



NAF EL CENTRO - VINTER PARADISET

NAF El Centro har en beliggenhed, der gør at det er en udsøgt træningsbase i løbet af de kolde måneder. FLYMAG var på besøg i januar.

AIRSHOW - CAF 2012

Rapportage fra Commemorative Air Force Airshow 2012, et show hvor B-29 "Fifi" igen var i luften.

NAS LEMOORE - HORNETS!

Kom med indenfor på en af US Navy's største master jet bases. Hornets, hornets og hornets!

AMARG - THE BONEYARD

Hvad sker der med de udfasede fly og helikoptere, når de ikke længere er i aktiv tjeneste?

Velkommen til den 1. udgave af FLYMAG Magasinet i 2013.

Et nyt år er startet, og det betyder en ny sæson for airshows ligger lige om hjørnet. Vi er utroligt glade for de bidrag FLYMAG medlemmerne kommer med til magasinet - det sætter vi virkelig pris på - Tak!

Rigtig god læsning, FLYMAG - Redaktionen.

MAGASINET

AMARG - THE BONEYARD

Hvad sker der med de udfasede fly og helikoptere, når de ikke længere er i aktiv tjeneste? Opbevaring, ophugning, og genanvendelse er blot noget af det der sker på AMARG.

04

COMMEMORATIVE AIR FORCE AIRSHOW 2012

Rapportage fra Commemorative Air Force Airshow 2012. Et show hvor den mægtige B-29 "Fifi" igen var i luften.

22

NAS LEMOORE - HORNETS NEST

Kom med indenfor på en af US Navy's største master jet bases. Hornets, hornets og hornets!

30

NAF EL CENTRO - VINTER PARADISSET

NAF El Centro har en beliggenhed, der gør at det er en udsøgt træningsbase i løbet af de kolde måneder. FLYMAG var på besøg i januar.

40

RIAT IGENNEM TIDERNE - '97 - '99

Søren Augustesen har fundet sin negativ scanner frem, og gået i gemmerne. Dette er starten på en serie der dækker verdens største militære airshow igennem de sidste 15 år.

56

TEMA FOTOS

Se udvalgte billeder indsendt af læserne. Temaet for denne udgave er "Dit bedste fra '12".

66



AMARG - THE BONEYARD

TEKST - JESPER NIELSEN
FOTO - JESPER NIELSEN & ROBERT RYDENDAHL

The 'Boneyard', som den er kendt for er mere end blot en fly kirkegård. Få indsigt i hvad der sker i ørkenen.



Efter den kolde krig, indgik russerne og amerikanerne en nedrustnings-aftale, der blandt andet betød en drastisk nedgang i antallet af B-52'ere. En anden del af aftalen gik ud på at russerne skulle kunne følge med i udfasningen af B-52'erne - hvilket AMARG gjorde muligt.

Foto af Robert Rydendahl

AMARG

Umiddelbart efter Anden Verdenskrig etablerede San Antonio Air Technical Service Command et opbevaringsanlæg til B-29 og C-47 fly på Davis-Monthan AFB. I dag er denne facilitet 309. Aerospace Maintenance and Regeneration Group (309 AMARG) vokset til at omfatte mere end op til 4.400 fly og 13 rumfart køretøjer fra Air Force, Navy-Marine Corps, Army, Coast Guard, og flere føderale agenturer, herunder NASA. Med en oprindelige købspris på mere end \$ 35 mia giver denne rumfart flåde en unik opsparingskonto, hvorfra militære enheder i hele verden kan inddrage dele og fly.

De vigtigste grunde til at vælge Davis-Monthan som opbevaringsbase var Tucsons små nedbørsmængder, lave luftfugtighed og alkalisk jord. Disse betingelser gør det muligt at lagre luftfartøjer på ubestemt tid med et minimum af nedbrydning og korrosion. Desuden er jorden så hård, at det gør det muligt at parkere fly i ørkenen uden først at skulle bygge veje, ramper eller parkeringspladser.

I 1964 beordrede forsvarsministeren at opbevaringen af alle militærfly skulle være på en enkelt enhed placeret i Davis-Monthan. Denne facilitet fik navnet Military Aircraft Storage and Disposition Center eller MASDC.

I 1981 udvidede de deres område til også at opbevare TITAN II, ATLAS og THOR missiler, som var blevet brugt af Space Division til opsendelse af satelliter. Samtidig med at MASDC blev dygtigere til at genoprette fly til en godkendt flyve status, blev navnet ændret til Aerospace Maintenance and Regeneration Center eller AMARC .

I maj 2007 blev AMARC en gruppe under 309:e Maintenance Wing på Hill AFB, Utah og blev 309:e Aerospace Maintenance and Regeneration Group (309 AMARG).

AMARGs mission har udviklet sig videre end blot opbevaring og konservering af fly. I dag udføres der også regenerering af fly til flyvende status, vedligeholdelse og reservedele genvinding, ud over sin historiske opbevarings og bortskaffelses funktioner.



Top venstre

En række F-18A, som tidligere har tilhørt VFMA-134, står nu og venter på deres skæbne.

Top højre

En ene og alene RF-4C Phantom, fra Idaho ANG, har stået længe og ventet på dens dom, da denne ankom til AMARG i 1988.

Bund

AH-1 Cobra's og UH-1 Huey's er pakket godt ind. De er omringet af USAF KC-135 Stratotanker's.

Fotos af Jesper Nielsen





AMARGs projekter

Nogle af projekterne er og har blandet andet været:

- Måldrøner (Full Scale Aerial Target). Frembringelse af 318 QF-4 måldrøner, hvor den sidste konverterede RF-4C, serie nr. 68-0609, forventes leveret i januar 2013. Fremover vil det desværre være F-16 der kommer til at lide samme skæbne at blive skudt i tusinde stumper f.eks. over den Meksikanske Golf. AMARG har udvalgt 210 F-16 fra deres lager, som er beregnet for konvertering til QF-16. Ud fra de 210 vil USAF vælge 126 flystel til de planlagte QF-16 konverteringer.

En bemanded QF-16 FSAT fløj for første gang den 4. maj 2012 på en testflyvning fra Naval Air Station Cecil Field nær Jacksonville, Florida,

- Hog-Up programmet, som går ud på at sørge for at A-10 Warthogs kan holdes flyvedygtige indtil 2028.

- Programmeret Depot Maintenance (PDM), eftersyn af C-130.

- Elimineringen af B-52 Stratofortress fly og GLCM ift INF traktat

AMARGs beliggenhed

AMARG ligger i byen Tucson, Arizona, USA. Arizona er en sydvestlig stat, der grænser op til Mexico og Tucson ligger i den sydligste del af staten, ca 70 miles fra den mexicanske grænse.

Området ligger ved foden af Santa Catalina bjergene og Mount Lemmon på 2197 meter. Disse kan ses på mange af billederne fra dette fantastiske område.

En uundgåeligt sideeffekt af de høje bjerge, er at der op af eftermiddagen, især i monsun sæsonen juli-august, kan forekomme meget voldsomme regnskyl som oversvømmer veje og hele områder, tordenvejre og enorme støvmure der samler sig for at give en sigtbarhed på 0 meter.

Hvis man er i området i den periode, typisk den danske sommerferie, så skal man afsted tidligt om morgenen for at få det bedste ud af dagen. Nå ja, ved at man starter tidligt så kan man måske slippe for at stå og bage i en sydende varm sol og 40 grader.

