, lettede en række F-16 fly fra den anden af de to eskadriller, som hører hjemme på Konya. De havde nemlig også gang i deres egen øvelse Anatolian Eagle.

Da de var stukket af sted, var der tid til lige at få lidt frokost, hvorefter de fly der var med i morgen passet kom tilbage og landede. Efter landing taxiede de igen forbi spotterne, så man fik endnu en gang mulighed for at fotografere dem.

I pausen mellem de to pass, havde arrangørerne igen sørget for underholdning. Denne gang i form af en opvisning fra det tyrkiske opvisningshold Turkish Stars i deres F-5 Freedom Fighters. Også deres opvisning var meget tæt på spotterområdet, med flere overflyvninger, og manøvrer, som næppe var blevet godkendt til at almindeligt air show. Men igen – det var spektakulært!

Da Turkish Stars var færdige med deres opvisning, gik de to Solo-turk F-16 piloter på vingerne igen, og gav endnu en gang hver deres opvisning med masser af tætte og lave forbi flyvninger. Der manglede bestemt ikke pauseunderholdning.



### Top

Den ene af to flotte Tiger F-16 Fighting Falcon's fra det tyrkiske flyvevåben.  
Foto af Søren Nielsen

### Bund venstre

En polsk F-16C Fighting Falcon vender tilbage til Konya efter eftermiddagens mission.  
Foto af Søren Augustesen

### Bund højre

En to-sædet fransk Rafale taxier ud til endnu en missionen.  
Foto af Søren Nielsen



**Top højre**  
 En af de low-wis tiger bemalede polske F-16C Fighting Falcon vender tilbage til Konya efter eftermiddagens mission.  
 Foto af Søren Nielsen

**Top venstre**  
 En række af F-16 Fighting Falcons fra værteseskadrillen, 192 Filo.  
 Foto af Søren Nielsen

**Bund midt**  
 NATO deltog med en E-3 AWACS til dette NTM. Her ses den under landing.  
 Foto af Søren Nielsen

**Bund venstre**  
 En tyrkisk F-16C Fighting Falcon fra den lokale tiger eskadrille taxier ud til eftermiddagens mission med en typisk tyrkisk moske i baggrunden.  
 Foto af Søren Augustesen

**Bund venstre**  
 En polsk F-16 taxier forbi, mens en tyrkisk F-16 lander.  
 Foto af Søren Nielsen



## Mini airshow

Eftermiddagens "mini-airshow", var klokken efterhånden blevet hen af 13, og da banerne på Konya ligger nord/syd, var solen nu ved at være kommet så langt over, at der var modlys ud mod startbanen.

Der var dog godt med lys på den taxibane, som flyene skulle bruge for at komme ud til taxibanen der løber parallelt med landingsbanerne, og efter en del forhandling med de tyrkiske værter, fik vi lov til at danne en linje ca 30 meter fra taxivejen, således at det var muligt at få gode billeder, når flyene taxiede ud til eftermiddags missionen.

Solen var nu kommet så langt hen over banen, at al fotografering af starter og landinger ville være lige op imod den kraftige eftermiddagssol. Derfor valgte vi at tage en af shuttle busserne som kørte os tilbage til hovedindgangen. Herfra kørte vi over på den anden side af banen, og fandt et sted i indflyvningen, hvor vi kunne fotografere flyene, når de kom tilbage efter missionen.

Da alle fightere var returneret og vi skulle til at gå, kom den NATO E-3 Sentry, som havde været oppe for at støtte eftermiddags missionen tilbage, lavede 4 indflyvninger, som blev mere og mere imponerende, med meget tætte drej ind på finalen. Alt sammen i smuk aftenlys. En perfekt afslutning på en lang – men rigtig god dag

Hvor torsdagen havde startet med høj sol og blå himmel fra morgenstunden, så var fredag meget anderledes. Det var markant koldere, der var mørke truende skyer i horisonten og det blæste mærkbart mere. Dagen startede med et flot lille "show" af to italienske Bell 212 helikoptere, som gav et fint lille display foran publikum, før de fløj bort, kun for at returnere kort tid efter hvor de lavede et spektakulært lavt drej lige hen over spotterne.

Netop som de gjorde dette tiltog vinden mærkbart, og de mørke skyer blev endnu mere truende. De fly som skulle være med i dagens enlige mission, nåede da også kun lige at taxie ud til startbanen, før regnen kom i form af en meget kraftig tordenbyge. Efter af flyene havde holdt ca. 15-20 minutter i regnvejret, blev det fra arrangørernes side besluttet helt at skrotte missionen, på grund af der var lovet mere kraftig torden og haglbyger. Så efter den fantastiske torsdag, var fredagen noget af en anti-klimaks.

