



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 3 - Augusti 2010



Ungdomsläger 2010

Flygdag i Linköping + Kebnekaise från ovan + Biafrakriget i fokus



I DETTA NUMMER

FFK-Nytt

Tidning för Frivilliga
Flygkårens medlemmar
och samarbetspartners
Ansvarig utgivare
Sven-Inge Ander
ISSN 1654-6105

Redaktion och layout
Sandra Trankell
Martin Trankell
E-post: red@ffk.se
Tryck: Exakta

FFK Kårstab

Flottiljvägen 4,
611 92 Nyköping
Stockholm/Skavsta
Flygplats
Telefon vx1 0155-289971
Fax 0155-289977
Mail ks@ffk.se
Hemsida ffk.se
Styrelsen har sitt
säte i Nyköping

Bidrag från läsekreten
välkomnas. Redaktionen
förbehåller sig rätten
att redigera allt material.

Lämna gärna material
fortlöpande. Sista dag att
lämna material till nästa
nummer: 11 oktober 2010



Mäktig uppvisning på
flygdagen i Linköping

12

Testflygning av
nytt ultralätt flygplan

22



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHFENS KRÖNIKA
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 YOUNG PILOTS LÄGER PÅ ÄLLEBERG
- 8 NYHETER
- 10 FLYGINSATSGRUPPEN ÖVADE I VILHELMINA
- 11 ÄLVSBERGSGRUPPEN BESÖKTE RONNEBY
- 16 BUNGELÄGRET 2010
- 24 UNGDOMSLÄGER PÅ SJÖBO FLYGFÄLT
- 27 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 28 SVENSKT FLYGPLAN DELTOG I KRIGET I BIAFRA
- 32 GRÄSFÄLTSTEKNIK I DETALJ



FFK-övning runt
Sveriges högsta topp.

30



Bild framsida:
Flygplan fyllda med förväntansfulla
ungdomar genomför motoruppkörning
på årets Bungeläger.
Foto: Martin Trankell



Kärchefen har ordet

Motvind

Frivilliga Flygkårens situation kan i dag jämföras med förhållanden under flygning. Man startar och landar helst i motvind. Det ger lägsta fart relativt marken vilket ger kortaste rullsträcka. Detta för att få bästa möjliga flygsäkerhet. Under sträckflygning kan dock kraftig motvind göra att vi står nästan stilla och till och med backar om piloten flyger en gammal Piper Cub. Resultatet blir ineffektivt och dyrt – utan att det tillför någon flygsäkerhet.

Läget för FFK just nu är att vi upplever en kraftig motvind i våra relationer till Transportstyrelsen (TSL). Vi har snart gjort allt för att påverka vår situation så att FFK kan fortsätta vara en viktig del av samhällets krisberedskap vilket andra myndigheter har stort intresse av. Höga tjänstemän inom TSL säger att man inte avser att stoppa FFK. Utvecklingen senaste året ger andra signaler.

De senaste åren har luftfartsmyndigheterna förlängt vårt operativa tillstånd med två år i taget. Den senaste förlängningen fick vi beskedet av TSL att den bara gäller åtta månader, det vill säga året ut. Dessutom togs en av FFK:s över 40-åriga behörigheter ur tillståndet bort. Det är behörigheten att vid behov beordra (för uppdraget speciellt utbildade) piloter att flyga under lägsta höjd: 150 meter.

Utan att ha tagit någon kontakt med de myndigheter som använder FFK i sina krisberedskapssystem, har TSL uttalat att "lågflyg är onödigt".

Vi har överklagat till regeringen att vårt tillstånd inte längre tillåter lågflyg vilket inskränker vårt samhällsnyttiga flygande.

En ny luftfartslag träder ikraft första september. I den finns inte begreppet "luftfartsverksamhet av särskild art" som FFK opererar under idag. Även hjälpflyget saknas i de nya reglerna. Enligt uppgifter betyder det att FFK i framtiden måste ha ett bruksflygtillstånd.

Efter rekommendation av TSL:s chefsjurist har vi uppvaktat Trafikutskottet och Civilutskottet som positivt har tagit del av vårt problem. Likaså Näringsdepartementet har tagit del av vår problematik för att försöka påverka skrivningen av förordningen till den nya luftfartslagen. Nu vet vi vad som gäller i förordningen. Det är TSL som bestämmer hur FFK kommer att tillåtas operera inom ramen för den nya lagen. På sätt och vis är vi nu tillbaka till ruta ett.

Kravet på bruksflygtillstånd med dagens definitioner omöjliggör FFK:s verksamhet efter 2010-12-31. FFK har inte tillräckligt antal kommersiella piloter som är gripbara för att bemanna organisationen.

För att söka stöd för vår verksamhet och få ytterligare belysning av de krisberedskapsansvariga myndigheternas behov av FFK:s tjänster har alla myndigheter och organisationer som använder



FFK idag tillskrivits med en fråga hur de ser på om FFK upphör som organisation. Svaren har börjat komma in och de visar på ett starkt stöd för FFK. Fler svar kommer när myndigheterna når full bemanning efter semestern.

Vi kan nu bara avvakta regeringens behandling av överklagandet och även se hur de olika myndigheternas syn på FFK kan påverka TSL denna gång. Blir det ett för Sveriges krisberedskap och FFK positivt beslut? Flera personer som vi mött i lagstiftarnas korridorer har uttalat att Sveriges lagar och förordningar ger stort utrymme för att bedriva samhällsnyttig verksamhet – om bara viljan finns hos myndigheter och dess handläggare.

Vi flygare är ett släkte med starkt psyke. Flyger vi över okänd och svårnavigerad terräng drabbas vi inte av missmod utan fortsätter med säker "tröghetsnavigering" tills vi ser ett mål som kan föra oss till en säker plats.

På samma sätt kommer vi att oförtrutet att kämpa tills vi har statsmakternas beslut som möjliggör vår verksamhet för att fortsätta stödja samhället i krissituationer. En sådan resurs som FFK kan och får inte läggas ner på grund av att jurister inte kan placera vår verksamhet inom ett regelverk. Regler är till för att tolkas och inom givna ramar kan mycket rymmas - om viljan finns. Regler kan och ska användas för att utveckla verksamheter och inte avveckla en väl fungerande krisorganisation. Flygsäkerhet förutsätter en klok tillämpning av regelverket.

Återkommande till att flygplanstypen Super Cub flyger långsamt, som jag började krönikan med, så är det enligt regelverket inte tillåtet att använda flygplanstypen i tillståndspliktig verksamhet.

Eftersom Super Cub är en av de mest perfekta flygplanstyperna för FFK:s spaningsuppdrag har vi sökt dispens att även få använda Super Cub - dispensen beviljades men bara året ut!

Det går att tillåta samhällsnyttig verksamhet om viljan finns.

Flygarhälsningar
Sven-Inge



UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID

Young Pilots verksamhet fortsätter att växa. Förutom de redan tidigare etablerade flyglägren har det i år genomförts flygläger i Mora, Sjöbo, Bunge, Sätenäs/Kårstaben och på Ålleberg. På nya platser är det inte lika lätt att få deltagare men Mora är ett bra exempel på hur en god samverkan med den lokala flygklubben ger bra anslutning. Samarbete är alltid A och O och det lyckas alltid bäst när det finns en eldsjäl som driver på.



UTBILDNING

Kurserna i Under Water Escape (UWE) fortgår även under hösten. De piloter som är aktuella kallas till utbildning av kårstaben. Det gäller såväl hemvärnspiloter som KB- och FIG-piloterna. Årets kurser innefattar även utbildning för användande av luftflaska i samband med utrymning av flygplanet under vatten.



Årets första grundkurs i lågflygning ställdes in på grund av att vi blev över-askade av islänningarnas vulkaniska aktivitet. Nästa kurs gick dock planenligt liksom kompletteringsutbildningen i juni som även i år förlades på Mora flygplats. Höstens grundutbildning i lågflyg genomförs på kårstaben i Nyköping. Resterande kontroll och kompletteringsutbildning lågflyg för årets till lågflygcheck utvalda piloter, kommer även i år att genomföras regionalt i landet av våra flyglärare.