Top venstre

En gammel AV-8A Harrier, der tidligere har tilhørt USMC, har stået i Tucsons ørken siden 1987. Foto af Jesper Nielsen

Bund venstre

Det er ikke kun amerikanske flyvere der findes i AMARG. Her ses blandt andet en C-130H fra Norge. Foto af Jesper Nielsen

Top højre

Et overblik over noget af AMARG, bestående af alt fra transportfly, bombeflyvere, tankere til fightere og angrebs flyvere. Et sørgeligt syn at se så mange mægtige flyvere stille og roligt blive hukket op. Foto af Robert Rydendahl

Bund højre

A-10'ere i den gamle grønne bemaling, står sammen med CH-47'ere og de store haler fra C-5'erne kan anes i baggrunden. Foto af Jesper Nielsen



AMARGs beliggenhed

Hvor lang tid man vil bruge på at besøge området er en smagssag. Alt afhængig af hvor lang tid man har, så er der mange muligheder. Tage den lange tur langs hegnet, bustur inde på selve AMARG området eller en overflyvning.

Selvfølgelig er det også værd at nævne PIMA. Museet ligger lige ved AMARG, og har eneret på busture i området.

Top venstre

*Det er svært at forstå hvor stort AMARG reelt er, før man ser det fra luften. Række efter række af flyvere står og venter på deres skæbne. Rækkerne bliver ved og ved og ved.... den ene type efter den anden.
Foto af Robert Rydendahl*

Bund venstre

*En række F-111, som er skraldet for alt elektronik, motorer og andet avionics, er så småt begyndt at blive skraldet for metal, således at det kan blive genanvendt.
Foto af Jesper Nielsen*

Bund midt

*De sørgelige rester af en F-111G står tilbage på trækasser. Inden længe vil resten af denne F-111G ende, som så mange andre før den, som genbrugsskrot og blive genanvendt.
Foto af Jesper Nielsen*

Bund højre

*En F-111D fra Cannon AFB uden vinger, og er ellers skraldet for alt andet. "Empty" står skrevet på næsen af flyveren, for at indikere at der kun er metallet tilbage.
Foto af Jesper Nielsen*

Proces-Inn

Proces-Inn forbereder fly til kort eller langtids opbevaring ved AMARG. Initial konservering og vedligeholdelse under opbevaring udføres under denne proces. Det følgende er en oversigt over de skridt, som et fly vil gå igennem fra dets levering til AMARG og til dets placering på AMARGs områder til langtidsopbevaring.

- Modtagelse
- Sikkerhedsprocedurer
- Fortegnelse
- Fjerne farlige væsker
- Vask og vurdering
- Forsegling
- Transport til endelig destination

Modtagelse af flyet

Størstedelen af de fly, som ankommer til AMARG, kommer dertil ved egen kraft. I nogle tilfælde er flyet ikke i stand til at flyve og er bliver leveret vha landtransport. I sådan et tilfælde har AMARG mulighed for at udsende et hold af specialister for at hjælpe med demontering og transport af luftfartøjet til AMARG.

Fly bliver fløjet til AMARG af piloter fra den gældende enhed. Ved ankomsten bliver piloterne debriefet, hvor detaljer vedrørende in-flight uoverensstemmelser registreres, flyoptegnelser afleveres og AMARG tager forvaring af flyet. Flyet fastlåses i det modtagende område og der udtages prøver af motorolie, hydraulikolie og landingsgear væske til analyse på et laboratorium.





C-130, F-4, F-16, KC-135, P-3, E-2...
Listen ville blive alt for lang, hvis alle typer
bare på dette billede skulle skrives ned...
Selv Boeing's YAL-1 "Airborne Laser",
er havnet på AMARG, efter projektet
blev trukket tilbage.

Foto af Robert Rydendahl

Sikkerhedsprocedurer

Flyet gøres sikkert ved fjernelse af forurenende og farlige komponenter eller materialer. Dette omfatter fjernelse af PAD / CAD (Propellant Actuated Device/ Cartridge Actuated Device) genstande. Højtryks-systemer tømmes totalt og fjederbelastede systemer lettes, overlevelse kits fjernes og eventuelle resterende våben fjernes for at blive opbevaret et sikkert sted.

Fortegnelse

Under denne proces skabes en komplet fortegnelse over flyet for at dokumentere eventuelle manglende dele. Hemmelige dele fjernes og sendes til et sikkert opbevaringssted. Dele som kan gå i opløsning placeres i depot eller bortskaffes.

Fjernelse af brændstof

På Flush Farm drænes brændstofssystemet og det drænede brændstof gemmes til fremtidig genbrug. De tomme tanke fyldes med NATO kvalitet 1010 konserverings olie. Olien pumpes gennem hele brændstofssystemet for at bevare alle dens komponenter (tanke, rør, pumper osv.).

Vask og Vurdering

Her rengøres og inspiceres flyet grundigt for korrosion. Hver komponent vurderes og undersøges for problemer, der behandles i henhold til instrukser fra producenten. The Wash Rack er en del af den store Flightline der løber nord til syd på den vestlige side af Kolb Road.



Top

Phantoms og Galaxys så langt øjet rækker.

Bund venstre

T-38A Talon bliver stadig brugt af USAF som træner, men det varer ikke længe før en ny type overtager den rolle.

Bund midt

Der er allerede talrige F-16 på AMARG.

Bund venstre

De mægtige Hercules findes også i AMARG.

Fotos af Jesper Nielsen



Top venstre

Alt har en ende, og det må disse MH-53'ere også indse.
Foto af Jesper Nielsen

Top midt

Et par af de mægtige Phantoms i forskellige bemaling, er blevet strippet for alt, og det tomme ydre metalt skelet står nu tilbage som det eneste.
Foto af Jesper Nielsen

Top højre

Det er endnu muligt at finde "Scooters" på AMARG.
A-4 Skyhawk blev flittigt brugt i sin active tjeneste.
Foto af Jesper Nielsen

Bund venstre

Rampen hvor flyverne bliver gjort "klar" til at komme ud på AMARG.
Foto af Robert Rydendahl

Bund højre

Phantoms, Phantoms, Phantoms, Phantoms, og så lidt flere Phantoms! Et sørgeligt syn, for en mægtig maskine som snart er fortiden blot. 2013 bliver det sidste år for Phantoms i Luftwaffe, og mon ikke snart de sidste brugere af den mægtige Phantom følger trop.
Foto af Robert Rydendahl





Forsegling

De fleste af flyene på AMARG er beskyttet af Spraylat som sprøjtes på som to lag. Det første lag er sort i farven og forsegler flyet for at beskytte systemerne mod støv, fugt, dyr og insekter. Det andet lag, som er hvidt, reflekterer sollys og beskytter dermed flyets indre for at få en for høj indvendig temperatur.

Før spraylat påføres indsugnings- og udstødnings-områder, placeres der fugtsugende materialer i dem, og andre åbninger lukkes med tape. Alle adgangspaneler, døre, plader og andre små åbninger forsegles med tape. Denne fremgangsmåde anvendes for at opnå en fuldstændig forsegling. Cockpittet bliver udluftet og glas og akryl overflader rengøres før spraylat påføres dem.

Transport til slutdestination

Flyene transporteres til den endelige destination og fastgøres. AMARG har følgende kategorier ved opbevaring af fly:

Type 1000 fly opbevares i næsten operativ tilstand. Kan opbevares uden re-konservering i en periode på 4 år. Fly gemt under denne kategori kan blive nedgraderet til type 2000.

Type 2000 fly afsat til genvindings formål. Fly gemt under denne kategori kan blive nedgraderet til type 4000.

Type 3000 Fly der er i stand til at flyve holdes i 90 dage eller mere, indtil overdragelse, salg eller disposition.

