



## SKARP SKYDNING I ØRKENEN!

Barry M. Goldwater Range giver unikke muligheder for at skyde med skarpt. FLYMAG har været på besøg og rapporterer derfra.

### AIRSHOW - OCEANA 2005

Rapportage fra 2005 airshowet på NAS Oceana, den gang den store F-14 stadig var i luften!

### AIRSHOW - VÄSTERÅS 2013

Rapportage fra Västerås Flygmuseums "RollOut" airshow, den sidste weekend i maj.

### 'LUCKY 71' - WITTMUND

FLYMAG var på pletten, da 71 heldige spottere kom til forskud på "Phantom Pharewell" i Wittmund.

Velkommen til den 2. udgave af FLYMAG Magasinet i 2013.

I denne udgave ser blandt andet vi nærmere på hvordan USAF træner skarpskydning, vi tager et tageblik på det sidste airshow med F-14, et af de første airshows denne sæson, og en lille teaser fra Wittmund.

Rigtig god læsning, FLYMAG - Redaktionen.

## MAGASINET

### VÄSTERÅS 2013 - "ROLLOUT" AIRSHOW

I anledningen af forårets "RollOut" holder Västerås Flygmuseum hvert år et airshow i den sidste weekend af maj, og FLYMAG var i år på pletten.

04

### BARRY M. GOLDWATER RANGE

Barry M. Goldwater Range, skarpskydning i Arizonas ørken. FLYMAG har besøgt denne gunnery range og giver jer et indblik i hvordan piloterne øver sig i at skyde med skarpt.

12

### NAS OCEANA 2005 AIRSHOW

Andy Binks bringer minderne tilbage, hvor man stadig kunne finde den mægtige F-14 Tomcat i luften - NAS Oceana 2005!

30

### 'LUCKY 71' - WITTMUND

Som et lille teaser event til "Phantom Pharewell", holdt JG71 en "Lucky 71" konkurrence på Facebook, hvor de første 71 fik lov til at komme ind på Wittmund - FLYMAG var blandt de 71!

36

### RIAT IGENNEM TIDERNE - '00 - '03

Søren Augustesen har endnu engang støvet sin negativ scanner af, og gået i gemmerne. Dette del 2, på en serien der dækker verdens største militære airshow igennem de sidste 15 år.

44

### TEMA FOTOS

Se udvalgte billeder indsendt af læserne. Temaet for denne udgave er "Boeing".

54



# VÄSTERÅS 2013 - "ROLLOUT"

TEKST & FOTO - SØREN NIELSEN

I anledningen af forårets "RollOut" holder Västerås Flygmuseum hvert år et airshow i den sidste weekend af maj, og FLYMAG var i år på pletten.



'Gustav 52', den nyrestaurerede AJS-37 Viggen, brager imod himmelen på Västerås.

Foto af Søren Nielsen



## Västerås 2013 "RollOut"

I anledningen af forårets "RollOut" holder Västerås Flygmuseum hvert år et airshow i den sidste weekend af maj, og i år var ingen undtagelse. Opvisningen indeholder som regel både nyere og historiske fly, blandt andet deltager nogle af Västerås Flygmuseums egne fly også i opvisningen, både på static, og i luften.

Et spændende historisk fly, som museet havde restaureret over vinteren, var en A-26 Invader, som deltog i det flyvende program.

Sidste år fik Försvarsmakten og Swedish Air Force Historic Flight luft under vingerne på en AJS-37 Viggen. Denne mægtige Viggen er den eneste der flyver, og den var at finde i luften over Västerås. Foruden disse var også andre svenske og kendte fly i luften, blandt andet SAAB 91 Safir, SK-60 (SAAB 105), DC-3, J-34 (Hawker Hunter), SK-16 (North American T-6 Texan), SK-28 (Vampire), JAS-39C Gripen og TP-84 (C-130 Hercules).

### Top

En flot nyrestoreret A-26 Invader var afslutningen på showet.

### Bund venstre

En flot gul og metal DC-3 var at finde til opvisningen.

### Bund midt venstre

3 SK-16 (T-6 Texan) starter i formation.

### Bund midt højre

SK-60 (SAAB 105) taxier tilbage efter endt opvisning

### Bund højre

HKP-5 (Hughes 269) stod på static og fløj hjem efter showet.





**Top venstre**

2 stk. SK-28 (Vampire) letter i formation, stærkt forfulgt af en tredje SK-28, som lavede et display sammen.

**Bund venstre**

SK-16 (T-6 Texan) under takeoff. Selv om vejret ikke var helt med arrangørerne, så er det nu flot i mellemsverige alligevel.

**Top højre**

En DC-3 og en de Havilland Heron i formation. Disse to og en Percival Pembroke lavede en flot opvisning.

**Midt**

En Boeing Stearman var med til en "Dobbeltdækker" formation, bestående af, foruden af denne Stearman, en Tiger Moth og en FW Stieglitz.

**Bund højre**

I anledning af SAAB 105's 50 års jubilæum, har Swedish Air Force Historic Flight, malet "50 ÅR" på ryggen af deres SK-60 (SAAB 105)

Fotos af Søren Nielsen

## Västerås 2013 "RollOut"

Showet startede i den stille ende, med forskellige opvisninger af mindre propelfly, og bevægede sig længere og længere op i klassementet, med SK-60, Hawker Hunter, 3 Vampires i formation, Viggen og Grippen i den tunge ende, for at blive sluttet af med en C-130 opvisning og til sidst den flotte restaurerede A-26 Invader.

Lyden og gensynet med Viggen var det hele værd. Dette ikoniske svenske fly kan man simpelthen ikke få nok af. Viggen lavede sin opvisning lige inden at Forsvarsmakten kom og demonstrerede Viggens afløser, JAS-39 Gripen. De 2 opvisninger var nærmest som ild og vand, og det var ikke til Gripens fordel, tvært om. En kedelig, høj og hurtig demo var alt hvad Gripen kunne præstere, hvorimod Viggens opvisning var dynamisk, med mange gode forbi flyvninger, som viste både over og underside, dirty forbi flyvninger og climbs med fuld afterburner.