KRISBEREDSKAPS- OCH FLYGINSATS-GRUPPER (KB och FIG)

Grundkursen för krisberedskapspersonal genomförs i oktober. Specialutbildningarna för samverkan med Sjöfartsverket, Trafikverket (väg o järnväg), Svenska kraftnät, Strålsäkerhetsmyndigheten och flera andra samhällsorgan fortgår med såväl regionala som centrala lokaliseringar.



Årets regionala samövning RSÖ genomförs sista veckan i augusti på Tierps flygfält i norduppland.

I år är det flyginsatsgrupperna FIG från Stockholm, Uppland och Värmland som ska träna, testa och utveckla samverkan med en rad olika myndigheter. Det är myndigheter som FFK (enligt uppdrag från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap MSB) ska bistå med aktuell lägesinformation i Sveriges krisberedskap. Under årets RSÖ samverkar FFK med Länsstyrelsen, Strålsäkerhetsmy-

nigheten SSM, Trafikverket (väg o järnväg), Sjöfartsverket, Räddningstjänsten, Vattenfall och Svenska Kraftnät.

HEMVÄRNSFLYGET

Både bemanning och avtalsuppfyllnad har förbättrats avsevärt under senaste tiden med en god tillströmning av nya hemvärnsflygare - även kvinnliga. Det finns dock ännu vakanser och en viss personalomsättning är naturlig. Anmäl tilltänkta hemvärnsflygare till kårstaben så fixar Bengt-Arne avtalen med Hemvärnet. En befattning i hemvärnsflyget innebär att kvinna och man även är hemvärnssoldat. I den rollen ingår inte bara att flyga utan även grøntjänst i modern militär uniform och utrustning, vapenutbildning i pistol och så vidare.

Hemvärnet övergår även till nya avtalsvillkor där tjänstgöringstiden nu definieras i dagar i stället för timmar. Antal tjänstgöringsdagar är beroende av vilken befattningsnivå som placeringen avser. Lägsta antal dagar är fyra.



Alla funktioner i hemvärnsförbandet ska samövas vid en och samma hemvärnsvecka, som är en årligen återkommande krigsförbandsövning kallad KFÖ. Åtagandet enligt hemvärnsavtalet anses endast fullgjort om man deltar i den årliga hemvärnsveckan.

Vi på kårstaben uppmanar alla gruppchefer att begära av bataljonen/kompaniet att ni ska delta vid planeringen inför och att vara med i övningen. Vi är övertygade om att ni själva planerar väl genomtänkta övningar som ger oss fortsatt gott renommé. Lycka till.



UPPDRAGSFLYG, UTRUSTNING MED MERA

Se till att all överlevnadsutrustning fungerar som den ska. Kontrollera livbåtens vikt samt att väskan inte är trasig. Sätt en lapp på livbåtens handtag med datum/vikt/namn på den som utfört kontrollen. Även överlevnadsdräkt och flytväst är naturligtvis viktiga komponenter för dig i vårt säkerhetssystem.

Se information på FFK hemsida.



SKOGSBRANDFLYGET i FFK:s REGI

FFK administrerar bevakningen i 16 av länen. Ytterligare en kommersiell aktör har dykt upp på arenan för att med sina dubbla priser ta bort de ideella klubbflygarna från det brandflyg de skött i 50 år. En rättslig process pågår via förvaltningsrätten i Västra Götaland. Företaget företräds i rätten av Sky Movies

som i år ansvarar för brandflyget i Sörmland och Västmanland med dubbla priser för skattebetalarna.



RESTRIKTIONSOMRÅDEN

Tänk på att restriktionsområden kan vara aktiva dygnet runt och även helger. Kolla NOTAM innan flygning även om flygningen bara ska ske i närområdet



RAPPORTERA FLYGTID

Tillsammans med ditt nya medlemskort fick du även blankett för rapportering och anvisning om hur du kan rapportera via brev eller mail. Utebliven flygtids- och certifikatrapportering tolkas som att du är ointresserad av att delta som pilot i verksamheten. Ingen eller bristande rapportering = ingen flygning!



SKICKA KOPIA AV DITT CERT OCH MEDICAL

Transportstyrelsen har i det nya tillståndet ställt kravet att kårstaben ska ha en kopia av gällande behörighetshandlingar för alla som flyger i FFK. Det anses inte tillfyllest att ansvarig operativ flygchef och gruppchefer, såsom hittills, kontrollerar behörigheterna vid uppstart av en övning eller uppdrag. Se även separat informationsruta på detta uppslag.

ADRESSÄNDRING

Om du fått ny adress är det viktigt att vi får ett meddelande om det till kårstaben snarast möjligt. Det finns ingen automatisk

information till FFK från folkbokföringen. **MEDLEMSFÖRMÅNER**

- Utbildning till lediga befattningar i någon av de flyggrupper som arbetar för samhällets beredskap eller hemvärnet. För de placerade tillkommer sedan vidareutbildning och övning i aktuell befattning.

- Rabatt på Svenska Flygfält. KSAB lämnar medlemsrabatt på nypriset vid inköp av Svenska Flygfält för ny abonnent som inte haft prenumeration de senaste två åren. FFK medlem betalar endast 635 kronor (normalpris 830 kronor) vid nyköp av komplett pärm med ett års rättning. Om du handlar via KSAB:s hemsida måste du meddela till KSAB att du är FFK-medlem och önskar få det rabatterade priset. Vid förlängning av befintliga abonnemang av rättningstjänsten gäller ordinarie pris 610 kronor för 2010.

Ring Anders på KSAB: 08-764 60 80 för ytterligare info.

- Rabatt på prenumeration av Flygrevyn. FFK-medlem betalar endast 380 kronor för hela året 2010. Nya som prenumererar under året via FFK får alla utgåvor 2010 i brevlådan. Normalt prenumerationspris 415 kronor.

- Förstärkning av ditt försäkringsskydd vid deltagande i FFK-verksamheten.

För dig som vill flyga i FFK

Alla medlemmar som önskar delta som piloter i FFK måste varje år före flygning lämna in sina aktuella flygtidsuppgifter till kårstaben:

- Total motorflygtid
- Motorflygtid senaste de senaste tolv månaderna

Dessutom ska alla flygande medlemmar sända in kopia av:

- Certifikat två sidor
- Medicinskt certifikat
- Språkbehörighet (Nyare cert har detta inskrivet)

Dessa handlingar är vi skyldiga att arkivera.

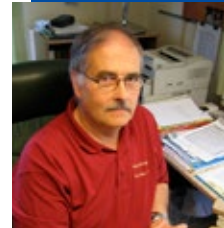
Sedan gäller att fortlöpande sända en kopia av förnyade handlingar till Kårstaben.

Sänd handlingarna, endera som:

- Papperskopia till **FFK, Flottiljv 4, 611 92 Nyköping**
- Scannad bilaga via mail **medlem@ffk.se**
- Digitalfoto av handlingarna via mail **medlem@ffk.se**
- fax **0155-289977**

Utebliven flygtids- o certifikatrapportering **tolkas som ointresse för deltagande i den flygoperativa verksamheten.**

Personal på Kårstaben

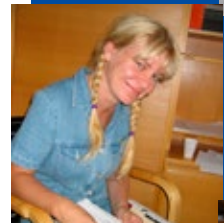


Sven-Inge
Kårchef
0155-28 99 72
sven-inge@ffk.se

Ulf
Stf kårchef
0155-28 99 73
uffe@ffk.se



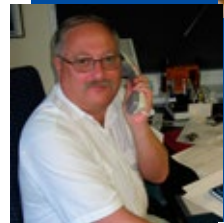
Lotta
Adm kårstaben
0155-28 99 69
lotta@ffk.se



Helene
Adm flygavdeln
0155-28 99 69
helene@ffk.se



Bengt-Arne
Militära kontakter
0155-28 99 74
b-a@ffk.se



Lars-Göran
Flygchef
0155-28 99 79
lg@ffk.se



Hannele
Adm uppdragsflyg
0155-28 99 69
Hannele@ffk.se



Flygchefen

Planering och åter planering. En flygning, oavsett hur lång eller kort, kräver alltid planering. Brister i planeringen leder ofta till de haverier som sker. Vilken planering behövs? Vi har ett regelverk som styr detta – och några punkter vill jag speciellt ta upp.