Type 4000 Minimal konservering. Generelle fly gemt i denne kategori afventer bortskaffelse

Regenereringsproces

Regnereringsprocessen er grunden til, at "Boneyard" forbindes med AMARG af så mange mennesker, herunder det amerikanske militær. Ved første øjekast på RIT (Reclamation Insurance Type) området, så ser det ud til at indeholde en masse nedbrudte fly i forskellige stadier af forfald.

Mange er understøttet af træbukke på grund af deres understel er fjernet, mens andre mangler vigtige komponenter som vinger og vertikale stabilisatorer. Nogle fly, der stadig er noteret på AMARGs opgørelse er kun lidt mere end en bunke af uigenkendelig metal.

Imidlertid gennemføres genvindingen på AMARG på en meget kontrolleret og bevidst måde og mange af de skrog i RIT er stadig en betydelig mængde af dollars værd, hvis de er opdelt ved deres bestanddele.

Genvindingen er en af de vigtigste årsager til at AMARG stadig er levedygtig som en facilitet. AMARG har de færdigheder der skal til for at udtrække de allersidste dollars fra fly, der har nået slutningen af deres nyttige operationelle liv.

Top venstre

En F-16C er et af de nyere fly i AMARG. Ankom i 2008.

Bund venstre

Når airframets flyvetimer er opbrugt, og flyet ikke får en MLU opgradering, er AMARG det næste skridt.

Bund midt

MH-53'erne blev udfaset i 2008, her ses de sørgelige rester.

Bund højre

De første B-1'erne er også at finde på AMARG.

Fotos af Jesper Nielsen



Regenereringsproces

Regenerering udføres ifølge en af to skemaer: Rutine Reklamation - Genvinding udføres løbende. Værnet der ejer flyet er ansvarlig for at vedligeholde en reservedelsliste, som angiver udvalget og mængden af nødvendige reservedele. Oplysningerne fra disse lister føres ind i den samlede genvinding tidsplan for at sikre de nødvendige tidsfrister overholdes.

Når komponenter fjernes fra donor fly, passerer de igennem rengøring og inspektion workshops for at sikre, at de er af en brugbar kvalitet. Efter dette pakkes komponenterne og afsendes i henhold til anvisningerne angivet af det ejende værn.

Prioritets udtagelse - Værnet der ejer flyet kan kontakte AMARG for at arrangere en prioriteret fjernelsen af en komponent for at opfylde et presserende krav. En anmodning om fjernelse kan ske under to prioriteter. Prioritet A anmodninger skal være afsluttet inden for 10 dage, og prioritet B anmodninger inden for 30 dage.

En meddelelse om udtagelse fremstilles og indeholder alle de relevante oplysninger, som genvinding holdet skal bruge. Når den er fjernet, kanaliseres delene gennem rengøring, inspektion eller andre butikker til test efter behov. Til sidst pakkes og afsendes den. Efter fjernelse af komponenten i donorflyet tætnes det igen med Spraylat så nedbrydningen af komponenter på flyet holdes på et minimum.

Når der ikke er genvinding potentiale tilbage til et fly, vil AMARG få tilladelse til at disponere over det resterende flystel fra ejeren. Når der er givet tilladelse vil AMARG teknikere fjerne alle farlige dele eller farlige materialer fra flyet. Disse materialer kan indeholde asbest og radioaktive materialer, der skal bortskaffes omhyggeligt.

Til sidst fjernes motorer og flyet adskilles. Efter dette arbejde er blevet udført overføres flyet til Defense Reutilization and Marketing Office (DRMO) til dets rådighed. DRMO udfører bortskaffelse og salg for alle de amerikanske militære tjenester og returnerer provenuet fra salget tilbage til det amerikanske finansministerium.

Hvis et fly ikke længere er egnet til reservedele eller regenerering vil det blive udbudt til salg via DRMO.

DRMO vil derefter tilrettelægge salget af metalkrot eller salg af eventuel anvendelige dele, der stadig findes i flyet. Regelmæssige auktioner afholdes og langt de fleste er købes af lokale autoriserede skrothandlere.

Genanvendelse af metalkrot og andre anvendelige dele indbringer over 1 milliard USD om året, og i disse spare tider er det en indkomst der kan mærkes i det amerikanske forsvarsbudget.



Venstre

*Et close up af de mange Phantoms som stadig står på AMARG. Nogle er allerede blevet hukket op, andre blev konverteret til droner. De resterende F-4'ere bliver hukket op, og solgt som skrot. Den sidste QF-4 er leveret, og F-16 har overtaget rollen, som drone.
Foto af Jesper Nielsen*

Top højre / bund højre

*Oversigten over AMARG er imponerende. Der er flyvere så langt øjet rækker, og flere end det! Store som små, står de på rad og række, for at vente på deres skæbne...
Fotos af Robert Rydendahl*



COMMEMORATIVE AIR FORCE AIRSHOW

TEKST & FOTO - ANDY BINKS

Andy Binks besøgte det store Commerorative Air Force airshow i Texas, og bringer her en rapport fra opvisningen.



Det eneste moderne fly i opvisningen var denne A-10 Thunderbolt II, som var fløjet ind fra Moody AFB i Georgia. Displayet var godt udført, men ikke på højde med hvad der er set til RIAT i tidligere år.

Foto af Andy Binks



Commemorative Air Force Airshow 2012

2012 udgaven af Commemorative Air Force (CAF) airshow blev som altid afholdt i Midland Odessa i Texas, og tiltrods for at det var betydeligt mindre end for 20 år siden, giver showet stadig fly entusiaster en unik mulighed for at se mange af de sjældne Warbirds der findes i USA.

Ved tidligere shows har der været hundredevis af fly, men den økonomiske situation har gjort at antallet er faldet en del. Men i Texas tænker de stadig stort. Til 2012 showet havde de Boeing B-29 Superfortress "Fifi" i luften igen, og den var naturligvis populær blandt publikum.

Der var massere af folk der var villige til at betale prisen for en flyvetur under showet. Desværre røg der en cylinder på dens aller sidste flyvetur under showet. Ifølge rygterne vil det koste omkring 250.000 dollars at reparere motoren, og indsamlingen er allerede startet. Det ville være rart at se den flyve igen, og at dømme ud fra dens popularitet, vil den komme ud at flyve igen snart

Venstre

*Boeing B-29 Superfortress "Fifi" laver endnu en top-side forbiflyvning – til stor glæde for de ventende fotografer.
Foto af Andy Binks*

Bund

*"Fifi" taxier ud til endnu en flyvning med betalende gæster ombord. Bemærk hvor tæt publikum er på flyene.
Foto af Andy Binks*





Top venstre
Boeing B-17G Flying Fortress "Sentimental Journey" letter i vidunderligt aftenlys.
Foto af Andy Binks

Bund venstre
En North American P-51D Mustang taxier forbi publikum. Patriotismen er meget fremtrædende i Texas!
Foto af Andy Binks

Midt
I "Tora Tora Tora" delen af flyopvisningen deltog en nymalet Aichi D3A Val mock-up. Den var helt klart det mest farverige fly til showet.
Foto af Andy Binks

Top højre
Da der ikke er nogle hegn omkring flyene, har man mulighed for at være lidt mere kreativ med sine billeder.
Foto af Andy Binks

Bund højre
Bell P-63F King Cobra følger tæt efter en P-51 efter at de har fløjet en del af opvisningen sammen.
Foto af Andy Binks

Commemorative Air Force Airshow 2012

Andre sjældne fly der fløj til showet var Curtiss-Wright SB2C-5 Helldiver og Bell P-63F King Cobra, som begge er ejet af CAF Wings.