Til jer der kommer til at se denne "Gustav 52", denne AJS-37 Viggen bliver kaldt, til et airshow hen over sommeren, er der kun en ting at sige - glæd jer!

Det hele var en god blanding af ældre og nyere fly, i en god atmosfære og stemning. Desværre var vejrguderne ikke med os denne weekend, hvilket resulterede i en grå og overskyet dag. Heldigvis holdt det tørt indtil det sidste fly havde sat hjulene på banen efter sin opvisning - hvilket held! Er man i mellem-Sverige i den sidste weekend af maj, er dette airshow helt sikkert et besøg værd, om man er til mindre museums, eller flyveopvisning bør man stærkt overveje at kigge forbi Västerås.



### Top venstre

Den nyrestaurerede A-26 Invader.

### Top midt

En TP-84 (C-130) fra Forsvarsmakten stod på static, indtil slutningen af dagen hvor den lavede nogle forbi flyvninger, inden den drog hjem af.

### Top højre

Den klassiske Hawker Hunter som svenskerne kalder J-34.

### Bund

'Gustav 52' som man bedst kan lide den - i luften!  
Fotos af Søren Nielsen

# BARRY M. GOLDWATER RANGE

TEKST - SØREN AUGUSTESEN  
FOTO - SØREN AUGUSTESEN & SØREN NIELSEN

Barry M. Goldwater rangen giver rig mulighed for at piloter kan træne skarpskydning. Vi tager et kig på hvordan det fungerer.



Lyden, synet og den fornemmelse det alt sammen giver, når Warthog'en affyrer sin 30mm kanon, er noget man sent vil glemme. Alene lyden må være nok til at skræmme de fleste væk. Show of force!

*Foto af Søren Nielsen*

## Barry M. Goldwater Range

De fleste lande har områder hvor deres jagerpiloter kan træne med skarp ammunition, og et land med et stort militær har brug for store område til at træne i. Et af de største træningsområder af denne type i USA er Barry M. Goldwater Range (BMGR) træningsområdet, som ligger i det sydlige Arizona, mellem Yuma og Tucson, tæt på den Mexicanske grænse.

Området er tæt på 7 millioner kvadratkilometer stort, og består hovedsageligt af uberørt ørken. Over området har piloterne tæt ved 240 millioner kubikkilometer luftrum at træne i. Her kan de presse dem selv og deres fly til det yderste, mens de træner luftkamp eller angriber simulerede mål på jorden. Området størrelse gør, at op til 50 fly kan træne på ni luft-til-jord områder og to luft-til-luft områder samtidig. Området har været benyttet til træning af piloter siden 1941, og har, udover dets enorme størrelse, den fordel at det ligger så tæt på 12 militærbaser, at flyvere derfra kan benytte området uden at skulle lufttanke.

Området benyttes både af US Air Force, US Navy, US Marine Corps samt piloter fra allierede lande. I alt flyves der over 68000 missioner om året over området. Til trods for at der er mulighed for at bruge skarpe bomber på 5 mål i området, så er 98% af alle de våben der bruges trænings bomber. En af grundene til dette er, at område, pga. dets størrelse, er hjemsted for en hel del truede dyrearter, bla. Sonoran Pronghorns.

Så før der kan benyttes skarpe bomber, skal biologer sendes ind i området for at sikre at der ikke er nogle Pronghorns i en radius af 5 kilometer fra målet. Hvis der er det, bliver missionen enten flyttet til et andet målområde, eller aflyst.

BMGR er opdelt i to områder, en Vest del (BMGR-V), som kontrolleres fra MCAS Yuma, og hovedsageligt benyttes af F/A-18 Hornets og AV-8 Harriers fra MCAS Yuma, og en Øst del (BMGR-E) som kontrolleres fra Luke Air Force Base og hovedsageligt benyttes af A-10 Thunderbolt II's fra Davis Monthan Air Force Base og F-16 Fighting Falcons fra Luke Air Force Base.

FLYMAG Magasinet var i starten af året på besøg hos 56th Range Management Office på Luke AFB som kontrollerer Øst delen af BMGR.



### Top venstre / bund midt

Når A-10'eren affyre sin 30mm kanon sker det med enten 2100 eller 4200 skud i minuttet, og lyden er overvældende, selv når den bliver affyret på lang afstand.  
Fotos af Søren Augustesen

### Bund venstre

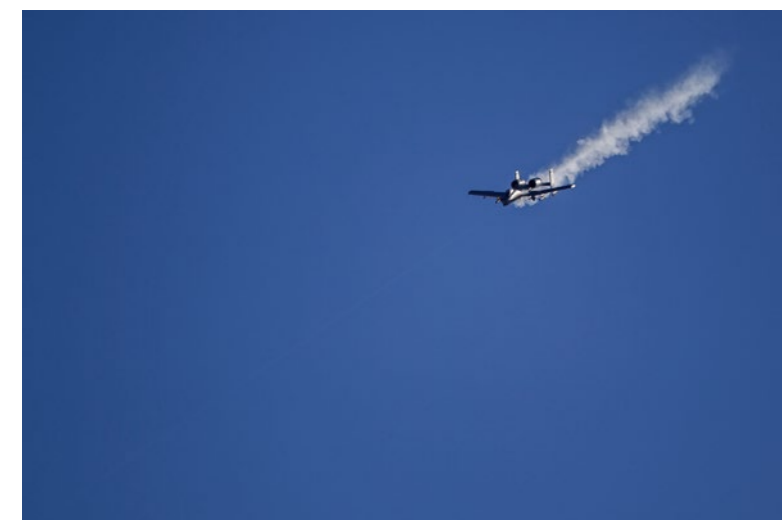
56th Range Management batch, der repræsenterer de forskellige aspekter omkring Barry M. Goldwater Range.  
Foto af Søren Nielsen

### Bund højre

En F-16D fra Luke AFB skyder med sin 20mm kanon.  
Foto af Søren Nielsen







## Barry M Goldwater Range – East

BMGR-E består af tre hovedområder: Selve skydeområdet (BMGR-E), Gila Bend Air Force Auxiliary Air Field, samt 56th Range Management Office på Luke Air Force Base. Tilsammen udgør disse tre områder et komplet træningssystem for både pilot elever og erfarne piloter.