Startprestanda:

Under sommaren är luften tunnare. Är gräset inte klippt samtidigt, som regnet öst ned i en veckas tid, är marken mjuk. Hur påverkar detta din startprestanda? Startsträckan blir längre än normalt. Det är viktigt att vi använder vår POH (Pilot Operating Handbook) och förstår hur prestandan försämras. Är fältet 600 meter på oklippt gräs så kanske vi inte kan starta med full last denna dag.

Vinden kan hjälpa dig om den ligger rakt i banan. Vinden brukar tyvärr inte vara konstant utan pendlar ofta i olika riktningar. Har vi sidvind med 90 graders infall och 15 knop i styrka, kan den ena stunden ge 30 grader medvind och i andra stunden 30 grader motvind. Det påverkar start och landning väldigt mycket. Det innebär att du kan ha 7-8 knops motvind ena stunden som plötsligt slår om till 7-8 knops medvind.

Vindförändringen kan göra att flygplanet når stall (förlorar lyftkraft) i startögonblicket eftersom farten kan ändras med så mycket som 15 knop. Vi roterar (lyfter nosen till startläge) vid 55-60 knop och flygplanet stallar ofta vid 45-50 knop. För att starta säkert måste vi höja farten något innan vi roterar. Detta förlänger naturligtvis startsträckan markant. Räcker då vår tillgängliga startsträcka till? Titta i POH för ditt flygplan och se hur vind, värme och banbeskaffenhet påverkar startprestandan.

Bränsleplanering:

Vi kan inte trycka för ofta på vikten av att göra riktiga beräkningar. Enligt VFR-regler skall vi kunna nå målet, landa och ha 45 minuters flygning kvar i tankarna. I FFK-flygningar når vi sällan upp i maxlast – en faktor som ofta

annars är en begränsning i våra små flygplan. Därför bör besättningen alltid ha fulla tankar när vi genomför uppdrag. När vi tränar i flygplatsens närhet gäller fortfarande att ha tillräckliga reserver vid landning. Det är inte acceptabelt att starta för en timmes flygning och sedan landa med tio liter i tankarna. Det är oansvarigt! Både mot dig själv nära och kära men också mot hela samhället.

När vi flyger lågt eller tränar start och landning så flyger vi på rik blandning. Detta medför att det åtgår mer bränsle än när vi flyger i planflykt på 5 000 fot. En Piper Warrior drar kring 32 till 35 liter i timmen i planflykt men upp till 45 liter i start och landning och vid lågflygning.

Ett exempel: Vi utgår från att vi har 100 liter i tankarna och ska flyga två timmar. Om vi har en förbrukning på 32 liter i timmen, så har vi 36 liter kvar i reserv. Vi klarar flygningen med god marginal ur beräkningssynpunkt. Verkligheten kan vara helt annan då vi oavbrutet flyger lågt med rik blandning. Det gör att det åtgår närmare 90 liter under våra två flygtimmar. Vi har då tio liter kvar vid landning. Vi hamnar i en mycket prekär situation. Skulle vi få väntläge i tio minuter kommer vi inte fram då även åtta liter är outnyttjbart i tankarna. Haveriet blir ett faktum. Vi har sedan länge hamnat i ett nödläge då vi förbrukat mer bränsle än vad som är regelmässigt acceptabelt.

Det har skett flera haverier där besättning har räknat på fel bränsleförbrukning. Titta därför i flygplanet POH. Släng ett öga vid hur mycket bränsle ditt flygplan drar om du flyger på rik blandning kontra ekonomisk blandning.

Kom ihåg att det är alltid roligare att flyga säkert.

Lars-Göran Johansson

YOUNG PILOTS

Segelflygläger med YP på Ålleberg



Under helgen den 22-23 maj samlades sex killar och fyra tjejer vid Ålleberg för att prova på segelflyg. Nästan ingen hade tidigare suttit i ett segelflygplan.

Lördagen bjöd på ett fantastiskt väder med sol, värme och svag vind. Under ledning av Anders Blom och hans flyglärare hann ungdomarna med hela 30 flygningar, i bland annat motorseglaren Grob 109. Vinschning blev det med Bergsfalke och ASK21, bogsering med Duo Discus.

Söndagen lyckad

Söndagen började kallt, dimmigt och molnigt. Men efter frukost klarnade det upp och var fullt flygbart. Vid tolvtiden tittade också solen fram. Söndagen blev så lyckad att vi hann med ytterligare

20 flygningar med Bergsfalke och Duo Discus. Det blev uteslutande bogsering på söndagen, då vindriktningen inte var optimal för vinschning. Vi åt en gemensam lunch före utvärderingen i lektionssalen och hemfärden.

Vi fick en trevlig inkvartering i stugorna på Ålleberg. På lördagskvällen passade vi på att gå på segelflygmuseet. Hans Folkesson, Segelflygförbundets ordförande, kom inflygande under kvällen och hälsade på oss. Sedan ägnade vi resten av den ljunna kvällen till att sitta och snacka flyg på startrampen ända till solnedgången.

Mycket flygning för samtliga

Totalt fick varje deltagare fem flygningar var. Det blev totalt 50 flygningar avverkade på denna helg. Alla var entusiastiska. Ingen

tyckte det var otäckt eller mårde dåligt.

Stort tack till Anders Blom med flyglärare för en effektiv och mycket trevlig segelflygshelg. Lägre arrangerades av Young Pilots O-län (Göteborg) i samarbete med Svenska Segelflygsförbundet. Det finns ett litet bildspel på YouTube för den intresserade. Sök på "Ålleberg Young Pilots" så kommer du rätt.

Text & foto: Per Rapphed
Ungdomsledare i O-län
För FFK Young Pilots

Piloter i storstrejk



Foto: SPF

Svensk pilotförening med närmare 2 000 inrikespiloter gick i mitten av juni ut i generalstrejk. Anledningen till den fackliga striden har varit förslaget att piloter själva ska bilda konsultföretag och anlitas via dessa.

Pilotföreningen, som är sveriges största fackliga organisation för piloter, varslade om strejk redan i maj. Strejkdatumet sköts upp men blev en realitet i mitten av juni då förhandlingar inte gett någon definitiv lösning.

- SPF:s krav på ett avtal som tillgodoser svenska piloters grundläggande trygghet är alltså inte uppfyllt i medlarnas bud, säger SPF:s ordförande Gunnar Mandahl på organisationens hemsida efter strejken.

Många passagerare drabbades

Bakgrunden till konflikten är att många flygbolag under lågkonjunkten sagt upp kontraktanställd personal. Några flygbolag har planerat att välkomna piloterna tillbaka – men som egna företagare och konsulter. Svensk Pilotförening har oroats av utvecklingen och hävdar att förslaget kommer påverka flygsäkerheten och försämra arbetsvilkoren för piloterna.

Under strejken stod en stor del av Sveriges inrikestrafik still. Så många som 20 000 passagerare drabbades och flera branchorganisationer sympatistrekande.

En twittrande astronaut

Internet och de sociala medierna når nu verkligen överallt. Från den internationella rymdstationen ISS twittrade den japanska färdteknikern och tillika astronauten Soichi Noguchi friskt under sin vistelse.

Soichi deltog fram till i juli på det 23:e långtidsuppdraget ombord på ISS. I över ett halvår laddade han upp bilder och information direkt från rymdstationen. De många hundra bilderna visar främst olika kända platser på jorden – men också väderfenomen och natur. Den japanska rymdresenären passade också på att fotografera vulkanen Ejfjallajökulls utbrott på Island. Även flera spektakulära bilder på den dockande rymdfärjan och rymden i sig finns i hans galleri.

Sista resorna med rymdfärjorna

De amerikanska rymdfärjorna är efter trettio år på väg att fasas ut. Än så länge står ingen ersättare redo för att fylla rymdstationens underhållsbehov. Rymdprogrammet har också stött på vissa problem i och med lagändringar på inrikespolitisk nivå i USA. Finansieringen står och faller med ett nytt lagförslag



som avser lätta skattebördan för den amerikanska befolkningen. Istället är tanken att lägga ut rymdprogrammet på privata finansärer.

Tills vidare är det tänkt att de ryska Soyozraketerna ska fylla uppgiften med att underhålla rymdstationen.

Vulkanpåverkan

Eyfjallajökulls utbrott under årets första månader börjar nu allvarligt visa sig i passagerarstatistiken. Under maj månad var passagerarantalet bara 75% av vad det varit under samma månad i fjol.