Som sædvanlig var der spektakulære stuntflyvning og historiske flyvninger med fly fra Anden Verdenskrig. Stuntflyvningerne virker for en europæer meget farlige sammenlignet med det man ser til airshows i europa. Men både dem og Anden Verdenskrigs flyvningerne gav nogle gode foto muligheder – især med den blå himmel som Texas er kendt for.

Aftenshowet om lørdagen blev afholdt med en spektakulært tordenvej i horisonten, men heldigvis holdt regnen sig væk.



Top venstre

Julie Wright tog showmanship til det ekstreme da hun hoppede ud af cockpittet og stod op på hendes T-34 mens den stadig rullede. Heldigvis havde hun slukket motoren.
Foto af Andy Binks

Top midt

Som det er sædvanen ved amerikanske shows var der et "heritage flight" til ære for de væbnede styrker. Denne gang var det en A-10 Thunderbolt II og en P-51 Mustang. Den planlagte P-47 Thunderbolt blev desværre aflyst kort før showet.
Foto af Andy Binks

Top højre

Curtiss-Wright SB2C-5 Helldiver viser hvorfor den fik øgenavnet "Bæstet".
Foto af Andy Binks

Bund

En A-10C Thunderbolt II fra Moody AFB (79-0206) og en P-51D Mustang "Double Trouble Two" taxier forbi publikum.
Foto af Andy Binks

NAS LEMOORE - HORNETS NEST

TEKST & FOTO - SØREN AUGUSTESEN

NAS Lemoore er indbegrebet af Hornets, for uden 3 MH-60S Seahawk SAR helikoptere, er der baseret 20 Hornet enheder på basen. Kom med på et kig på hverdagen i Lemoore.



Inden afgang har Lieutenant Junior Grade Anthony "Cloaka" Tovado lige tid til at posere for kameraet.

Foto af Søren Augustesen



Naval Air Station Lemoore

Naval Air Station (NAS) Lemoore er en flådebase som ligger i King's County i central Californien et par kilometer udenfor Lemoore by. Basen har to forskudte parallelle baner på lidt over 4 km. Afstanden imellem de to landingsbaner er næsten 1,5 km, og her ligger eskadrille området.

Efter at Flåden overdrogede NAS Miramar til US Marine Corps, samlede Flåden alle deres vestkyst Strike Fighter Squadrons (VFA) på NAS Lemoore. Basen blev fra start bygget som en såkaldt Master Jet Base – det vil sige en base der kan reparere alle typer af flådens fly. NAS Lemoore er flådens største Master Jet Base og den eneste på USA's vestkyst.

De 20 Strike Fighter Squadrons som har hjemme på NAS Lemoore, flyver i dag alle varianter af Hornet eller Super Hornet. 17 af disse er klar til at blive udsendt på hangarskibe, eller udstationeret på Atsugi basen i Japan. Derudover er der 2 træningsenheder, VFA-122 "Flying Eagles og

VFA-125 "Rough Raiders" som bruges til at træne piloter og jordpersonel. VFA-94 "Mighty Shrikes" er en landbaseret enhed, som ikke er tilknyttet noget hangarskib.

Der er i øjeblikket følgende enheder stationeret på NAS Lemoore:

- **VFA-94 Mighty Shrikes** (F/A-18C Hornet)
- **VFA-97 Warhawks** (F/A-18C Hornet)
- **VFA-113 Stingers** (F/A-18C Hornet)
- **VFA-146 Blue Diamonds** (F/A-18C Hornet)
- **VFA-151 Vigilantes** (F/A-18C Hornet)
- **VFA-192 Golden Dragons** (F/A-18C Hornet)
- **VFA-2 Bounty Hunters** (F/A-18F Super Hornet)
- **VFA-14 Tophatters** (F/A-18E Super Hornet)
- **VFA-22 Fighting Redcocks** (F/A-18F Super Hornet)
- **VFA-25 Fist of the Fleet** (F/A-18E Super Hornet)
- **VFA-41 Black Aces** (F/A-18F Super Hornet)
- **VFA-86 Sidewinders** (F/A-18E Super Hornet)
- **VFA-122 Flying Eagles** (F/A-18 A/B/C/D Hornet og F/A-18 E/F Super Hornet)
- **VFA-137 Kestrels** (F/A-18E Super Hornet)
- **VFA-147 Argonauts** (F/A-18E Super Hornet)
- **VFA-154 Black Knights** (F/A-18F Super Hornet)
- **VFA-27 Royal Maces** (F/A-18E Super Hornet)
- **VFA-102 Diamondbacks** (F/A-18F Super Hornet)
- **VFA-115 Eagles** (F/A-18E Super Hornet)
- **VFA-195 Dambusters** (F/A-18E Super Hornet)

VFA-27, VFA-102, VFA-115 og VFA-195 er udstationeret på NAF Atsugi i Japan.

FLYMAG Magasinet besøgte i Januar VFA-86 Siderwinders.



Top venstre

Før hver flyvning foretager piloten et pre-flight check af flyet. Det foregår ved at han går en runde omkring flyet, hvor han tjekker at alle de ting der kan inspiceres visuelt er som de skal være. Når dette er gjort overtager piloten ansvaret for flyet fra jord personellet.

Bund venstre

Hver enhed på NAS Lemoore har deres eget område, hvor de kan planlægge mission, diskutere afsluttede eller forestående missioner, eller blot slappe af efter en lang flyve tur.

Bund højre

Piloten skab indeholder alt det udstyr der er nødvendigt for at blive klædt rigtigt på til missionen. Fotos af Søren Augustesen



Venstre

Før hver mission iføre piloten sig det nødvendige udstyr. Det består blandt andet af g-dragt, vest med overlevelsesudstyr, radioer med mere, samt selvfølgelig hjelmen.

Top højre

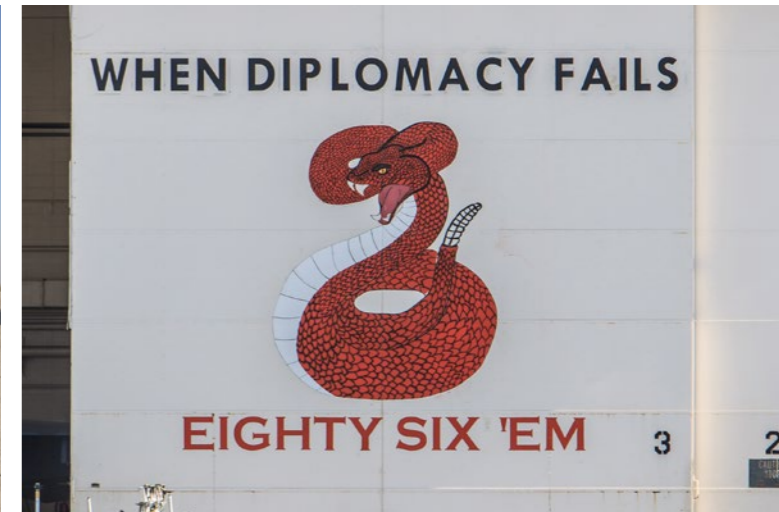
Efter endt mission gør piloten og den crew chief der er ansvarlig for flyet honnør, hvorefter piloten "overdrager" flyet til jordpersonalet igen. Der er en meget uformel og afslappet tone mellem piloterne og jordpersonalet, og honnøren bliver hurtigt afløst af et smil og et håndtryk.

Bund venstre

Jagerfly er nogle tørstige maskiner, på en stor base som NAS Lemoore, har folkene på tankbilerne altid noget at lave.