### BMGR-E

Øst delen af BMGR området er på ca 4 millioner kvadratkilometer, og indeholder blandt andet fire bemandede skydebaner, tre simulerede bomber områder samt områder hvor der kan trænes luftkamp.

Der kan trænes mange forskellige typer missioner i området. På de fire bemandede skydebaner kan piloter træne i at smide konventionelle bomber, samt beskyde mål på jorden med kanonen.

### Bemandede skydebaner

Hver af de fire bemandede skydebaner består af:

- Et fast mål som der kan smides øvelses bomber og skydes med kanon imod
- "Banner" mål som der kan skydes med kanon imod
- Et bemandedt tårn, hvor en flyveleder kontrollerer de fly som benytter skydebanen
- Et ubemandet tårn, som bruges til triangulerings måling af bombenedslag

Når en gruppe fly skal benytte en af de fire bemandede skydebaner, skal de først have tilladelse fra den flyveleder som kontrollerer området. Ofte er der tale om en instruktør pilot og 1-3 pilot elever, som skal trænes i brugen af uguidede bomber og strafing.

Flyverne lægger sig i en cirkulær bane over skydebanen, således at de kan smide bomber eller skyde med kanonen én ad gangen. Typisk starter de med at smide de små blå øvelses bomber mod det stationære mål. Indflyvningerne kan foregå fra forskellig højde, og dykket mod mål i forskellige vinkler, alt efter hvad der skal trænes.

#### Top venstre

En BDU-33 øvelsesbombe rammer tæt ved dens mål. Den hvide røgsky kommer fra en lille krudtladning i bomben, og bruges til at triangulere nedslagspunktet.

#### Bund venstre

En A-10 trækker en hvid streg efter sig af sig, fra sin frygtindgydende 30mm kanon, mens man svagt kan ane projektilernes bane. Et syn der må skræmme alle potentielle fjender, for man har ikke lyst til at møde en sur Warthog!

#### Top højre

Her ses de "Banner" mål som piloterne blandt andet sigter efter når de laver strafe runs med deres kanoner.

#### Bund højre

Først ser man røgen fra kanonen komme ud fra flyveren, så hører man lyden fra projektilerne ramme, og så kommer lyden fra enorme GAU-8 Avenger gatling kanon. Her ses projektilerne ramme lige ved siden af målet.

Fotos Søren Nielsen

## Bemandede skydebaner

Der udføres som regel et eller to såkaldte "dry runs", som er anflyvninger hvor der ikke smides en bombe eller skydes med kanonen. Herefter melder piloten at han er "In hot", hvilket betyder at der smides en øvelses bombe, eller skydes med kanonen. Øvelses bomberne er af typen BDU-33, som simulerer en Mk-82 bombe.

For at kunne bedømme pilotens præcision med BDU-33'eren, er den udstyret med en lille krudtladning, som afgiver en hvid røgsky når bomben rammer jorden. På toppen af både det bemandede og det ubemandede tårn, er der monteret videokameraer som peger imod det stationære mål. Billeder fra disse kameraer sendes live til 56th Range Management Office på Luke AFB, i daglig tale kaldet "Snake Eye", og via triangulering kan bombens præcise nedslag hurtigt bestemmes (mere om dette senere i artiklen).

Bombens afstand og retning fra det stationære mål sendes via radio til skydebanens flyveleder, som herefter kan fortælle piloten hvor tæt han var på en træffer. Alt dette sker på under 10 sekunder, inden det næste fly er klar til at lave sin anflyvning mod målet.

Når der trænes med kanonen, skydes der enten efter det stationære mål (et udtjent pansret køretøj), eller mod bannere mål skiver placeret ved siden af det bemandede tårn. For at kunne bedømme pilotens præcision med kanonen, er der opsat følsomme mikrofoner omkring både det stationære mål, og de to banner mål.

Disse mikrofoner er i stand til at afgøre hvor mange skud der blev affyret imod målet, samt hvor disse skud ramte. Ligesom når der smides øvelses bomber, afhænger flyets højde og angrebsvinkel af, hvad den enkelte pilot skal træne på den pågældende mission. Der angribes ofte fra flere forskellige højder og vinkler, ligesom afstanden hvorfra der skydes varierer.



### Top venstre

Gamle udtjente fly bliver også brugt som mål på BMGR. De er med til at give piloterne mere realistiske billeder i deres infrarøde målsøgningsystemer.  
Foto af Søren Augustesen

### Top højre

Her ses tydeligt den massive røg fra kanonen når den bliver skudt af.  
Foto af Søren Nielsen

### Bund

Der bliver trukket hårdt op og væk efter sit strafe.  
Foto af Søren Nielsen





En A-10 fra Davis-Monthan AFB manøvrerer i lav højde til ære for fotograferne.

Foto af Søren Nielsen



## Simulerede bombe områder

De tre simulerede bombe områder der findes på BMGR-E består af "byer" som er opbygget af gamle containere. Disse bruges blandt andet til at træne piloter i at finde den korrekte bygning via deres infrarøde målsøgnings udstyr, således at de kaster deres laserstyrede bomber på den korrekte bygning.

### Top venstre

Når der smides øvelsesbomber på en af de fire skydebaner, bruge en operator i Snake Eye bygningen et joystick til at markere bombenedslaget. Herefter udregnes afstanden og vinklen til målet.

### Bund venstre

En af de nyeste anskaffelser til BMGR er et mock-up af et russisk SA-6 SAM site, med både radar vogn og missilramper. Disse vil give piloterne realistiske billeder i deres målsøgnings udstyr.