Den 24:e maj publicerades den sista askvarningen från den engelska bevakningscentret Met Office. Utbrottet hade då påverkat flygbranschen i mer än en månad och skapat stora problem för många semesterfarare. Met Office påpekar att det är först när augusti går mot sitt slut som vi kan bli säkra på att vulkanen har lugnat ned sig. Det är inte ovanligt att vulkanutbrott tar ”pauser” under sin levnadscykel för att sedan återgå till ett utbrott med stor styrka.

Osäker påverkan

Det är okänt hur stor påverkan ett eventuellt nytt utbrott skulle innebära. Främst råder det skilda meningar om



askans potentiella utbredning och ett eventuellt nytt utbrotts styrka. Privatflyget och kolvmotorflygplan påverkades inte i samma utsträckning av det föregående utbrotten.

Många mindre flygplan förbjöds till en början att flyga då flygklubbar, mindre flygbolag och flygskolor tog det säkra före det osäkra. Senare gav många operatörer dock tillstånd till flygning – några med kravet på utökade motorkontroller.

Soldrivet flygplan nattflög

Många piloter arbetar hårt och betalar bra för att få anteckna några flygtimmar i sina loggböcker. Men för André Borschberg blev det en billig historia när han som första pilot i världshistorien manövrerade sitt soldrivna flygplan under ett helt dygn.

Flygplanet Solar Impulse skrev flyghistoria i början av juli. Det är första gången ett soldrivet flygplan lyckas hålla sig flygande under en hel natt – endast med hjälp av batterier laddade på solenergi.

Även om flygplanet är specialbyggt och inte kan ta mer än en ensam pilot är rekordflygningen för många ett tecken på att batteri- och solfångartekniken börjar bli mogen större utmaningar. Rent

teoretiskt kan flygplanet hålla sig i luften veckor i följd. Det enda som begränsar flygtiden är pilotens uthållighet och motorns materialslitage.

Projekt inför framtiden

Solenergitekniken är fortfarande under utveckling. För att hålla flygplanet uppladdat har Solar Impulse en vingbredd som motsvarar en jumbojet. Men samtidigt handlar projektet inte bara om att utveckla nya, innovativa flygplan. Det är också ett budskap om framtiden, enligt projektets chef Bertrand Piccard.

- Målet är att flyga utan bränsle. Målet är att visa att vi kan vara mycket friare från fossila bränslen än folk tror.



Spionaget utrett

Den militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (MUST) utkom i juli månad med sin årsrapport. Utredningen är tänkt att belysa de problem som finns i svenskt närområde och för utlandsstyrkorna. Relevant för FFK och dess organisation är främst händelserna i närheten av Sverige.

Det förekommer underrättelseinhämtning mot flera svenska myndigheter, fastslår rapporten. Främst ligger intresset i att mäta Sveriges förmåga att möta och avvisa eventuella kränkningar. Fokus ligger på försvarsförmågan runt nordkalotten och i Östersjön – men också landets förmåga att agera internationellt. Utredningen påpekar också att svensk industri med kopplingar till försvaret ofta är världsledande vilket drar på sig ytterligare uppmärksamhet.

– Hotet från främmande underrättelseverksamhet riktar sig i första hand mot Försvarmaktens kvalificerade vapensystem och operativa förmåga. Intresset riktar sig främst mot sjö- och luftstridskrafternas förmåga och verksamhet, berättar rapporten.

Spionage fortfarande aktuellt

MUST uppmanar också personal verksam inom försvaret att vara aktsam på eventuella intrång och försök till

spionage. Det händer att främmande makter använder så kallad kontakttagning för att komma åt hemlig information. Rapporten berättar att officerare och anställda närmas av främlingar på ett oskyldigt sätt – i det verkliga livet eller via internet.

Kontakttagaren bygger därefter sakta upp en relation. Det kan sedan leda till rekrytering – alternativt en begäran om till synes oskyldig men förbjuden information som i det större perspektivet kan vara viktigt för Försvaret och landet.

Avlyssning har skett

Rapporten går vidare och beklagar att en del av Försvarmaktens personal är oförsiktig med den information de publicerar om sig själva – bland annat på sociala nätverk på internet. Dessutom är MUST oroad över ett par incidenter där anställda öppet diskuterat vapentransporter över telefon – något som är förbjudet. Rapporten belyser vikten av att iakta försiktighet under telefonsamtal och andra kommunikationshjälpmedel. Inte bara främmande makter kan lyssna på samtal – utan också kriminella ligor.

De internationella övningarna som skett i Sverige har ådragit sig uppmärksamhet. Rapporten påpekar att det i samband



Niklas Ehlén - Försvarets Bildbyrå

med övningarna funnits ett stort antal signalspaningsfartyg i närområdet. Samtidigt påpekas att ett ”offensivare uppträdande” har kunnat konstateras i denna signalspaning. Övningen Loyal Arrow – som skedde i samarbete med NATO tilldrog sig mest intresse runtomkring Östersjön.

Källa: Årsrapport från MUST - 2009

Flyginsats- grupperna övade i Vilhelmina

I slutet på maj samlades medlemmar från områdets FIG-grupp med länsflygchefen Lennart Ingman som övningsledare till en navigeringsövning med temat "Reka flygfält i närområdet utanför länsgränsen".

Länsflygchef Lennart Ingman hade tillbringat natten i klubbstugan och förberett en välkomnande morgonfika med briefing av dagens aktiviteter. Trackar lades ut och färdplaner beräknades och med fem minuters marginal drog vi iväg mot det första målet – Hallviken vid Strömsund. Under en blygrå regnhimmel och en frisk västanvind kunde besättningarna ana en intressant visuellflygningsdag på 500 fot ground – bland berg och med tummen på kartan.

Åskmoln

Vid Hallviken möttes vi av ett respektingivande muller från de upptornade molnformationerna. Efter en kort konferens skickades Bengt Bergsten upp för att kolla förutsättningarna på plats. Det såg ut att klarna upp i färdriktningen och strax var alla i luften igen och då mot Ramselefältet via en avstickare över Ålåsen.

I Ramsele mötte FFK:s tekniske chef Bo Söderberg upp med sin MFI 15 för att gå igenom dokument tillhörande Västerbottens FFK-maskiner. Ett och annat papper saknades ju på sina håll, men med lite god vilja och telefonerande löstes allt till det bästa. Länsflygchefens goda smörgåstårter och en stund på backen satt också fint.

Lågnavigering och insekter

Ramselefältet är ett gräsfält vackert beläget nedanför ett brant berg i väster och



Foto: Bengt Bergsten



Faxälven i öster. Det bjuder på intressanta inflygningar från båda hållen.

Rutten från Ramsele till nästa mål, Åsele/Genlanda, följde Ångermanälvens dalgång. För den golfintresserade är fältet ett utmärkt mål eftersom landningsbanan korsar golfbanan. Här fick maskinerna en välbehövlig rengöring av vindrutor och vingframkanter. De norrländska flygtygen började stiga upp från våtmarkerna, och många insekter var det att tvätta bort.

Nödsändare utlöst

Under tillbakaflygningen till Vilhelmina uppstod en dramatisk incident. I en av maskinerna utlöstes nödsändaren samtidigt som radiokontakten försvann. Det gick några oroliga minuter innan piloten återkom på annan frekvens och kunde meddela att allt var OK.

Efter tankningar på Vilhelmina flygplats bar det iväg på en "följa John"-flygning tillbaka till Åselefältet. Täten tog Bengt Bergsten och flygningen gick med luckor på minst 100 meter. Det visade sig svårare än väntat att hålla varierande höjder och inte gena i svängarna. Bengt var dock bussig och meddelade sina manövrer i god tid på radion. Övningen gick därför friktionsfritt.

Efter rostbiff med potatissallad i Åseleklubbens stuga tackade vi organisatörerna Lennart, Bengt och Klas-Göran Berg från Lycksele för en intressant och lärorik dag och skiljdes åt mot hemmafälten.

Text & Foto: Ulf Ericsson
Pilot Västerbottens län



Foto: Conny Birgersson & Åke Bohlin

Strålande besök i Blekinge

Älvsborgarna fick prov på Blekingesol, vind och värme vid vårens tvådagarsövning. 15 medlemmar hade hörsammat inbjudan till Ronneby. Basen var flygflottiljen F17 och FFK medlemmen och flygledaren Ingemar Olofsson blev populär och uppskattad på grund av sin mycket professionella ledning av aktiviteterna i luft och på mark. Terrängen var svårnavigerad och några hade vissa problem att hitta spåret.