## Et vellykket arrangement

Alt i alt kan man dog kun være tilfreds med hele spotter arrangementet set over de to dage. De tyrkiske værter, havde arrangeret det hele rigtig godt, og de havde sørget for god underholdning i de pauser, der er mellem de to pass.

Vejret fredag, kan man jo ikke klandre dem for, og selvom der var småting, som kunne være gjort lidt bedre, så skal der fra FLYMAG lyde en stor ros til arrangørerne som formåede at gøre et Tiger Meet, med et meget ringe fremmøde, til en god og positiv oplevelse.

Vi kan kun krydse fingre for at de mange afbud til dette års Tiger Meet var en enlig svale, og ikke et tegn på at tigreren er en truet dyreart i NATO. Vi ser frem til et langt større Tiger Meet i 2016.



**Top**  
*En Boeing 737 AEW&C fra den tyrkiske 131 Filo, baseret på Konya AB, deltog også i øvelsen.*

**Bund**  
*To italienske AB-212ICO, fra 21 Gruppo, Grazzanise Air Base under start.*

**Venstre**  
*En F/A -18C Hornet fra Swiss AF, Staffel 11 Meiringen Air Base under start til endnu en mission.*

*Fotos af Søren Nielsen*



# AMAPOLA FLYG

TEKST & FOTO - EGON JOHANSEN

Amapola Flyg AB er et svensk flyselskab, der for mange mennesker er rimelig ukendt. Egon Johansen rapporterer om hvad Amapola Flyg laver.



SE-LJH kort efter ankomst til Visby på øen Gotland. Postnord's folk er allerede ved at gøre klar til offload af dagens post.

Foto af Egon Johansen

## Amapola Flyg

Amapola Flyg AB er et svensk flyselskab, der blev etableret i 2004. For mange mennesker er selskabet rimelig ukendt, hvilket sandsynligvis hænger sammen med at størstedelen af operationerne bliver udført om natten.

De fleste som kender til Amapola, vil nok kendetegne det som et frachtselskab, men dette er dog ikke helt korrekt. Amapola opererer en flåde af 14 Fokker 50-fly, hvoraf to er konfigureret, som passager maskiner, der hver kan tage 50 passagerer. To er rene fragtere og resten af flåden er deciderede postfly.

Amapola er også af de fleste kendt, som selskabet der flyver postvæsenets forsendelser rundt i Sverige, hvilket også er deres vigtigste opgave. Men Amapola flyver også regulære fragtopgaver, og har ad flere omgange haft fly baseret i udlandet på diverse kontrakter af kortere eller længere varighed.

En af de længerevarende kontrakter var for Italienske MiniLiner, der fløj post for det Italienske postvæsen, og pakker for UPS, og DHL. MiniLiner fik dog inddraget deres operatørlicens den 31. januar i år på grund af en uholdbar økonomi, og dermed afsluttedes samarbejdet også med Amapola. I år har Amapola blandt andet en af deres maskiner baseret i Bergamo, Italien for DHL.

Opgaven for det svenske postvæsen blev overtaget fra Falcon Air. Dette skete allerede i Amapolas første leveår. Falcon Air opererede tre Boeing 737-300 Quick Change-modeller, hvor Amapola anvendte den noget mindre, og bedre egnede Fokker 50. Falcon Air gik desuden konkurs i 2006.

Amapola har, takket været den vigtige kontrakt med Postnord, en sund økonomi, og er veletableret på markedet.

### Flight APF163 - Stockholm-Visby.

Onsdag den 8. april tog FLYMAG med Amapola på en flyvning fra Stockholm Arlanda (ARN) til Visby (VBY) på øen Gotland, og tilbage igen. Flyvningen er en af de faste ruter for posten som beflyves alle hverdage i ugen.

## Tidlig afgang

Der er afgang fra Arlanda klokken 05:30, og returflyvning samme dag klokken 18:45. I den mellemliggende tid har besætningen mulighed for at få sovet eller hvilet.

Dagen starter tidligt for besætningen, som består af den svenske kaptajn Micke og danske first officer Thomas Pedersen. De har startet deres vagt aftenen før med at sidde airport stand-by. Amapola har på alle hverdage en Fokker 50 holdende på stand-by på Arlanda i tilfælde af at et andet fly skulle få tekniske problemer.