Bund højre

VFA-86's logo og motto er malet på døren ind til deres vedligeholdelseshangar.



VFA-86 Siderwinders

VFA-86's historie starter tilbage i 1951, hvor Reserve Fighter Squadron 921 (VF-921) fløj F4U Corsair's og blev aktiveret for at deltage i Korea krigen. I 1953 blev enheden omdøbt til VF-86 og begyndte at flyve F9F-5 Panther. Blot to år senere fik enheden F7U-3M Cutlass, og den deltog i udviklingen af AIM-7 Sparrow missilet. I 1957 skiftede de til A-4B Skyhawks.

Under invasionen af Svinebugten i 1961 fløj enheden fra USS Independence, og i juli 1965 fløj de deres første togt under Vietnam krigen. I Juni 1967 blev VF-86 den første operative flådeenhed som fløj med de nye A-7 Corsair II. I alt var VF-86 udsendt 4 gange under Vietnam krigen. Den 15 Juli 1987 blev VF-86 officielt omdøbt til VFA-86, hvilket faldt sammen med at de begyndte at flyve F/A-18 Hornets.

I 90'erne deltog VFA-86 i den første Gulf Krig, støttede FN operationerne i Somalia og deltog i NATO's Operation Deliberate Force over det tidligere Jugoslavien. I løbet af 90'erne flyttede VFA-86 fra NAS Cecil Field i Florida til MCAS Beaufort i South Carolina, sammen med VFA-82.

I 00'erne har VFA-86 gentagende gange været udsendt til kamp missioner over både Afghanistan og Irak, under henholdsvis Operation Enduring Freedom og Operation Iraqi Freedom. I 2011 flyttede enheden fra MCAS Beaufort til NAS Lemoore, samtidig med at de begyndte at flyve F/A-18E Super Hornets.

Der er i dag 25 officerer tilknyttet VFA-86, hvoraf 19 er piloter. Dertil kommer 150 andet personel. De 175 personer vedligeholder og flyver de 10 F/A-18E Super Hornets som er tilknyttet enheden. Som enhver anden flåde enhed der er tilknyttet et hangarskib, er VFA-86's hovedopgave at blive udstationeret på et hangarskib. VFA-86 er tilknyttet Carrier Air Wing 2 (CVW-2) som er tilknyttet USS Abraham Lincoln (CVN-72).



Top venstre

En VFA-86 F/A-18E Super Hornet, taxier ind på sin plads efter den er landet efter endnu en mission.

Top højre

På en væg på NAS Lemoore, hænger en tavle med modeller af halefinerne på NAS Lemoores enhedernes CAG birds.

Bund

Under preflight checket, kontrollere piloten både flyet og de våben der er hængt på det. Her tjekker han AIM-9 Sidewinderen sidder ordenligt fast. Fotos af Søren Augustesen





VFA-86 Siderwinders

Før en udstationering bruger enheden omkring 5 måneder på at klargøre sig til udstationeringen. Denne klargøring består blandt andet i udstationeringer på NAS Fallon, hvor der trænes i brug af forskellige våbentyper, samt grundlæggende taktiker. Herefter følger træning ombord på hangarskibet, efterfulgt af endnu en tur omkring NAS Fallon. En udstationering på et hangarskib varer som regel 8 måneder eller mere.

Udover de mange Hornet enheder, er NAS Lemoore også hjemsted for andre centrale afdelinger i US Navy. To af de vigtigste er Strike Fighter Weapons School Pacific og Fleet Readiness Center West.

Strike Fighter Weapons School Pacific

Strike Fighter Weapons School Pacific's (SFWSF) blev oprettet på NAS Lemoore i 1973, og i starten var dens opgave at uddanne jordpersonel i sikkert at armere flådens fly. Igennem tiden har dette udviklet sig til, at det i dag er SFWSF som udformer de standarder som flåden følger i alle faser af våbenbrug med både Hornet og Super Hornet. Både når det kommer til missionsplanlægning, valg og montering af våbensystemer.

Fleet Readiness Center West

Fleet Readiness Center West (FRCW), blev oprettet i 2008, med hovedkvarter på NAS Lemoore, og er et kæmpe vedligeholdelsescenter på over 32.000 m². Det er det eneste sted som udfører større reparationer på F414-GE-400 motorerne. Udover faciliteterne på NAS Lemoore, er der FRCW underafdelinger på NAS Fallon i Nevada, Fort Worth i Texas og China Lake i Californien. Desuden er der en række teknikere som er udstationeret på hangarskibene, hvor de yder teknisk assistance.

FLYMAG Magasinet vil gerne sige en stor tak til Melinda Larson fra NAS Lemoore Public Affairs Office, samt ENS Justin Doyle, Lieutenant Junior Grade Anthony "Cloaka" Tovado, Lieutenant Commander Michael "Clyde" Lofgren og VFA-86 Siderwinders for deres store hjælp med denne artikel.

Top
Efter endt walk around, er der tid til at posere sammen med et par ground crews inden afgang.

Bund venstre
Under preflight checket, kontrollerer piloten både flyet og de våben der er hængt på det. Her tjekker han søgerhovedet på et AIM-9 Sidewinder.

Bund højre
Alle enheder på Lemoore er samlet i to rækker hangar i mellem de to landingsbaner. Set fra kontrollertårnet, får man et indtryk af områdets størrelse.
Fotos af Søren Augustesen



VINTER PARADISET - NAF EL CENTRO

TEKST & FOTO - SØREN NIELSEN

Vintervejret sætter mange begrænsninger, hvilket også gælder flyvning, bare ikke i El Centro, her er vejret godt hele året rundt, og det udnyttes til fulde.



Solen er ved at gå ned bag de omkring liggende bjerge, men det betyder ikke at flyvningen stopper af den grund.

Foto af Søren Nielsen

NAF El Centro

Med fantastisk vejr året rundt, og flere bombing ranges, er Naval Air Facility El Centro (NAF El Centro) et ekstremt vigtigt led af Naval Aviation Training; træningen af flådeenheder fra hele USA, både US Navy og US Marine Corps.

Fra efteråret til foråret, er der på NAF El Centro ofte flere forskellige afdelinger af US Navy og USMC uddannelses eskadriller, og genopbygningen af Carrier Air Groups (CAG), samt enheder fra de operationelle enheder i pre-deployment work-ups baseret på NAF El Centro, ofte i en til to måneder af gangen.

Med en gennemsnitlig temperaturer over 35°C, og op til over 50°C, afskrækker det de fleste besøgende om sommeren. Det holder dog ikke US Navy eller US Marine Corps fra at udstationere enheder til træning på NAF El Centro i løbet af sommeren, da områderne omkring NAF El Centro byder på utroligt mange muligheder for at træne alt hvad der behøves.

US Marine Corps fly fra de nærliggende MCAS Yuma og MCAS Miramar kommer ofte forbi til et hurtigt "gas'n'goes" eller pattern work. Desuden deltager Royal Air Force og Army Air Corps helikoptere i "Vortex" øvelserne på basen for at forberede deres udstationering til Afghanistan, hvilket mere eller mindre betyder at det for tiden er en permanent udstationering.

Top

Rampen er fuldt besat, og når det kniber med pladsen, er det godt at man kan folde sine vinger op. Det er muligt for piloterne at taxi med vingerne nede, men for at holde det så realistisk som muligt, så taxier de med vingerne foldet op, ligesom de ville gøre på hangarskibet.

Bund venstre

VFA-106 er ligesom VFA-122 en træningsenhed, som har alle typer Hornets. Her ses en F/A-18F Super Hornet fra VFA-106 under et break til landing.