### Bund midt

For at give piloterne et bevægeligt mål og angribe med kanonen, er to Ford Explorer firehjulstrækkere blevet ombygget til at kunne fjernstyres fra kontrolrummet på Luke AFB. Der skydes dog ikke efter bilen, men efter sammenbundne dæk der trækkes efter bilen.

### Bund højre

Elektronik og varme er ikke en god kombination, og der er varmt i Arizonas ørken. Derfor er al elektronik samlet i disse kasser, og et rør koblet direkte på bilens air condition anlæg, som indstilles på maksimal køling.

Fotos af Søren Augustesen

## Gila Bend Air Force Auxiliary Field

Gila Bend AFAF er lokaliseret uden for BMGR, og den fungerer som nødplads for de fly der benytter BMGR, således at fly der får motorproblemer eller lignende ikke skal flyve så langt før de kan lande. Der er ikke nogle fly fast udstationeret på basen, men udenlandske enheder, både fastvingede fly og helikoptere, benytter jævnligt basen når de træner på BMGR.

Udover dens funktion som nødplads, bliver Gila Bend også brugt til opbevaring og vedligeholdelse af de mål og scoringssystemer der bruges på BMGR. I et område af basen er der opmagasineret rækker af udtjente militære fly og køretøjer, som enten har været brugt som mål, eller skal bruges når de nuværende trænger til udskiftning. For at gøre træningen så realistisk som muligt, er der på BMGR opstillet forskellige systemer der simulerer fjendtlige radar systemer. Fra kontrolrummet på Luke Air Force Base, kan der affyres såkaldte "Smokey SAM" raketter mod flyene. Disse raketter er lavet af skumplast og er omkring 40 cm høje.

Når de bliver affyret trækker de en lang hale af røg som er enten sort eller hvid (afhængig af hvilken type motor der sidder i). Samtidig sørger radar simulatoren for at piloten i cockpittet får en advarsel om at der er affyret et missil imod ham. Herefter skal han så spotte det affyrede missil, og foretage de korrekte afvigelses manøvre.

For at øge realismen i træningen for de piloter som får til opgave at angribe fjendtlige SAM batterier, er der blevet bygget en mock-up af et SA-6 missil system, med både radar og affyringsramper. Dette gør det mere realistisk når piloterne skal søge efter og identificere mål ved hjælp af deres infrarøde målsøgnings udstyr.



## Gila Bend Air Force Auxiliary Field

Moderne krigsførelse udvikler sig hele tiden, og folkene omkring BMGR arbejder hårdt på at forbedre de træningsmuligheder piloterne har, således at de er bedst ruste til kamp. Et af de behov der er opstået i de seneste år, er behovet for at angribe små bevægelige mål med kanonen.

Da det selvfølgelig er for farligt, at sætte en stakkels rekrut til at køre en bil igennem ørkenen, mens der skydes efter den, så fandt man det også for "nemt" for piloterne hvis man monterede en bil på en skinne og trak den frem og tilbage i samme spor dag ud og dag ind. Derfor udviklede man en fuld størrelses fjernstyret bil. Bilen styres ikke fra BMGR'en eller fra Gila Bend AFAF, men hele vejen fra Luke Air Force base.

Da sådan en bil selvsagt ikke er helt billig, skyder piloterne ikke efter selve bilen, men efter en trekant af sammenbundne dæk som bliver trukket i sikker afstand efter bilen. Kablet dækkene bliver trukket i, er aflagte kabler fra gamle slæbemål til fly. Det at bilen er fjernstyret gør, at den kan køre mere eller mindre aggressivt og undvigende afhængig af piloten der skal trænes. For at sikre bilen så store overlevelsesmuligheder som muligt, er der restriktioner på i hvilke vinkler en pilot må skyde efter dækkene fra.

Der må ikke skydes i en vinkel på 40 grader lige foran bilen og 40 grader lige bag ved bilen. BMGR råder i øjeblikket over to ombyggede Ford Explorers firehjulstrækkere som kan fjernstyres fra Luke AFB.



### Top

*En anden fast bruger af BMGR-E er F-16 Fighting Falcons fra Luke AFB. Her skyder en F-16 med dens 20mm kanon mod et af banner målene.*

### Bund venstre

*Et af de rum hvor de missioner der flyves over BMGR overvåges. Operatørerne får blandt andet data fra de ACMI pods som er monteret på flyene.*

### Bund midt

*En af de nyeste anskaffelser til BMGR er et mock-up af et russisk SA-6 SAM site, med både radar vogn og missilramper. Disse vil give piloterne realistiske billeder i deres målsøgnings udstyr.*

### Bund højre

*Udtjente panserede køretøjer som dette bliver opbevaret på Gila Bend AFAAF, inden de transporteres ud på BMGR hvor de ender deres dage som træningsmål. Fotos af Søren Augustesen*



**Top venstre / bund højre**

High angle forbi flyvning af træningsområdet, inden næste strafe run.  
Fotos af Søren Nielsen

**Top midt**

En BDU-33 øvelsesbombe, et 30mm projektil, en Smokey sam, samt det amerikanske flag.  
Foto af Søren Nielsen

**Top højre**

Chokbølgen fra den kraftige 30mm patron som A-10'eren affyre kan ses her.  
Foto af Søren Augustesen

**Bund venstre**

Det store område som BMGR dækker gør, at der kan flyves store missioner med mange fly. Derfor er der også god plads i det store debriefing rum. På de fem lærreder kan der vises mange forskellige typer data, blandt andet data fra ACMI poden.  
Foto af Søren Augustesen

**Bund midt**

Piloten i denne Davis-Monthan A-10 har lige sluppet aftrækkeren, og røgen fra kanonen kan stadig ses bag flyveren.  
Foto af Søren Nielsen





## Range Management Office – Luke AFB

Alt hvad der sker på BMGR-E styres af 56th Range Management Office, kaldet "Snake Eye" i daglig tale, som holder til på Luke AFB, ca. 150 km fra BMGR-E. Det er her hele scorings systemet foretages, radar simulatorer styres, Smokey SAM's affyres og de fjernstyrede bliver kontrolleret. Det er også her de piloter der har været ude på skydeområdet kommer og bliver debriefet efter endt mission.