Det sker også at der er mere post end det man kan få plads til i een maskine. Posten skal ud uanset hvilke forhindringer der end må være.

Denne nat da vi mødes med first officer Thomas, kan han berette at de netop er returneret fra Göteborg, hvor de var ekstra-maskine på grund af en større mængde post end een Fokker 50 kunne medbringe.

På dagens tur til Visby skulle vi medbringe 30 postbure med post til Gotlands beboere og virksomheder. 30 positioner til burene er netop hvad vores Fokker 50, SE-LJH på denne flyvning har plads til.

Amapola har 10 postfly, to fragtere og to pax fly. Halvdelen af postflyene tager 30 bure og resten tager 34, idet man har fjernet det indbyggede galley (køkken) i flyets bagkrop.

#### Top

Postnords lastbil er her vel ankommet til Amapolas flight 163 fra Stockholm til Visby. Der er bakket til lastebroen og på kort tid vil 30 postbure blive læsset ombord på Fokkeren.

#### Bund

Imens handlerne og postens folk offloader Fokkerens last, sætter Micke og Thomas diverse "covers" på flyets motorer og pitotrør.

Fotos af Egon Johansen







*Amapola Flygs Fokker 50 SE-LJH står parkeret på Stockholm Arlanda før afgang til Visby en meget tidlig, men utrolig smuk, onsdag morgen i april.*

*Foto af Egon Johansen*



## Posten skal frem

Operationen er præget af en meget strømlinet og smidig håndtering. Alle kender deres roller, fra handling agentens folk til kaptajnen, og alle er fleksible og hjælper hinanden.

Burene er hurtigt lastet direkte fra postens lastbil via en lastebro til flyet. Alle giver en hånd med, og lastningen tager ikke mere end 10 minutter, hvorefter burene sikres i lastrummet således at de ikke flytter sig under flyvningen. Imens handlerne sikrer burene, foretager den flyvende pilot walk around, og der klargøres i cockpittet.

Alle Amapolas piloter er hver tildelt en iPhone 5, som bruges som arbejdstelefon. Foruden at ringe, tager man sågar del af information via mail, sender eventuelle "voyage reports" og udregner loadsheets i en speciel app. Alle piloter har desuden hver sin iPad 4 som bl.a. indeholder alle manualer, og såkaldte "plates", som bruges til at navigere efter under flyvningen.

Klokken 05:20 startes den første af de to Pratt & Whitney PW125B-motorer, og langsomt kan man mærke at flyet kommer til live. Der er næsten ingen støj i cockpittet på trods af de to kraftige 2.500 hestekræfters-motorer, der nu begge er startet op.

Da der ikke er megen anden trafik på Arlanda på denne tid af morgenen får Amapola One-Six-Three hurtigt clearance og tilladelse til at taxie til bane i brug. Denne morgen er Runway 01 Left, der ligger nær standpladsen, i brug for starter.