Bund midt

En række af T-45C Goshawks fra TW-2 står og venter på piloter og instruktører. T-45 bliver brugt som jet trainer af US Navy og US Marine Corps. Der er bl.a. mulighed for at sætte gun pod på og kaste MK-76 dummy bombs.

Bund højre

Canada bruger flittigt El Centro. Her taxier en CF-188A tilbage efter endt mission.

Fotos af Søren Nielsen





En CF-188A Hornet fra Canada venter på at det bliver dens tur til at få starttilladelse.

Foto af Søren Nielsen

NAF El Centro

Der er sjældent en vinter uden at der er canadiske eller europæiske enheder, som også besøger basen på jagt efter godt flyvevejr. Mens de fleste af NAF El Centro's besøgende er taktiske fly, som fightere eller electronic warfare fly, eller T-45 Goshawks, så kommer der også ofte transport og chartere forbi med ground crew, udstyr og reservedele til de udstationerede enheder.

NAF El Centro er også det midlertidige hjem for US Navy's ambassadører i luften, deres opvisningshold Blue Angels. Blue Angels øver og fintuner deres opvisning i løbet af vinteren på NAF El Centro, mens der er pause i opvisningerne. NAF El Centro kalder sig stolt og præcist "Winter Home of the Blue Angels". Holdet er på NAF El Centro fra januar til marts hvert år, før deres første display på sæsonen, airshowet på basen de har trænet hele vinteren, NAF El Centro airshow i marts måned.

NAF El Centro's historie

Basen blev taget i brug 1. maj 1946 som en Naval Air Station. Inden da var basen en Marine Corps Air Station. Gennem årene har NAF El Centro haft flere navne: Naval Air Facility, Naval Auxiliary Landing Field, Naval Air Station, og The National Parachute Test Range.

I de første 35 år var opgaven for NAF El Centro at stå for aeronautical escape system test, evaluering og design.

I november 1947 flyttede Parachute Experimental Division fra Naval Air Station Lakehurst, New Jersey til El Centro. I 1951 blev Joint Parachute Facility etableret og bestod af Naval Parachute Unit og US Air Force 6511th Test Group (Parachute). US Air Force forblev en del af El Centro test organisation i de næste 27 år. I 1979 blev basen betegnet 'Naval Air Facility El Centro'.



Top venstre

Sådan ser Danmarks kommende flåde helikopter ud. En MH-60R Seahawk fra HSM-75 "Wolf pack" er på vej ind til et hurtig "Gas'n'go" stop.

Top højre

Den nyeste opdatering, af en ellers gammel helikopter, er denne AH-1Z Viper fra HMLA-267.

Bund

En F/A-18E og F/A-18F fra VFA-122 starter sammen, og er klar til endnu en mission. Oftes flyves der 3-4 missioner dagligt. Fotos af Søren Nielsen





Venstre

Hornets i forskellige typer, fra forskellige enheder. Øverst en F/A-18F fra VFA-106, NAS Oceana, i midten en EA-18G fra VAQ-129, NAS Whidbey Island, og tættest på en canadisk CF-188A.

Top

Denne canadiske CF-188A, er klargjort af ground crewet, og alt hvad den mangler er blot piloten.

Bund midt

Et syn der snart vil være fortid, 2 EA-6B Prowlere flyver i formationen, inden de breaker til landing på NAF El Centro.

Bund højre

En T-45C Goshawk fra TW-2 taxier tilbage efter endt træningsflyvning. Både USMC og USN bruger T-45C'erne fra TW-2 og her ses en med påmalet "Marines".
Fotos af Søren Nielsen





NAF El Centro i dag

NAF El Centro har ingen enheder baseret fast på basen, men bruges som træningsbase af især US Navy og US Marine Corps, men også ikke-amerikanske enheder bruger basen og de tætliggende ranges til øvelser.

Basen har to operationelle baner. Den 9500 fod (2.900 m) lange øst / vest landingsbane håndterer 96 procent af trafikken. Den er udstyret med en Fresnel Lens Optisk Landing System (FLOLS) i hver ende, samt tændte carrier flight deck landingsområder i begge ender, så piloter kan simulere carrier landinger.

Bortset fra "touch'n'go" landinger og starter, bruger flybesætningerne de mange områder omkring NAF El Centro til at udvikle deres færdigheder.

Et remote-controlled målområde tillader piloter og Weapon Systems Officers (WSO) til at praktisere ordnance skydning. Ørkenområdet anvendes til luft-til-jord bombing, raket affyring, strafe-, dummy bombs og mobil land target træning. Rangene bruger Weapons Impact Scoring System som direkte sender billeder til en Range Master Control bygning, for øjeblikkelig kontrol af nøjagtigheden i mål skydningen.

Top venstre

De sidste stråler fra solen rammer smukt denne CF-188A fra Canada, efter endt eftermiddags mission.

Bund venstre

Denne flotte sandfarvede F/A-18F fra VFA-122 lander lige inden "The golden hour", hvilket dog stadig giver et flot lys.

Bund højre

Solen er krybet ned bag bjergene omkring El Centro, og de sidste solstråler farver himmelen orange, mens denne CF-188A fra Canada er på vej ind til landing.
Fotos af Søren Nielsen





En pilot og hans flyver. Denne canadiske CF-188 pilot har overdraget sin flyver til ground crewet, og er nu selv på vej tilbage for at blive debriefed.

Foto af Søren Nielsen



NAF El Centro i dag

Tilføjelse af Display and Debriefing Subsystem, kendt som DDS, udvider rollen for NAF El Centro til at omfatte luft kamptræning ved at udnytte remote tv, akustiske og laser pointsystemer. DDS er forbundet med Tactical Air Crew Training System (TACTS) for at give en computerstyret registrering af de taktikker brugt af individuelle besætninger til at benytte og vurdere effektiviteten af hver enkelt manøvre. Desuden deltager også fly fra US Navy og US Marine Corps. Weapons School råder også over nogle "ikke flyvende" enheder:

En dag i januar

FLYMAG besøgte NAF El Centro i januar måned, for at få et indblik i hvordan hverdagen på basen er. Til stede på basen var der, foruden Blue Angles, blandt andet en masse T-45 Goshawks fra TW-2 fra NAS Kingsville, Texas, Hornets fra VFA-122 'Flying Eagles' fra NAS Lemoore, Californien, Hornets fra VFA-106 'Gladiators' fra NAS Oceana, Virginia, samt en CF-18 Hornet enhed fra Canada.

Der blev fløjet fra tidlig morgen til sen aften alle hverdage, og hver enhed fløj 3 eller flere gange om dagen. Missionerne bestod i mange forskellige ting, blandt andet var mange flyvere udstyret med MK-76 practice bombs. MK-76 er en 25-pund, solid metal, practice bombe. Den er dråbeformet og centralt er der boret plads til indsættelse af en practice bomb signal patron, således at det er muligt for dem på jorden, samt piloter og WSO'ere at se, hvor bomben landede. Bomben har ingen guidance, så det er på gammeldags facon at den droppes og styres mod målet. Så snart den er sluppet tager tyngdekraften over.

Udover jord-til-luft missioner blev der også øvet andre ting, blandt andet buddy-buddy refueling, som bliver brugt på hangarskibe, der ikke har dedikerede tankfly. Der monteres en center pod på flyverne, som fungerer som refueling pod, og på den måde kan fighterne tanke hinanden, hvis det skulle være nødvendigt.

En stor tak til NAF El Centro, og specielt Michelle Dee, Kristopher Haugh og Jordan Reckmann fra NAF El Centro Public Affairs, for at gøre denne artikel mulig.