Når der flyves air-to-air missioner, er flyene udstyret med en Air Combat Maneuvering Instrumentation (ACMI) pod. Denne pod monteres på et af flyets våbenophæng, og indsamler data omkring flyets fart, højde, retning osv. Disse informationer streammes live til Snake Eye, hvor dem som leder øvelsen fra jorden kan se et 3D billede af luftkampen.

Alle data fra øvelsen gemmes, og kan ses igennem af piloterne efter missionen. Her har de mulighed for at gennemgå missionen i detaljer, og blandt andet se et computergenereret "det er hvad du så fra dit cockpit på det tidspunkt" billede for hver enkelt pilot, således at piloterne får mest muligt ud af debriefingen. Skulle forbindelsen til Snake Eye svigte, gemmes alle data også i ACMI poden, og kan downloades efter missionen.

Til at bedømme piloternes præcision med BDU-33 øvelses bomberne bruges, som nævnt tidligere, triangulering via to videokameraer monteret på tårne ude på skydebanen. Disse kameraer sender live billeder tilbage til en operatør i Snake Eye, som ser billederne fra de to kameraer på en splitskærm.

### Top venstre

*Low angle strafe run fra en Davis-Monthan A-10.*

### Bund venstre

*En Davis-Monthan A-10 drejer af efter at han har lavet et low angle strafe run, og skal væk fra potentielle fjender på landjorden.*

### Højre

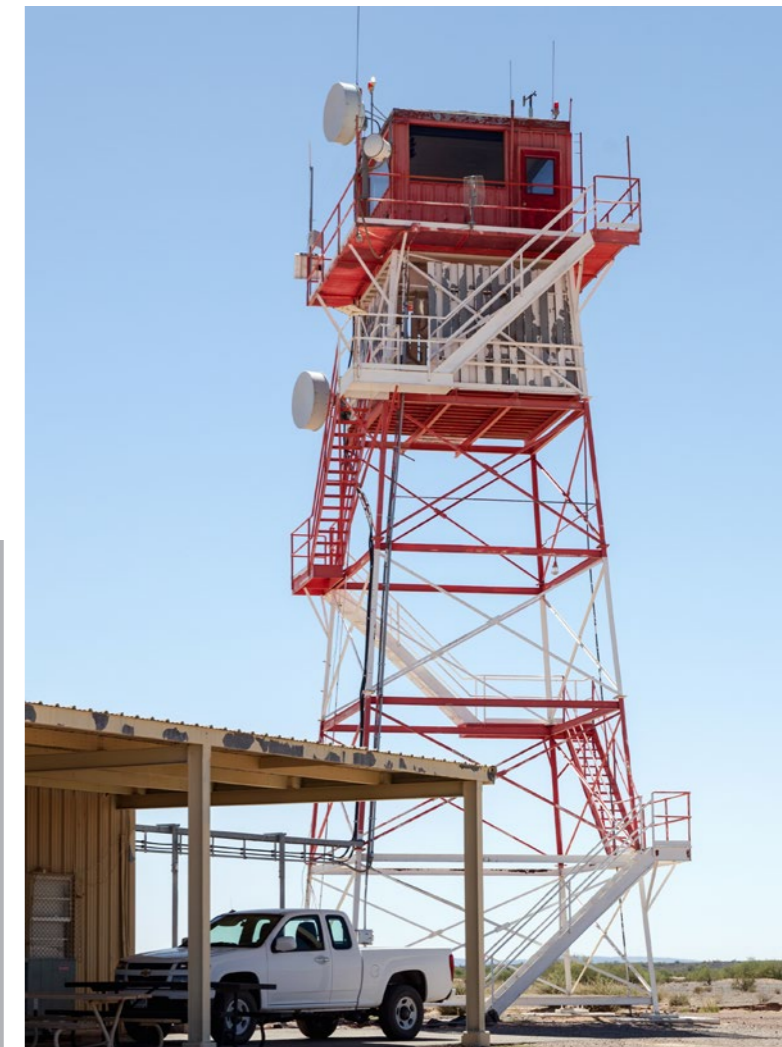
*Tårnet fra Range 4 på Barry M. Goldwater, hvor skydebanens flyveleder står og overvåger rangen.*

*Fotos af Søren Nielsen*

Når softwaren detekterer den hvide røgsky som BDU-33 øvelses bomben afgiver, fryser billedet på skærmen. Herefter benytter operatøren et joystick til at trække en linje ind over røgskjen på først den øverste skærm. Med et klik på joysticket springer cursoren ned på den nederste del af skærmen, hvor røgskjen igen markeres med endnu et klik.

Herefter kan softwaren udregne hvor langt fra målet, og i hvilken retning bomben landede. Afstanden og retningen meldes via radio til ATC'en på skydebanen, som efterfølgende fortæller piloten resultatet. Den hurtige tilbagemelding gør, at piloten kan foretage evt. justeringer i hans næste angreb.

En stor tak til Teresa Walker, Public Affairs Specialist, 56th Range Management Office, Luke AFB, og Mr. Chuck "Taco" Gutierrez, Chief, Air & Range Operations, 56th Fighter Wing, som har gjort denne artikel mulig.



# NAS OCEANA AIR SHOW 2005

TEKST & FOTO - ANDY BINKS

Andy Binks tager et tilbageblik på 2005 NAS Oceana airshowet, den gang man stadig kunne se den mægtige F-14 i luften!



En F-14D Tomcat fra VF-32 Swordsmen, fløjet af Lt. Jack "Rocco" Tangrudi og Lt. Joe "Smokin" Ruzicka, udfører et high-speed pass.