## At flyve grønt

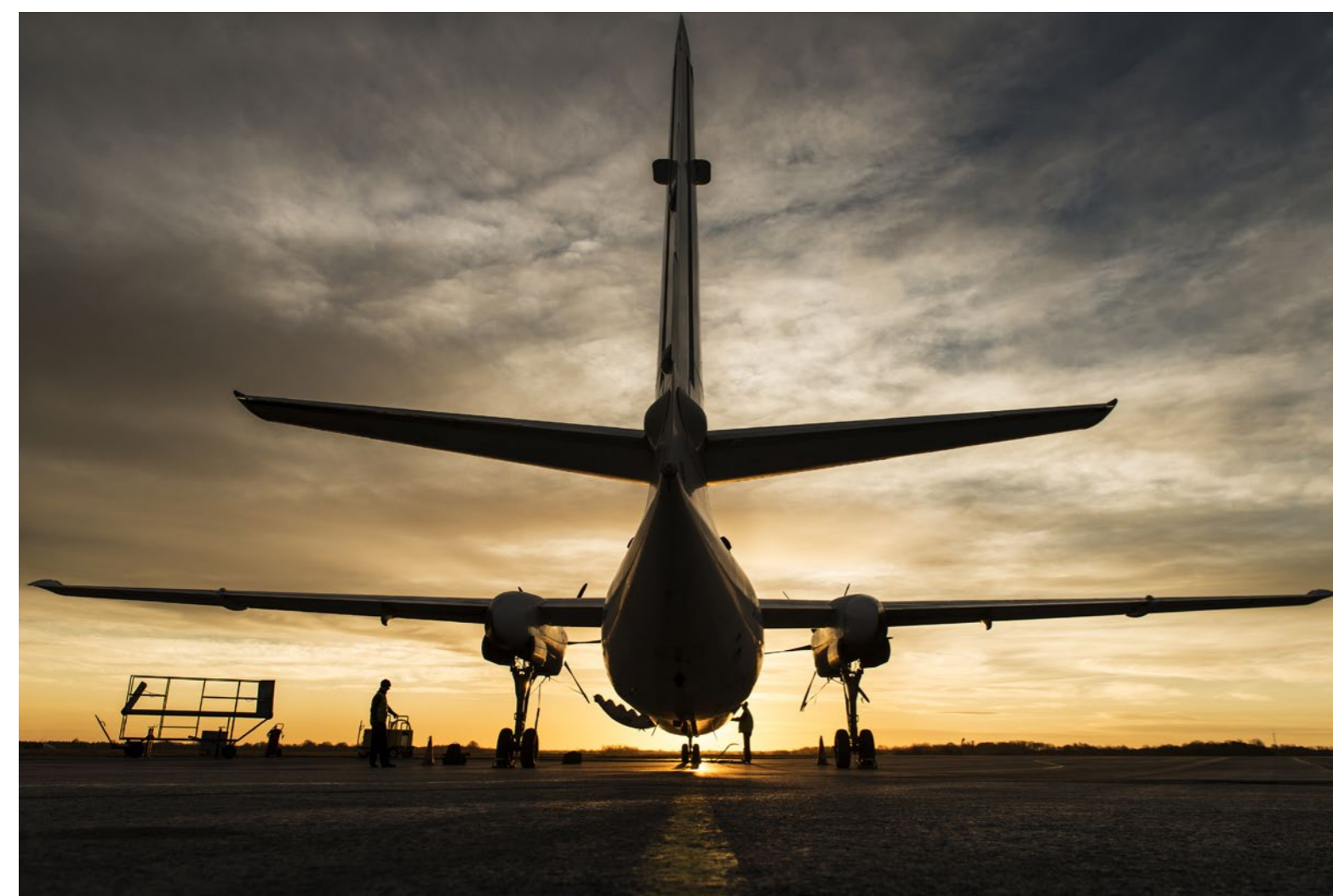
Da klokken er 05:29 slipper vi jorden i nordlig retning og får hurtigt derefter en direkte heading til Visby. Imens flyet krænges til højre for at flyve sydpå imod Gotland står solen op i en smuk farvelade af gule, og orange toner. Fokkeren stiger støt og roligt til vores marchhøjde på 13.000 fod (4.000 meter), som vi når imens Stockholm by glider forbi under os.

Under flyvningen finjusteres motorenes ydeevne, og farten sættes en anelse ned. Amapola er ISO 14001-certificeret, hvilket betyder at der gøres en ekstraordinær indsats for at operere "grønt", eller miljørigtigt om man vil. Ved at vælge den optimale flyvehøjde, samt hastighed kan der spares betragtelige mængder brændstof.

Amapola opnår på denne måde en besparelse på omkring 10% hvilket svarer til cirka 950 tons brændstof på et år. Til sammenligning bruges der kun omkring et halvt ton brændstof på turen til Visby.

Allerede efter 25 minutter er øen Gotland kommet til syne, og vi ligger på indflyvning til Runway 21. Efter landing, og en kort taxi når vi frem til parkering på standplads 8, hvor postens lastbil, og lufthavnens handlere hurtigt er på plads. Lige så hurtigt som maskinen blev lastet i Stockholm, bliver den tømt i Visby.

Under en time efter afgang fra Stockholm er posten på vej ud til dens modtagere rundt om på Gotland og Amapolas besætning på vej til deres hotel for at få noget velfortjent søvn.



### Top

Med Lastebroen fjernet er Amapola Flight 163 klar til afgang fra Arlanda.

### Bund venstre

Nattens og morgenens flyvninger er slut, og der "lukkes og slukkes".

### Bund højre

Fokker 50'erenes kabine med plads til 30 postbure. Halvdelen af Amapola's postfly har fået fjernet galley for at gøre plads til yderligere 4 postbure. Fotos af Egon Johansen



Tilbage på Arlanda om aftenen efter dagens sidste tur for Micke og Thomas der kan forlade flyet imens de sidste postbure bliver offloadet.