Top venstre

Blue Angles 6 taxier tilbage, efter endt øvelser ude over ørkenen. Blue Angles flyver modificerede F/A-18, som efter deres egen betegnelse er de ældste i US Navy. Det er de fly som ikke længere er kvalificeret til at flyve på hangarskibe, men som stadig har flyvetimer i sig.

Bund venstre

Double action! En F/A-18F under take off, mens VFA-122's sand camofarvet F/A-18F taxier ud til banen, for at starte endnu en mission. Oftes flyver piloterne 3-4 gange i løbet af dagen mens de er på NAF El Centro. VFA-122 er en træningsenhed og bruges til at træne piloter og groundcrew.

Top højre

'Darth Vader' EA-6B Prowler fra VAQ-209 'Star Warriors', laver et hurtigt "Gas'n'go". En særdeles velkommen overraskelse, på en fantastisk dag i El Centro.

Bund højre

Det er ikke kun piloterne fra Blue Angles der gennemgår træning på NAF El Centro i løbet af vinteren, men også alt crewet omkring holdet træner her. Denne C-40 taxier ind med Blue Angles ground crew, mens 4 Blue Angles kan ses i baggrunde øve sig over ørkenen.

Fotos af Søren Nielsen

RIAT IGENNEM TIDERNE - '97 TIL '99

TEKST & FOTO - SØREN AUGUSTESEN

Negativ scanneren er fundet frem, og hukommelsen er sat på prøve, i denne artikel serie af Søren Augustesen som kigger tilbage på 15 år med Royal International Air Tattoo.



Den danske "Holger Danske" F-16 og NATO's AWACS var helt klart de flotteste jubilæums bemalinger til showet, og den danske F-16 vandt også fortjent prisen for bedste bemaling.

Foto af Søren Augustesen

4



15 år med RIAT

Når det kommer til militære airshows, så er der ét show der i mange år har hævet sig over alle andre når det kommer både antallet af deltagende fly, samt evnen til at tiltrække spændende fly fra lande langt fra europa. Der er selvfølgelig tale om Royal International Air Tattoo (RIAT) på RAF Fairford. Fra 1997 og 15 år frem deltog jeg ved alle de afholdte RIAT's, og kunne følge den udvikling som showet gennemgik i de 15 år.

Ikke overraskende er antallet af deltagende fly faldet støt igennem de 15 år, en naturlig konsekvens af forsvars nedskæringer over hele verden, udfasning af flytyper uden tilsvarende erstatninger osv. På trods af disse nedskæringer, tiltrækker showet stadig mange flytyper, som man ikke vil se andre steder. I slut 90'erne kunne showet også præsentere et par "first's" som vil blive beskrevet i det nedenstående.

Top

Et stort bombefly som deltog ved i 98, var denne USAF B-1B Lancer, som også deltog i flyveopvisningen.

Bund venstre

B-2 Spirit bombeflyet vendte tilbage til RIAT i 1999, hvor det tog plads i udstillingsområdet.

Bund midt venstre

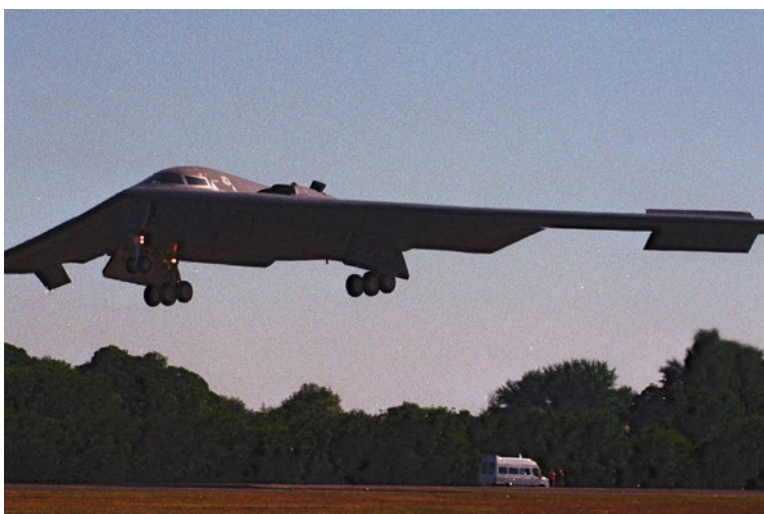
F-117 Nighthawk ankommer til RIAT, hvor den deltog i flyveopvisningen.

Bund midt højre

NATO havde malet en af deres E-3 Sentry AWACS fly i denne iøjenfaldende bemaling.

Bund højre

Der var flere Tiger bemalinger, blandt andet denne store B-1B Lancer. Fotos af Søren Augustesen





Top venstre
 En af de mere anderledes bemalinger til showet i 98 var denne Tyske Tornado.
 Foto af Søren Augustesen

Bund venstre
 Der var et par fantastiske gamle propelfly til RIAT 98, blandt andet denne flotte MATS Constellation.
 Foto af Søren Augustesen

Top højre
 Med denne bemaling levede den italienske F-104 Starfighter op til sit navn.
 Foto af Søren Augustesen

Midt
 De Ukrainske Su-27 Flankers var tilbage i 1999. Det er altid en fornøjelse at se denne store russisk byggede jager.
 Foto af Søren Augustesen

Bund højre
 Under lørdagens flyveopvisning, lavede denne B-2 Spirit en forbiflyvning, flankeret af to F-15 Eagles. Efter forbiflyvningen, ventede den tilbage og foretog den første landing på europæisk jord, da den lavede et kort fuel stop, inden den returnerede til dens base i USA.
 Foto af Søren Augustesen

15 år med RIAT

Efter kun at have været til et par af Flyvevåbnets Åbent Hus arrangementer og et par svenske airshows, var det noget af en oplevelse at komme til det første RIAT. Showet starter med tre "ankomst og træningsdage" (onsdag til fredag), hvor de fleste af de fly der skal være med i showet ankommer, og dem der skal deltage i selve flyopvisningen træner og får godkendt deres displays.

Herefter følger selve showdagene (lørdag og søndag), hvor der hver dag er et 8 timer langt flyopvisning. Mandag slutter showet med "hjemrejsedagen", hvor langt de fleste af de deltagende fly forlader Fairford. Mandag er en lang række af takeoff's, hvor fotografene alle håber på at piloterne laver et spektakulært take off – og det sker!

I dette første tilbageblik, vil jeg se på showene i 1997, 1998 og 1999. Alle billederne i denne artikel er indskanninger af gamle film negativer, så derfor er kvaliteten ikke helt i top.



Top venstre

Et andet af de store propelfly var denne DC-4, som foretog adskillige rundflyvninger med betalende passage ombord under showets ankomstdage.
Foto af Søren Augustesen

Top midt

Et andet specialbemalet fly var denne flotte Tiger F-16.
Foto af Søren Augustesen

Top højre

Som en del af RIAT 1997 afholdte de også NATO Tiger Meet, hvilket betød at der var mange Tiger bemalinger. En af de største var denne KC-135 tanker.
Foto af Søren Augustesen

Bund

Som følge af NATO bombninger i ex-Jugoslavien tidligere på året, havde en del af flyene påmalet missionsmærker.
Foto af Søren Augustesen



RIAT 1997

Royal International Air Tattoo 1997 var som nævnt det første show jeg var til, og ved dette show deltog der omkring 400 fly og helikoptere, så det var noget af en oplevelse at se lange rækker af F-16, Tornado, C-130 og mange andre typer, når man hidtil kun havde set tre-fire F-16 ved samme show.