Färden gick på morgonen den 5 juni från respektive flygklubb via Feringe till Ronneby. I Fering gjordes en kortare kaffepaus. Flygchefen Tord Svallfors hade beslutat att övningen skulle omfatta fem flygplan, vilket resulterade i att tre personer färdades i varje flygplan. Flygningen genomfördes på 500 fots höjd över marknivån och beräknade tider hölls hyfsat.

En av besättningarna fick stanna till och

kolla en misstänkt brand. (Dessbättre var det denna gång en kontrollerad brasa).

Navigeringsbanorna var mycket bra lagda, terrängen var främmande och krävande. Detta uppfattades positivt ur inläringssynpunkt och prestationerna blev bättre och bättre.

Samarbete med FRO

Sedan en tid tillbaka har FRO (Frivilliga Radioorganisationen) deltagit i FFK:s aktiviteter i Älvsborg. Fördelarna är många. Handhavandet av radion B96 har ställt till problem. Med stort tålamod har killarna från radioorganisationen handlett våra grupper.

Ett beslut togs vid utvärderingen av dagarna i Blekinge. Det ska göras ytterligare insatser för att få fram några superanvändare i varje flygklubb – alltså personal som

fått extra utbildning och är kompetenta nog att handleda andra i användandet av utrustningen. Dessutom skall en enkel manual utarbetas. Utbildning i mindre grupper ordnas klubbvis.

Gästfrihet på flygflottiljen

Flygflottiljen bjöd våra grupper på en fin vistelse. Till vårt förfogande stod såväl bra logi och tillgång till matsal med välsmakande mat.

Vi vill från Älvsborgsgruppen rikta ett varmt tack till Flygflottiljen F17 i Ronneby. Hemresan den 6 juni gick via en fantastisk flygning i Blekinges skärgård, från Karlskrona till Karlshamn.

Text: Ingvar Bragd
Stf länsflygchef



Svenskt flyg 100 år inleddes storslaget med **Flygdag på Malmen!**

Det blev en gedigen flygfest när Linköping anordnade flygdag i mitten av juni. Evenemanget blev startskottet för firandet av det flygets jubileumsår. Samtidigt passade Flygvapenmuseet på att ha nyinvigning. Bland de 50 000 förväntansfulla åskådarna fanns en skara FFK-ungdomar från Stockholmstrakten.

Klockan var ställd ovanligt tidigt och prognosen lovade regn. Men med en rejäl frukost i magen och regnjackan åtdragen gick jag med förväntansfulla steg ut i regnet morgonen den trettonde juni. "Svenskt flyg fyller 100 år" kunde ju trots allt bara bli bra.

Young Pilots samlades på centralstationen i Stockholm. Därifrån skulle färden gå ner mot Linköping. Det var min första utflykt med Young Pilots och jag blev introducerad för den nya gruppen. Vi utgjorde en skara på nio förväntansfulla personer och hoppade in i vår minibuss för två timmars resa söderut.

Enormt amerikanskt besök

Vid ankomsten till Linköping och Malmen blev vi dirigerade till vår plats på den enorma parkeringsplatsen. Där fanns tusentals bilar och bussar. Men våra ögon var klistrade på något annat. Det hade flugits in en Boeing C-17, en Globemaster, vilken var parkerad bara några hundra meter ifrån vår minibuss. Så fort vi stannat styrde samtliga sina steg oss mot denna häpnadsväckande farkost. När vi kom närmare kunde vi knappt hålla reda på varandra. Vi fick veta att flygplanets vinglets var 3 meter höga!

Den stora luckan i planets bakdel var öppen och alla som ville fick gå in och titta. Inuti var det stort som ett par tvåvåningshus. Vi stod fascinerade och undersökte alla miljontals tekniska detaljer som sträckte sig längs med väggarna och taket. Vi hamnade såklart snart i kön som ledde till cockpit. Denne var också öppen för allmänheten att beundra. Det var en mäktig känsla att sätta sig bakom spakarna i det makalösa planet, titta ut genom "heads-

up-displayen" och drömma om att en dag sitta där igen som befälhavare – redo för avgång.

Ett Mecka för den flygintresserade

När vi väl slitit oss från Globemastern upptäckte vi att vi befann oss på fel sida om flygfältet. Folkmassan, som fanns runtom oss, var ingenting mot den vi skymtade på andra sidan området. Vi följde därför folkströmmen som vi antog gick åt rätt håll. De flesta gick till fots, men många hade släpat dit cyklar som de rullade förbi på. När vi gick igenom en liten skogsdunge skrattade jag för mig själv och sa till de andra att Linköping verkade ha förvandlats till Mecka för en dag – för det här var ju rena vallfärden.

Vi anlände till andra sidan i tid med att själva tillställningen drog igång. Där fanns människor i alla åldrar. Civila och militärer var också rikligt blandade. Himlen var klarblå trots den olycksbådande prognosen. I hettan var vi tacksamma över den vattenpost med plastmuggar som stod



Fakta:

Winglets: Den ”knyck” eller lilla plåt som finns längst ut på många trafikflygplans vingspetsar. Används för att minska det motstånd som skapas när luft från vingens undersida vill smita upp till vingens översida.

Heads-up-display: En teknik som blir allt vanligare i trafikflygplan – men som funnits i militära flygplan länge. En genomskinlig datorskärm fästes mellan piloten och vindrutan. På skärmen kan sedan viktig information som fart och höjd visas. Piloten behöver då inte flytta blicken under en viktig och krävande landning för att kontrollera sina värden.



Det välkända Breitling Jet Team bjud på en underbar upplevelse.

vid sidan av vägen.

Vi kom till uppställningsplatsen, där det stod en mängd flygplan och några helikoptrar. Militärerna stod intill och berättade om dem, och små barn fick med stora ögon sitta i pilotens knä i en SK60. Där fanns också tält från många tänkbara flygorganisationer och i hangaren fanns utställningar och simulatorer att testa.

Klassiska flygplan och jetmotorer

Tummelisan snurrade puttrande runt över våra huvuden, helikoptrar flög in en efter en och visade upp sig. Herkules och Globemaster visade fantastiska starter och landningar på riktigt korta sträckor. Till och med en gammal Bleriot tog sig upp i luften trots den ganska kraftiga vinden.

Klassiska svenska flygplan som Tunnan, Draken, Lansen, Vampire och DC-3 "Daisy" fick också tid i rampljuset. När några av dessa flygplan passerade kunde publiken rent av känna sitt skelett vibrera. Det var en underbar känsla – och jag insåg fullt ut varför det delats ut öronproppar till samtliga.

Formationsflygningarna var något av en dröm att beskåda. Fyra Gripenplan flög

med bara fem meters separation, och när de avslutade med en perfekt split kröp gåshuden fram på oss alla. När två Spitfires flög i rote tystnade folkhavet och hänförelsen kändes i luften.

Närkontakt med flygplanen

Uppvisningen genomförd av Breitling Jet Team var speciellt spektakulär. De flög med sju av sina flygplan och skämde helt enkelt bort oss med förbipasseringar, splits och häpnadsväckande formationer.

Ett av mina starkaste minnen var när två av flygplanen korsade varandra underifrån så att de bildade ett kryss. Just vid passagen vred de upp sig så att de låg mage mot mage med en till synes obefintlig separation. Våra leenden sträckte sig från öra till öra när det var färdigt. Trots att uppvisningen pågick längre än publiken kunnat gissa och visat upp mer än våra fantasier kunde frambringa, ville ingen att det skulle ta slut.

Dagen avslutades med en uppvisning från flygvapnet i deras SK 60. De hade hela nio flygplan och flög med sagolik precision. När de gick in för landning råkade vi befinna oss vid inflygningsljusen och hade

turen att få se var och ett av flygplanen passera bara några meters höjd över våra huvuden på kort final.

Det var verkligen en sagolik dag med många intryck tillsammans med det härliga gänget från Young Pilots. Flyget visade sannerligen upp sin bästa sida, och jag tror att alla som befann sig på Malmen i Linköping denna söndag om möjligt blev ännu mer förälskade i flygets gränslösa värld. För min del vet jag att dessa minnen kommer att finnas kvar i mig i många år framöver – och stärka min dröm om att bli pilot.