Foto af Egon Johansen

## Fokker 50

Amapola anvender, som nævnt, den tomotorede Fokker 50 som den eneste type i flåden. Flytypen blev produceret af hollandske Fokker fra 1987 til 1997, hvor i alt 208 eksemplarer blev bygget.

Fokker 50 er en videreudvikling af Fokkers succesfulde F27 Friendship, der i sin tid var tænkt som en afløser for DC-3'eren og som blev bygget i næsten 800 eksemplarer.

Amapola er idag en af de største operatører af Fokker 50 og har blandt andet den ældste aktive Fokker 50-maskine i flåden (SE-LJV).

Selvom Fokker 50 blev udviklet som et passagerfly, passer det også perfekt i rollen som regional fragter, og der er endda udviklet fly med en rigtig fragtdør. Amapolas maskiner har, for de flestes vedkommende, kun den almindelige dør som passer fint til postvæsenets bure.

Man har dog for nylig modtaget den første af to maskiner med fragtdør, også kaldet Fokker 50 LCD (Large Cargo Door). Denne maskine flyver som fragter for DHL imellem Bergamo og Zagreb.

## Flight APF162 Visby-Stockholm

Hjemturen til Arlanda er planlagt med afgang fra Visby klokken 18:45, og "crew show" er cirka en time inden afgang. Som ved afgang fra Arlanda tages hele operationen med afslappet professionalisme.

Handlingselskabets folk, og Postnord's lastbil ankommer planmæssigt med lasten på 12 bure post, som hurtigt er lastet. Det mærkes at dette er en operation der udføres dagligt, og kort efter lastning startes der op, hvorefter vi efter eget ønske taxier ud på Runway 03. Start på denne bane sender os direkte i retning af Stockholm hvor vi forventer landing på Runway 01 Right.

Fokkerens 2 x 2.500 hestekræfter får hurtigt flyet op i fart, og efter cirka halvdelen af Visbys 2.000 meter bane er vi i luften. Turen går lige så hurtigt som om morgenen, selvom piloternes work-load på hjemturen er noget større.

Dette hænger sammen med at ankomsttidspunktet for aftenuren til Stockholm falder sammen med "peak traffic" på både Bromma, og Arlanda, og at vi således skal "passes ind" i den øvrige trafik til de to lufthavne.

## Ankomst til Stockholm

Anflyvning af Arlanda forløber dog helt smidigt og inden længe er flyet landet og aflæst. En lang, og for de fleste menneskers vedkommende, anderledes arbejdsdag er ved at være slut.

Efter en kort overlevering af maskinen indfinder Micke og Thomas sig atter på crew room for at sidde airport standby til 23.00, hvor de vil blive afløst af to andre kolleger.

Som udenforstående, men dog med en masse erfaring fra luftfartsbranchen, imponerede Amapola Flyg's operation mig virkelig. Alt fungerede og kørte som en velsmurt maskine.

FLYMAG vil gerne takke Amapola Flyg, og i særdeleshed first officer Thomas Pedersen for at have faciliteret denne artikel.



### Top

Den yderst kompetente besætning på APF163, danske first officer Thomas Pedersen til venstre og vores gotlandske Kaptajn Micke til højre.

### Bund

Fokker 50'eren's "powerhouse", en af to Pratt & Whitney PW125B-motorer der hver yder 2.500 hestekræfter.

### Bund højre

Amapola One Six Three efter start fra Stockholm klokken 05:30 om morgenen. Solen er ved at stå op og posten er på vej til Visby.  
Fotos af Egon Johansen



# TEMA FOTO - TURBOPROP

UDVALGTE TEMA FOTOS INDSENDT AF VORES LÆSERE



Foto af Nicolai Musante



Foto af Thorbjørn Brunander Sund



Foto af Jesper Nielsen



Foto af Egon Johansen





Foto af Jacob Thomsen



Foto af H. J. Fruensgaard



Foto af Søren Augustesen



Foto af Jens Sannom



Foto af Søren Nielsen



Foto af Arno Vesterholm

# NÆSTE UDGAVE AF FLYMAG MAGASINET

Næste udgave af FLYMAG Magasinet udkommer til september, her vil du blandt andet kunne læse omkring NATOs mission over de baltiske lande, Baltic Air Policing, hvor Norge i maj overtog rollen som "Leading Nation", fra Italien, samt læse omkring den store internationale øvelse Anatolian Eagle, afholdt af det tyrkiske luftvåben.



## INFORMATION

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

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

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

# FLY MAG

SCANDINAVIAN  
AVIATION MAGAZINE