*Foto af Andy Binks*





## Oceana Air Show 2005

I denne anden artikel med nostalgiske tilbageblik på shows fra den gang hvor vi blev forkælet med både antallet af airshows og med forskellige flytyper til disse shows, ser vi i dag tilbage på US Navy's første "Pensioneringsshow" for deres store kat – Grumman's F-14 Tomcat, som fandt sted på NAS Oceana, som ligger på øst-kysten af USA, i mid-september 2005.

Showet startede som tidligere år, med en overflyvning af de typer der var på basen, hvorefter der var de individuelle displays. Dem som har været til et air show i USA, vil vide at de er vilde med showmanship – som for eksempel forbiflyvningen af de to F-86 Sabres, men samtidig mangler de dramatikken i de individuelle opvisninger som vi kender fra europæiske shows.

Der var tamme displays fra F-16, F-4 og F/A-18 Super Hornet, som eksempler på hvad fremtiden ville bringe. Efter fulgte det sære, men gribende, Legacy Flight, fløjet af fly fra USAF.

**Venstre**  
*Snodgrass og Shipley flyver en perfekt formation forbi publikum.*

**Bund**  
*Canadair CL-13A Sabre Mk.5, malet som USAF FU-222, fløjet af Dale Snodgrass, udfører en forbiflyvning i lav højde.*

*Fotos af Andy Binks*



## Oceana Air Show 2005

De førnævnte F-86 Sabres og Blue Angels satte lidt gang i showet, og boderne solgte Tomcat souvenirs i tonsvis. Showets helt store stjerne var naturligvis Tomcat'en. De tilbageværende eskadriller havde alle malet deres CAG Birds i farvestrålende eskadrillefarver, nogle i gamle bemalinger fra 1970'erne.

Tomcatene lettede og gav en fantastisk opvisning for det store publikum, som selvfølgelig endte med det traditionelle high-speed pass.

Da de havde afsluttet deres opvisning, landede de, og taxiede forbi publikum, viftende med amerikanske flag, mens de nød deres sidste øjeblikke før de skulle pensioneres, og stoppede så fotograferne havde mulighed for at få de sidste skud af dem.

Efter showet ændrede US Navy planerne for Tomcat'en og udskød deres pensionering med et år, hvilket betød at der kom endnu et "Pensioneringsshow" i 2006 – men sikke et første pensioneringsshow det var den varme september weekend!

### Top højre

En tæt formation af to privat ejede F-86 Sabres, en F-4 Phantom fra Tyndall AFB og en F-16 Fighting Falcon fra Shaw AFB.

### Bund venstre

"Any time, Baby". Et headon skud af en F-14 Tomcat.

### Bund højre

Bemalet i retro farver, taxier F-14D 164601 fra VF-101 forbi publikum, og viser dens flot bemalede hale.

Fotos af Andy Binks



# LUCKY 71 - WITTMUND

TEKST & FOTO - JESPER NIELSEN

Som et lille teaser event til "Phantom Pharewell", holdt JG71 en "Lucky 71" konkurrence på Facebook, hvor de første 71 fik lov til at komme ind på Wittmund, Jesper Nielsen var en af de 71. Læs hans beretning fra dagen.



Kan man sige nej til en Phantom? Nej, og slet ikke når den kommer i en retro bemaling og med fuld afterburner!

*Foto af Jesper Nielsen*

## Wittmund Lucky 71 - Ich melde mich ab!

Jagdgeschwader 71 "Richthofen" er baseret på Fliegerhorst Wittmundhafen og flyver på sidste vers med deres F-4F Phantoms. Noget der vil blive fejret med et airshow på Wittmund d. 29. juni. Airshowet bliver kaldt "Phantom Pharewell", og under selve airshowet vil de sidste Phantoms lave en såkaldt "fly-out" fra basen, og de første EF-2000 Eurofightere vil lave en "fly-in", som markerer at de nu er baseret på Wittmund.

JG71 havde via deres Facebook side reklameret med at de ville afholde et lille mini spotter arrangement samtidig med at den alm. presse fik adgang til basen den 8.maj. De havde så været så kreative at de kaldte det for "Lucky 71" - Hvilket kun gav plads til de første 71 spottere som var interesseret og nåede at tilmelde sig via deres side. Det tog vist kun 3 minutter inden der var udsolgt.

FLYMAG var på pletten og var blandt de "Lucky 71", og bringer jer der skal til "Phantom Pharewell" en lille teaser for hvad i har i vente.

Der er endnu 9 Phantoms tilbage på basen, og de præsterede at have næsten alle klar. 4 stk på almindelig vagttjeneste (QRA), og så de 4 stk, som der er speciel bemalet. Den sidste var på værksted. Så en oppe-procent på ca. 89 er ikke dårligt.

Arrangementet startede kl. 9 på basen, hvor vi 71 forhåbningsfulde spottere/fotografer blev kørt til flyvepladsen. Vi startede på vest-siden af banen og fik serveret en take-off af F-4F 38+10 og EF2000 30+84. Herefter var det en hurtig samling i busserne, for at blive kørt om på den modsatte side af banen.

Fra den bedre position, så vi A-4 fra BAe taxiede forbi. Herefter var der en formationsflyvning af 1 Eurofighter og to F-4F. Men desværre lå de meget højt og da det samtidig var overskyet og noget dårlig sigtbarhed, blev det ikke til nogle fede fotos. Men muligheden kommer nok igen den 29. juni.



### Top/bund venstre

JG71 har malet 2 af deres tilbageværende Phantoms i retro bemalinger, hvilket er en fryd for øjet.

### Top højre

En A-4 fra BAe, som er baseret på Wittmund taxier forbi.

### Midt højre

De nye indbyggere på Wittmund, EF-2000 Eurofighter.