Text: Ingela Leffler
Ungdomsmedlem YP-Stockholm

Foto: Jonas Wettergrund
Mathias Hellman





Besökarna välkomnades till cockpit på en Boeing C-17 Globemaster.

Världens bästa *Bunge!*



I ett hav av glada miner och fint väder hölls det sjätte ungdomslägret vid Bungefältet på norra Gotland. Allt som allt var över tio ledare och trettio deltagare inblandade. Lägre har inte slutat utvecklas – och i år var det premiär för ett helt nytt koncept för att ytterligare engagera ungdomar i FFK och i flygvärlden.

”Hej och välkomna hit”. Surret upphörde och årets ”Bunge-ungar” och deras föräldrar lyssnade uppmärksamt på presentationen om hur lägret skulle vara upplagt 2010. Så gott som alla hade kommit. De som inte haft möjlighet fick motsvarande information per telefon och mejl. I år hade vi några deltagare som var återvändare - ungdomar som varit med på läger tidigare. Jag fick därför snabbt förklara varför vissa av ungdomarna stormade in och glatt kramade om oss ledare. Det skulle bli spännande att se hur det gick med två nivåer på lägret - då det var första gången det prövades.

Strävan efter utveckling

Det finns flera anledningar till att nu ta med erfarna ungdomar på Bungalägret. För det första sköter vår ungdomssektion Young Pilots nyrekryteringen så bra själva att lägret inte är nödvändigt av det skälet. En annan anledning är att erbjuda en fort-

sättning för de ungdomar som är aktiva inom FFK YP.

Tidigare har erfarna ungdomar endast kunnat komma tillbaka som ungdomsledare. Även i år var det stort intresse att få en av dessa tre ledarplatser. Men det kändes grymt att inte kunna erbjuda de etablerade ungdomarna något läger. De ungdomar som har kommit in i FFK genom ett veckoläger får från början hela ”karamellen” och har sedan inte något liknande att sträva efter. Det behövs lite morötter för att ungdomarna skall driva på sin egen utveckling inom Young Pilots.

Två läger i ett

I samarbete med FFK Young Pilots bestämde vi oss för lägeriden med två nivåer. En del av deltagarna skulle vara helt färska och få sin första inblick i flyg och FFK. Resten av deltagarna skulle vara ”erfarna” Young Pilots och delvis få en mer avancerad utbildning. Många aktiviteter skulle göras gemensamt. De färska fick direktkontakt med etablerade ungdomar inom Young Pilots. Önskvärt var att alla fick motivation att delta i en fortsättningskurs. Samtidigt fick vi ledare en ny utmaning – att skapa en grupp, spridd över två kunskapsnivåer.

När jag kom till Barkarby avresedagen

klockan tio, sitter de ledare som redan kommit i en ring på marken. Jag visste inte om de redan börjat praktisera teambuilding – men vilket team det visade sig vara! Vi har arbetat efter principen att ta med minst en ny ledare varje år – bland annat för att inte fastna i gamla mönster. I år hade vi tre nya ledare. Tillsammans med oss erfarna och de tre ungdomsledarna blev det ett riktigt dream-team.

Logistisk utmaning

Logistiken var något komplicerad, då utrustningen fanns på Barkarby (som ju är stängt för flygtrafik) och flygplan i Eskilstuna, på Skå-Edeby och på Bromma. Vi hade bestämt att tre maskiner skulle sammanstråla på Bromma. De övriga fick med sig sin last i bilarna från Barkarby, från sina respektive fält.

Det dröjde dock länge innan våra ledare Mats och Anna kom till Bromma från Skå. Dit hade de åkt för att hämta en Piper Cherokee, som skulle medföra en del av den omfattande last vi skulle få med till lägret. När de väl anlände konstaterades att flygplanet hade problem med generatort. Vi blev tvungna att lämna maskinen på fältet. Jag fick åka fram och tillbaka mellan Bunge och Bromma för att hämta de båda till lägret. Eftersom Bromma stänger redan





klockan 17 på lördagar så blev det rätt bråttom. Tur i oturen var att vår samordnare Martin Ingfeldt var så förutseende att han redan skickat in min färdplan redan när jag kom. Det var bara att "kasta av" folk och bagage på Bunge och sedan återvända för nästa tur.

Det visade sig att Gert Martinsson, ägare till flygfältet på Bunge, fyllde år just denna dag. Därför blev det dags att inviga den numera klassiska trumpeteten. Med en fanfar och en elvahövdad kör sjöngs "ja må han leva" för födelsedagsbarnet. Därefter blev vi inbjudna att se film om Bunge och några glimtar ur Gert och hans fru Ingers flygarliv. Sedan återvände vi till vandrar-

hemmet och fortsatte att fördela utrustning till de deltagare, som skulle komma nästa morgon.

Världens gäng – men många namn

Vi mötte de trettio ungdomarna vid båten i Visby med de sex minibussarna inhyrda för veckan. Först presenterades alla deltagarna, som i slutändan blev 43 stycken. Alla placerades i en ring på marken och det blev inte helt lätt att hålla alla namn i minnet!

"Det här känns jättemysigt" var kommentaren från Isa, en av årets nya ledare, när vi samlades för att gå igenom erfarenheter efter den första lägerdagen. Det var tre nya

ledare i år och det verkade faktiskt vara ett minst lika bra gäng som vanligt. Även om ledarna hjälptes åt med det mesta så fördelades alla till olika ansvarsområden. Isa tog hand om sjukvården så bra att en av killarna nog misskötte sitt sår bara för att få plåstras om av henne varje dag. Tillsammans skötte Isa och Iris, våra två kvinnliga piloter, även andra uppgifter som "mjuka" teoriämnenämnen – till exempel det viktiga Human Factors.

Första flygturen

Måndagen var den första fullständiga lägerdagen och inleddes med väderbriefing. Därefter hölls genomgång av vad dagen

Utdrag ur bloggen:

Innan jag kom till lägret så var jag rädd för att man inte skulle hitta en kompis att hänga med och sen POFF! så är man vän med hela lägret. Det vi har gjort på lägret har väckt många intressen hos mig, till exempel nu längtar jag tills jag kan börja ta kurser och tills jag kan ta certifikat.

Adrian Westerberg

Förra året så skrev jag att FFK kan få drömmar att gå i uppfyllelse och det finns verkligen inget som motbevisar det. Förra året fick ni mig att se jorden från himlen från ett annat perspektiv som jag aldrig hade gjort förut och det uppfyllde min dröm genast. Jag kan enkelt säga att i år så har ni minst lika mycket visat/ mig nya saker som jag aldrig kunnat tänka att jag skulle få chansen att lära. Med alla dessa kurser som vi har haft under veckan så har jag lärt mig sjukt mycket.

Erfan Ghaderi

Och så sitter jag här fylld med tacksamhet och lycka igen! Efter ännu en vecka på fantastiska Bunge kan jag konstatera att jag aldrig blir trött på att vara här. Kanske beror det på det mysiga vandrarhemmet eller den goda maten, men mest troligt beror det på de underbart fina ledarna och deltagarna. Det sägs att allting blir som allra bäst om man får dela det med någon man tycker om, och jag kan bara le och hålla med när jag tänker på min vecka här.

Mimmi Sundberg



Många kramar utväxlades mellan ledare, ungdomsledare och ungdomar på den härligt soliga avslutningen på lägret.

skulle innehålla. Första flygningen för dem som är var på lägret för första gången, gick runt Fårö. Det var en lagom lång sträcka och det var möjligt att flyga över vatten, så att termisk turbulens undveks. Dessutom var det inte längre än att vi piloter kunde återvända till Bunge om någon började må illa. Det var vackert och alla flygningar genomfördes till full belåtenhet. Den första dagen på årets Bungeläger var till ända.

Övningar och lektioner

Teori blandades med praktik under veckan. Vår flygmekaniker "Kroken" höll i flygplanlära och förevisade ett av flygplanen ute på "plattan". Hans lektioner var så

populära att det blev ett improviserat extrapass. Krusse visade praktisk tyngdpunktsberäkning genom att låta ungdomarna balansera på en stång. En lätt baksätesspassagerare vid namn Miranda kunde genom att sitta långt från balanspunkten ändå väga upp en tung motor (som i det här fallet var läraren Krusse).