1997 var også året hvor en B-2 Spirit stealth bomber landede på Europæisk jord, da den foretog et kort fuel stop, inden den lettede igen og fløj tilbage til USA. Andre højdepunkter ved showet det år var 2 Russiske Su-30 Flankers, 2 Ukrainske S-27 Flankere, både en Su-30 og en Su-27 deltog i flyveopvisningen. Desuden deltog et Ukrainske Flyvevåben med et opvisningsholdet Ukrainian Falcons, som fløj 6 MiG-29 Fulcrums.

RIAT 1998

Til RIAT 1998 fortsatte trenden fra 1997 med mange øst europæiske fly. Denne gang var højdepunktet en Tu-22 Backfire og en Tjekkisk MiG-21 Lancer. Andre højdepunkter var en MATS C121A Constellation, og en lige så flot vedligeholdt Douglas DC-4. Der var, som altid også en del special bemalede fly, heriblandt en flot sort/gul Tiger F-16, og en Tornado med en stor drage ned af siden.

RIAT 1999

I 1999 var RIAT med til at fejre NATO's 50 års jubilæum, hvilket betød at der var mange fly special bemalet i den anledning. De flotteste var helt klart NATO's egen AWACS og "Holger Danske" fra Flyvevåbnet, som også vandt prisen for flotteste bemaling. Selve fejringen foregik ved at en lang række fly kørte ud på startbanen mens en række helikoptere hang over dem.

1999 var også året hvor NATO bombede i ex-jugoslavien, og derfor var der også en del fly som bare missionsmærker fra disse togter.

Top venstre / venstre midt

Et af højdepunkterne ved showet, for mig i hvert fald, var to Russiske Su-30 Flankers. Den ene af disse deltog også i flyveopvisningen.

Top højre / bund venstre

Et af de store højdepunkter til '98 showet var denne Ukrainske Tu-22 Backfire. Flyet deltog desværre ikke i flyveopvisningen.

Bund højre

En Tjekkisk MiG-21 Lancer i en noget anderledes bemaling.

Fotos af Søren Augustesen

TEMA FOTO - DIT BEDSTE FRA '12

UDVALGTE TEMA FOTOS INDSENDT AF VORES LÆSERE



Foto af Per Voetmann.
Taget til NATO Tiger Meet, Ørland



Foto af Jacob Thomsen. Taget under landing i VVNB, Hà Nội, Nội Bài Intl. Airport, i VN-A669, en A320-214.



Foto af Ruben "RUS" Schmidt



Foto af Søren Augustesen



Foto af Jesper Nielsen

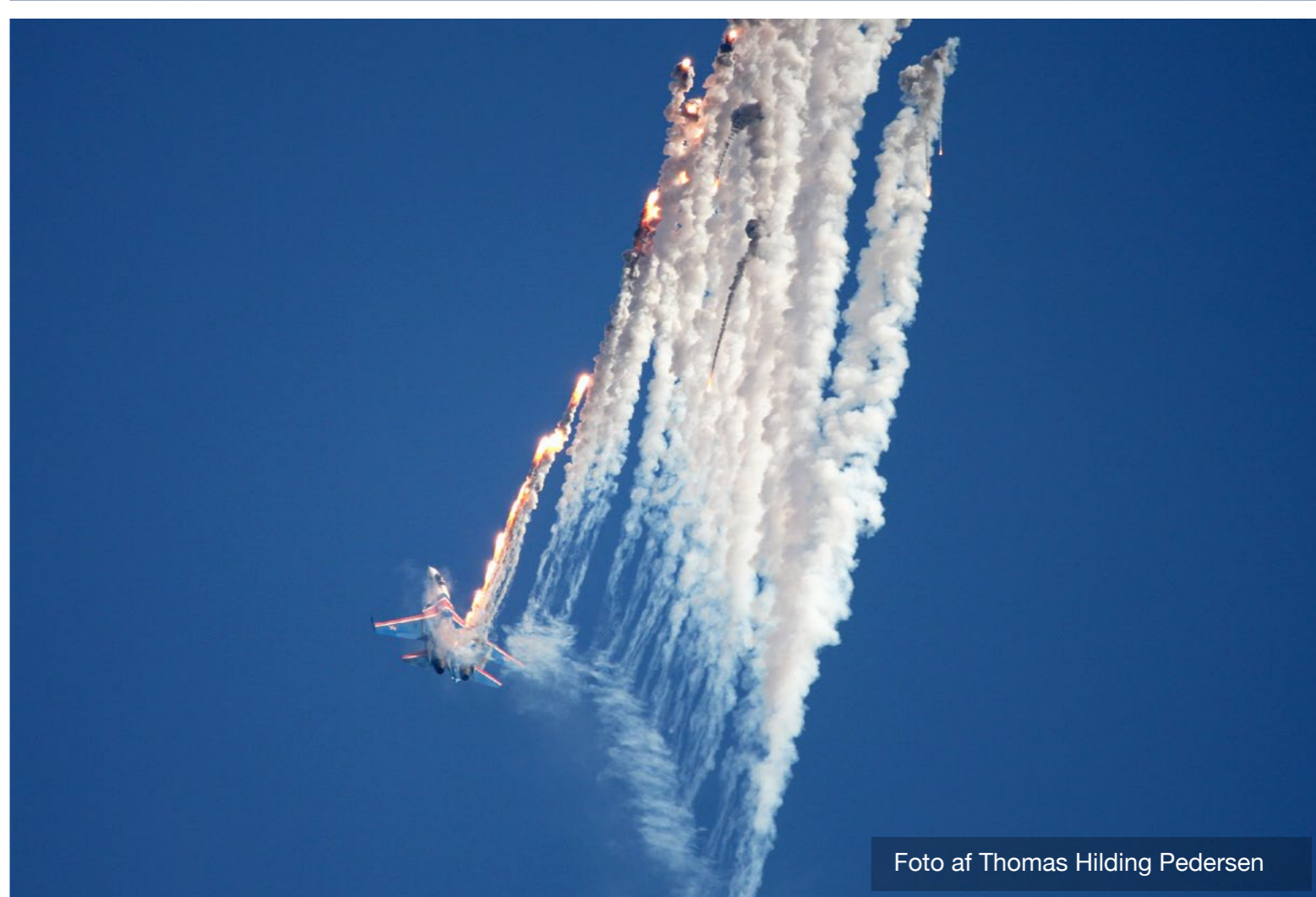


Foto af Thomas Hilding Pedersen



Foto af Karsten Krongaard
Taget til airshow på Malmen AB.



Foto af Søren Nielsen. Taget til 100 år med Russian Air Force, Zhukovsky



Foto af Erik Frikke



Foto af Kurt Saxkjær



Foto af H. J. Fruensgaard



Foto af Ulrich Krog



Foto af Robert Rydendahl.
Taget til Red Flag 12-2, Nellis AFB.

NÆSTE UDGAVE AF FLYMAG MAGASINET

Næste udgave af FLYMAG Magasinet udkommer til Juni. I det nummer vil du blandt andet kunne læse om hvordan USAF øver med at skyde med skarpt i Arizona, tilbageblikket på RIAT forsætter, og vi tager et tilbageblik på 2009 NAS Oceana airshowet.



INFORMATION

Næste udgaves tema foto er: "Boeing". Det betyder at alle fly som er produceret af Boeing opfylder kravet til tema billedet, om det er 707, 717, 727, 737, 747... B-52, C-17, F-15, F/A-18, Stearman eller en anden type Boeing har bygget, så opfylder den kravet. 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.

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

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

FLY MAG

SCANDINAVIAN
AVIATION MAGAZINE