### Bund højre

JG71 har malet 2 af deres tilbageværende Phantoms i retro bemalinger, hvilket er en fryd for øjet. Fotos af Jesper Nielsen





**Top venstre**  
*Special bemaling i anledning af "Phantom Pharewell" arrangementet i juni måned i år.*

**Bund venstre/midt**  
*Det er godt at se at tyskerne gør noget ved markeringen af at de stopper med at flyve med Phantom, ved blandt andet at have malet 2 af deres Phantoms i retro livery.*

**Top højre**  
*De 4 forskellige bemalinger der er at finde på Wittmund, 2 retro, den nuværende og en "Phantom Pharewell" special.*

**Bund højre**  
*Den sidste camo type Tyskland får brugt på deres Phantoms. Sorgeligt at det snart er fortid.*

*Fotos af Jesper Nielsen*





#### Top venstre

The Spook står og overvåger Phantom hangaren.

#### Top højre

Udstyret med en tysk uniform, er The Spook malet på halen af "Phantom Pharewell" F-4'eren.

#### Bund

"Phantom Pharewell", et syn man kan glæde sig til at se, hvis man kommer til "Phantom Pharewell" airshowet i juni på Wittmund.

Fotos af Jesper Nielsen

## Wittmund Lucky 71 - Ich melde mich ab!

Til gengæld fik vi mulighed for at fotografere F-4F 37+01 (First In - Last out) ved dens forblifvning i lav højde og med de karakteristiske sorte streger efter sig. I det øjeblik den flyver forbi begynder solen at skinne igennem små huller i skydækket.

Hvad man ligger i netop det, er vist meget individuelt. Men uanset hvad, så var det fedt at der endelig kom godt vejr.

Efter et meget kort airshow, blev vi igen flyttet til vestsiden af banen, hvor alle fire retro F-4F og en Eurofighter var placeret foran en af de store "Richthofen" hangarer.

Her kunne vi nærstudere de fire retro maskiner. Tre af dem var i forskellige camouflage skemaer brugt gennem tiderne. Den sidste var malet blå med guld streger og dekorationer på haleroret. Her var "the Spook" udstyret med en tysk uniform med ordene "Ich melde mich ab" nedenunder

Det var en fornøjelse at få lov til at tage billeder af flyene mens piloter og groundcrew arbejdede på dem. Der var hverken indhegning rundt om flyene eller horder af folk.

Arrangørerne sørgede også for at give os gode muligheder for at skyde flyene fra anderledes vinkler, da vi havde fri afbenyttelse af flere stiger/trapper.

Som et sidste stop, fik vi set den ene F-4F der var på værksted til motoreftersyn. Lidt sentimentalt var det at se den store hangar med plads til fire Phantoms, stå næsten tom og at reservedele være nedpakket i store trækasser.

Sidst på dagen fik vi fornøjelsen af at se en Tornado 46+51 lette.

En stor tak til JG71, og især Uwe for at muliggøre dette arrangement.



# RIAT IGENNEM TIDERNE - '00 TIL '03

TEKST & FOTO - SØREN AUGUSTESEN

Negativ scanneren er igen støvet af, og hukommelsen er sat på prøve, i del 2 af denne artikel serie af Søren Augustesen som kigger tilbage på 15 år med Royal International Air Tattoo.



En An-72 Coaler laver en lav og interessant indflyvning til RAF Cottesmore til RIAT '00.

*Foto af Søren Augustesen*



## RIAT 2000

I år 2000 flyttede RIAT showet fra RAF Fairford til RAF Cottesmore, da landingsbanen og taxi banerne på RAF Fairford skulle asfalteres om. Vejret viste sig fra den typiske engelske sommer – gråt, vådt og meget koldt. En del af flyene måtte aflyse deres display pga. lave skyer. Blandt højdepunkterne i opvisningen var MiG-29 Fulcrums fra Ungarn og Slovakiet. Blandt højdepunkterne på jorden var en fransk Mirage IV, endnu et fly som ikke er mere. Andre interessante fly var An-72 Coaler, Tu-22 Backfire og et par Mirage III'ere.

Temaerne fra showet var 60 års jubilæet for Battle Of Britan, 75 år jubilæet for University Air Squadrons, og Airlift 2000, som satte fokus på de mange opgaver de militære transportfly udfører. Dette tema tiltrak mange transportfly fra hele verden.

## RIAT 2001

I 2001 blev showet igen afholdt på RAF Cottesmore da reparationerne på RAF Fairford endnu ikke var færdige. For en gangs skyld var vejret godt under showet, og der var igen mange mennesker på de to dage selve showet varede.

Desværre var showet lidt af en skuffelse for mange entusiaster, da mange af de mest interessante fly som skulle komme, meldte afbud i sidste øjeblik. Mest savnet var nok den Harbin Hong-5, som desværre punkterede på det ene hjul under en landing kort før showet, hvilket betød at den kørte af banen og den ene vinge knækkede af.

### Top

En anderledes bemaling på denne Canadiske CF-188 Hornet, som også deltog i flyveopvisningen.  
Foto af Søren Augustesen

### Bund venstre

2 F-15 Eagles fra RAF Lakenheath letter i formation på afrejsedagen om mandagen efter showet.  
Foto af Søren Augustesen

### Bund midt

En F-117 Nighthawk laver en flot forbiflyvning under dens opvisning.  
Foto af Søren Augustesen

### Bund højre

En af to Rumænske MiG-21 Lancer taxier ind efter den er ankommet før showet.  
Foto af Søren Augustesen







En af de mest spektakulære formationer der har været ved RIAT, var denne formation med de 9 Red Arrows og en F-117A Nighthawk.  
*Foto af Søren Augustesen*

## RIAT 2001

Ligeledes meldte USAF at B-2'eren kun ville lave forbiflyvninger, og de franske E-2 Hawkeyes meldte afbud i sidste øjeblik. På static området, så det straks bedre ud, Eurofighter, JSF, Mako LCA og en Gripen – men desværre var de alle af plastik :- ( Et af højdepunkterne var en Rumænsk MiG-21 Lancer, og der var ikke kun en på static, der var også en i opvisningen. Desværre var den displayline så langt væk, at man stor set kun hørte den.