Mycket handlade om navigation och Hasse Jörnén lyckades förklara såväl kartprojektioner som kartvinklar på ett pedagogiskt sätt. Deltagarna fick under veckan ta ett allt större ansvar för navigeringen under de flygningar planerades och genomfördes. Det är imponerande hur duktiga många av dem blev under lägret.

Under veckan hann vi med ett besök i Visby. Ett framträdande på föreningen Svenskt Flygs seminarium Flyg med framtid blev intressant. Vad kan vara mer relevant än att visa upp framtidens piloter, flygledare, beslutsfattare och flygentusiaster? Efteråt gjordes även ett besök i trafikledartornet på Visby flygplats.

Vi brukar även besöka räddningshelikoptern på plats i Visby – men i år har vår ledare Mats Kornerud ordnat så att helikoptern istället kom till Bunge. Vi fick kika runt i helikoptern och prova dess utrustning. Innan besättningen lämnade oss gjorde de en uppvisning i hur man vinschar upp en skadad person i helikoptern.

Nu sitter jag här som alla andra och försöker komma på ett par rader att skriva i bloggen. Jag gillar inte tanken på att behöva åka hem idag, jag kommer sakna alla deltagare och ledare jätte mycket!! Det bästa med den här vecka är varit: ALLT! Allt har varit så roligt! Och jag är så glad över att jag fick åka hit!

Tynn Frösel

Tjenare, Miranda här. Japp, jag är här, trots en hel del hemlängtan i början så sitter jag här och skriver saker om den här veckan som jag aldrig då kunnat tro att jag skulle skriva. Jag skriver att jag inte vill åka hem, och att jag kommer sakna det här. Jag skriver att jag faktiskt älskar att flyga, och jag skriver att jag under lägrets gång haft gränslöst roligt och skrattat tills magen gjorde ont.

Miranda Wallin

(...) Det känns som att det här lägret har påverkat mitt liv en hel del, mina framtidsdrömmar har förändrats och jag har lärt mig mycket om flygplan såväl som om mig själv. Men, ja, nu är sista dagen här och det är dags att säga hej då. Men är flygsagan slut? Det är jag övertygad om att den inte här, jag råkar faktiskt tro att det här bara är början.

”

Jag skriver att jag faktiskt älskar att flyga, och jag skriver att jag under lägrets gång haft gränslöst roligt och skrattat tills magen gjorde ont.”



Bad i ett klarblått och varmt hav stod på menyn

Och en tur med världens största enmotoriga dubbelläckare

Ungdomsledarna imponerar

Martin hade gjort schema och gruppindelning i två dimensioner. En gruppindelning gällde vid teori- och flygpassen och en annan då ungdomarna turades om att laga mat, blogga respektive natta flygplanen.

De tre ungdomsledarna Ingela, Mathias och Anna hade alla varit deltagare på tidigare Bungeläger och hade nu kommit olika långt i sina flygkarriärer. Ungdomsledarna hade egentligen den svåraste rollen då de skulle hålla ordning på sina respektive grupper av jämnåriga, där en del av dem var kompisar i helt andra relationer. Det var härligt att se hur väl de skötte sina uppgifter och gång på gång imponerade

på oss med sitt sitt mogna sätt.

Det blev en hel del badande under veckan. Vi åkte med de populära Bungebussarna främst till Blå Lagunen – det klassiska kalkbrottet med klarblått vatten. En kväll trollade vår eminente kökschef Peter, med hjälp av den grupp som då var matgrupp, fram en underbart god middag på grillen utomhus nere vid vattnet. En annan dag demonstrerades räddningsutrustning i form av överlevnadsdräkt och utgångna flytvästar, som blåses upp. Det var lustigt att uppleva hur dragkedjorna på överlevnadsdräkterna ”råkar” öppnas under vattnet då och då. Vår fallskärm användes för lek och som vilofilt emellanåt.

Skarp övning och fly-in

På fredagen praktiserades Search and Rescue – eller snarare Search for Rescue eftersom vi hade svårt att stanna och plocka upp eventuella nödställda. Alla deltagare hittade fallskärmen som ”någon” lagt ut på en sandstrand. Återvändarna hittade även de flesta av dukmålen, som lagts ut speciellt för deras räkning. De ”skarpar” uppdragen var mycket uppskattade av deltagarna.

Det kom sex flygplan till FFK:s fly-in på fredagen. De deltog i de aktiviteter som Young Pilots arrangerade på kvällen. Det blev information om FFK i allmänhet och om Young Pilots i synnerhet.

Det har varit en väldigt lärorik vecka, och jag är numera mer eller mindre fast besluten att försöka mig på min allra högsta dröm som yrkespilot. Jag har en känsla av att Young Pilots kommer att hjälpa mig mer än mycket i utvecklingen av denna dröm.

Dennis von Bergen

Jag har valt att vara så positiv som möjligt, även fast det kanske inte är möjligt. För det slutar ju trots allt inte här, det slutar aldrig. Jag tror på fortsättningskurserna och ”vingarna” i Young Pilots och kanske Bunge nästa år även Vängsö är nåt att se fram emot.

Love Gröön

Att man har fått flyga med och fått lära sig så mycket är fantastiskt och man vill att det aldrig ska sluta. Lägre har varit bättre än vad man kan tänka sig. Man får flyga vilket är ett av det bästa jag vet. Man får nya vänner och man får ha jätte roligt.

Patrik Henriksson



Viktiga kuggar och oriktig kaviar

Ungdomarna utvärderade ledarna genom att beskriva ett virtuellt flygplan, där vi utgjorde dess olika delar. Mats, som var en av de yngre ledarna och ny för i år, fick då äran att vara tryggheten i form av vingar, som bar upp oss alla. Det kommer nästa år bli svårt att leva upp till principen att det ska vara minst en ny ledare vart år – för vem kan bytas ut? Vi får kanske göra som i år: Utöka ledarskaran.

Under veckan utsattes undertecknad för ett gement påhopp. Jag hävdar att det bara är Kalles kaviar som duger till morgonägget. Inte alltför vaken tänkte jag på att Peter smusslade lite med kaviartuben.

Efter ett par dagar uppenbarades den bittra sanningen: Kalles kaviartuben hade fyllts med ICAs standardkaviar, som jag utan klagan ätit i flera morgnar. Et tu Brute!

Sista kvällen avslutades med brännboll. Kvällen ja – men natten blev sedan ganska lång. Ledarna samlades som vanligt även denna kväll för att sammanfatta alla upplevelser och stämma av såväl deltagarnas intryck som egna. Kvar i tre var vi i stort sett färdiga och drog oss tillbaka för några timmars ”skönhetssömn”.

Är det redan slut?

Avslutning framför flaggstången som (i vanlig ordning) haft FFK-flaggan uppe

hela veckan. Lägerchefen inledde med en trumpetfanfar – vilket inte var en överraskning för lägerdeltagarna. Därefter fick alla deltagare några personliga ord om hur de som personer varit och utvecklats under veckan.

Det som värmdes ledargruppen extra mycket var de ungdomar som i början av veckan tungt längtat hem nu definitivt inte ville att lägret skulle ta slut. Vi kan inte förklara vad det var, men det känns som om allas omtankar för varandra skapade en medmänsklig trygghet för alla. Något magiskt är det som händer här på Bunge varje år!

Text & foto: Christer Dahlgren
Lägeransvarig

Många varma kramar från mig, Johanna Wintzell, till er alla underbara och fantastiska människor. Vi syns på grillkvällar, Vängsö, studiebesök och andra aktiviteter i höst! Och som sagt... kommer ni inte dit kommer jag att leta upp er, för tro mig, jag vet var era brevlådor bor!

Johanna Wintzell

Nu är denna vecka till ända men det känns som den precis börja (tiden går fort när man har skoj). Denna vecka är den bästa veckan i mitt liv och har varit ett bra läger med en riktigt bra blandning. Att från flyg, träffa nya personer, bada, teori och busa på kvällarna. Det har varit riktigt skoj!!!