Temaerne for showet var "Women in Aviation" og "Training 2001". Showet markerede også 30 års jubilæet for Air Tattoo, det første blev holdt på North Weald i 1971 Dengang deltog omkring 100 fly og fem udenlandske flyvevåben. 30 år senere deltog og 30 forskellige nationer og over 350 fly.

## RIAT 2002

RIAT 2002 vil af mange blive husket for én ting – køer! Og her er der ikke tale om de firbenede, græsspisende, mælkeproducerende køer, men om den slags hvor rigtig mange mennesker står efter hinanden i MEGET lang tid.

I 2002 vente Air Tattoet tilbage til RAF Fairford, som er en "amerikansk" base, og efter angrebene den 11 september, skruede amerikanerne sikkerheden op på fuldt blus. Det betød at alle tasker skulle enten skannes eller undersøges af militært personel, og alle tilskuere blev tjekket med metal detektorer.

Dette skabte kilometer lange køer ved indgangene, og det – kombineret med at to år fravær fra Fairford tilsyneladende betød at politiet fuldstændig havde glemt hvordan man håndterede trafikken på de små veje omkring basen – betød at mange folk først holdt i kø i flere timer i bilen for at komme ind på parkeringsområderne, og herefter stod i kø i flere timer for at komme igennem sikkerhedskontrollen, og endnu et par timer i kø for at komme ud fra området efter showet.



### Top venstre

En sjælden gæst på den europæiske airshow scene er det amerikanske A-10 Demo team, men de var tilstede til RIAT 2003.

### Top højre

En tysk Tornado med tigerbemaling.

### Bund

En anden sjælden gæst til showet, var denne franske E-2C Hawkeye.

Fotos af Søren Augustesen





## RIAT 2002

Selve flyveopvisningen gik ikke helt efter bogen om lørdagen, da den italienske G-222 lavede en lidt for hård landing, som resulterede i at næsehjulet kollapsede. Den blokkerede banen i næsten 3 timer, og betød aflysning af F-15, B-52 og Patrouille Suisse. Et af showets temaer var 60 års jubilæet for USAAF ankomst i England under 2 Verdenskrig. Det betød at USAF stillede med B-1B, B-2, B-52, F-117 og F-15 i flyveopvisningen. Et andet tema var "Salute to Bomber Crews", der var en hyldning til de amerikanske og britiske bombebesætninger der fløj under anden verdenskrig.

## RIAT 2003

I 2003 havde folkene bag showet fået bedre styr på både trafikken og på sikkerhedskontrollen, hvilket gav langt kortere køer for at komme ind. Medvirkende til dette var dog også at der kom ca 75.000 færre mennesker sammenlignet med 2002 showet. 2003 var også 100 året for Wright brødrenes første flyvning, og det blev naturligvis markeret som et af showets store temaer, og mange museums fly var blevet fragtet til Fairford hvor de blev udstillet.

I flyveopvisningen var højdepunkterne en Airbus A330 fra "AirTanker Ltd" som demonstrerede den lufttanknings potentiale ved at flyve i formation med to Tyske Tornado fly. En Tysk F-4F Phantom gav en af den sjældne opvisninger med masser af røg og larm. Højt på listen kom også en unik formation med en F-117 og Red Arrows der lavede en flot forbiflyvning. Et af de mest sjældne displays var A-10A Thunderbolt II fra USAF. Den gav en glimrende opvisning, som dog blev lidt ødelagt af en hyperaktiv overpatriotisk amerikansk speaker.

Udover 100 året for Wright brødrenes flyvning var årets tema "Ocean Watch 2003". Et tema som tiltrak mange maritime fly fra mange forskellige lande. En del af disse deltog også i flyveopvisningen.

### Top venstre

Den, dengang nyrestaurerede, Sea Vixen, før den fik den hæslige Red Bull bemaling. Idag er den heldigvis tilbage i de farver som den bar i sin tid i Royal Navy  
Foto af Søren Augustesen

### Bund venstre

En Dansk Hercules med jubilæums bemaling lander på Cottesmore for at tage del i static delen af Airlift 2000.  
Foto af Søren Augustesen

### Top højre

En fransk Rafale "vinker farvel" under afrejsedagen.  
Foto af Søren Augustesen

### Bund højre

Den majestatiske Mirage IV lander på Cottesmore for at deltage i RIAT 2000.  
Foto af Søren Augustesen

# TEMA FOTO - BOEING

UDVALGTE TEMA FOTOS INDSENDT AF VORES LÆSERE



USAF #29000 AF1, med President Obama ombord under landing i CPH. Billedet er taget fra en båd strategisk placeret, med en 300mm f/2.8, da ankomsttiden var 0650 om morgenen. Foto af Jacob Thomsen



Dette er en meget sjælden Boeing 100E (exportudgave af P-12E, som blev brugt af US Army Air Corps), udstillet ved Royal Thai Air Force Museum ved Don Muang lufthavnen nord for Bangkok. Flyet er et af to, der blev leveret til Thailand i 1931.  
Foto af Erik Frikke



Foto af Jesper Nielsen Spaztek



Foto af H. J. Fruensgaard



Foto af Søren Nielsen



En KC-135 fra 100th ARW baseret på RAF Mildenhall i England, ses her lande under spotterdagen til airshowet på FSN Aalborg i 2012.  
Foto af Jesper Nielsen



Boeing 747 Dreamlifter  
Foto af Søren Augustesen



# NÆSTE UDGAVE AF FLYMAG MAGASINET

Næste udgave af FLYMAG Magasinet udkommer til september. I det nummer vil du blandt andet kunne læse om Forceval 2013 øvelsen på Fliegerhorst Schleswig samt tilbageblikket på RIAT forsætter. FLYMAG redaktionen bestræber sig på at komme ud så meget som muligt hen over sommeren, for at dække de store begivenheder.



## INFORMATION

I anledning af Phantom Pharewell - udfasning af de sidste F-4 Phantoms i Luftvaffe, vil næste udgaves team foto være: "F-4 Phantom". Alle Phantoms tæller, om det er tyske, græske, amerikanske eller hvor den kommer fra er godkendt. 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](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