Alexander Magnusson

Jag vill bara slutligen säga tack för allt underbara gulligull FFK och alla fantastiska ledare som har gjort det här möjligt. Jag är otroligt tacksam över att ha fått vara med här, och minnena härifrån kommer alltid finnas med mig framöver i livet. Bäst av allt var första flygningen, ingen tvekan. Tack.

Lisa Högkil

Very light aircraft - Något för klubbflyget?

FFK-Nytt har tidigare berättat om flygplansklassen VLA som är på gång att införas i Sverige. Förhoppningen bakom importen av dessa hybridflygplan (en blandning av ultralätt och normalklass) är att sänka kostnaderna för många flygklubbar och privatflygare. FFK:s flygchef Lars-Göran Johansson har provflugit i samarbete med Ingvar Bragd på Borås flygklubb.

Borås flygklubb är med stor sannolikhet en typisk svensk flygklubb. Flottan består av två PA 28-or. Ekonomin är inte speciellt stark just nu – trots en stor flygaktivitet och en livaktig flygskola. Alltsedan år 2005 har diskussionen förts beträffande framtidens flygplan. Ett viktigt mål har varit att hitta ett flygplan som uppfyller höga miljökrav. Detta innebär bland annat att flygplanet skall vara bränslesnålt och tystgående. Naturligtvis skall totalekonomin för flygplanet vara av en helt annan dignitet än gårdagens och dagens flygplan.

Under en period var diesel ett hett alternativ för klubben men efter en tragisk händelse i klubbens historia kom diskussionerna av sig. Klubben har provflugit några lättare flygplan men bestämt sig för att avvakta. År 2009 uppdrogs åt tre medlemmar att provflyga TECNAM P2002-JF. Flygplanet tillhör klassen VLA (Very light aircraft). I Sverige fanns då bara en högvingad TECNAM, som vid ett tillfälle tidigare hade besökt Borås flygklubb.

TECNAM fabriken ligger i Italien utanför Neapel och fabriken har tillverkat flygplan sedan 1947. Fabriken tillverkar ett antal modeller – bland annat ett tvåmotorigt flygplan. På mässan i Friedrichafen var



Tecnam en av de största attraktionerna, där företaget visade upp sitt tvåmotorflygplan P2006T. Flygplanet har liknande prestanda och vikt som vanliga enmotoriga flygplan, till exempel PA-28. Även detta är ett intressant flygplan för klubbar som önskar införskaffa tvåmotorflygplan.

Boråsklubben insåg att Tecnamplanen är vanliga i Sydeuropa och att de används flitigt som skolflygplan. Därför beslöt man att åka till fabriken för att provflyga det aktuella flygplanet – P2002JF. Klubbrepresentanterna blev mycket nöjda med provflygningarna i Italien. Trots detta bestämde sig klubben ändå för att avvakta med ett inköp.

Några data för TECNAM P2002-JF

Spännvidd: 8,6 meter

Längd: 6,6 meter

Motor: Bombardier-Rotax GmbH 912 S2

Bränsletank: Två tankar om 50 liter

Bränsleförbrukning: 17 liter/tim

Grundtomvikt: 360 kilo

Max takeoff vikt: 580 kilo

Lastförmåga inkl. bränsle: 220 kilo

Startsträcka över 50 ft: 310 meter

Landningssträcka 50 ft: 326 meter

Stallfart med klaff: 39 knop

Marschfart: 122 knop

En TECNAM till Sverige i maj 2010.

Ett Borås-baserat företag importerade under 2010 ett flygplan till Sverige. Flygplanet har visats upp under några fly-in under våren. Flygplanet har anropsnamnet SE-LJO och flögs från Neapel till Borås av ägaren. Inflygningar på svensk mark är i full gång och några flygklubbar har visat intresse av att hyra flygplanet. Flygplanet planeras få sitt underhåll på en flygverkstad i Skövde.

Själv fick jag (Lars-Göran) äran att bekanta mig närmare med denna skapelse i mitten av juni detta år. Planet är en "side by side" (stolar placerade bredvid varandra \red) och pilot och passagerare har ganska gott om utrymme. Utrymmet är tolv centimeter bredare än en Cessna 172. Vid daglig tillsyn, som är enkelt genomfört på planet, känns flygplanet rejält byggt. Detta är i stort sett samma som ultralätta flygplan – men i det här fallet har man valt att klassa flygplanet som VLA och fått det certifierat. Detta gör att planet blir normalklassat i Sverige. VLA-klassen har haft det trögt i Sverige vilken kan bero på att piloten inte får mörkerflyga med flygplanen. Personligen tror jag det kommer bli fler flygplan då klubbarna tittar på totalekonomin. Vi får också se vad som händer med klassen ELA (European Light Aircraft) som detta plan också passar in på.



TECNAM över ett somrigt Borås.

Foto: Ramtin Emami

Säker och respektingivande design

Vi flygare är ju lite konservativa och jag kan inte påstå att jag skulle vara ett undan tag. Ett flygplan i aluminium känns lite tryggare. TECNAM:en känns trygg. Det är lätt att kliva i då huven skjuts bakåt och sedan kliver piloten i ifrån vingen. Ur evakueringssynpunkt i vatten är detta en bra lösning även om man slår runt. Du kan lätt få upp den och ta dig ur. Det är lätt att bli lite tveksam om detta skulle ske på land, men det är betydligt bättre än våra gamla PA-28:or

Utrymmet bakom piloterna rymmer 20 kilo bagage vilket är i det minsta laget då utrymmets storlek ger risk för överlast. Pilot och passagerare sitter bekvämt och det är lätt att nå alla reglage. En stor fördel i skolning är att det finns två gasreglage. I provmaskinen sitter klassiska instrument men köparen kan få den i glascockpit.

Rodervänlig och modern

Planet känns nytt och fräscht och när vi vrider om nyckel så startar den utan problem.

Motoruppkörning, alla värden är gröna och vi är redo att starta. Vi taxar ut på banan och tack vare att motorhuven slutar ganska mycket så ser vi lätt vart vi ska taxa.

Jag ger mjukt full gas och planet reagerar fint. Vid 50 knop lättar vi och flyger iväg. Det gäller att ge ordentligt med sidroder

annars drar den åt vänster. Stabilt stiger vi med 700 fot per minut och tar in fowlerklaffen. Styrspak är alltid välkommet och gör oss piloter lite gladare. Det är härligt att flyga denna TECNAM.

Att lägga sig i en sväng är inga problem. Sikten är bra trots att vingarna är ganska breda. En nackdel är att det finns en balk som skymmer sikten lite. Vi stiger till 3000 fot och gör en normal stall och låter buffeting komma. Planet vill tappa ena vingen. Så vi sänker nosen och ger gas varpå flygplanet flyger som vanligt igen. Vikningen är lika enkel den, men om du kämpar emot vikningen är risken att hamna i en spinn större med detta plan än en Cessna. Gör piloten som han eller hon ska så sker inga dramatiska händelser – planet går smidigt ur.

Bra lågfartsegenskaper ger säkerhet

Farterna vid landningen skiljer sig lite från en PA-28:a men i övrigt så är TECNAM lika lätt att landa. Då vingbelastningen är lägre så är flygplanet känsligare för turbulens. Flygfältet i Laxå där vi provflugit är känt för en turbulent final. Håller man rätt fart så sjunker den mjukt och fint ner och sättningen känns hur naturlig som helst. Problemet är att rätt fart är betydligt lägre än på traditionella privatflygplan – och det känns lite konstigt för en Piperflygare som jag.

Vi drar på och ser hur det går att göra en bedömningslandning. Fowlerklaffen är effektiv och det är inte några problem att klara av att landa på dryga 300 meter. Bromsarna är så effektiva som de ska vara. Enkelheten i landningen gör att fler områden blir tänkbara för en eventuell nödlandning. Säkerheten ökar markant.

Trots att planet bara har 100 hästkrafter så har den tillräckligt med effekt för att på ett säkert sätt kunna utföra lågflygning. Den har bättre stigprestanda än en PA-28: a. Att flyga den i fjällen passar också bra. Dock så är den lätt och påverkas mer av termik och mekanisk turbulens.

Positivt

Totalekonomi

Lättflygen

Bra sikt

Bra bränsleekonomi

Tyst

Bra start och landingsprestanda

Negativt

Två personer på 90 kilo och fulla tankar går ej

Lite känsligare vid stall och vikning än PA-28 och Cessna

Känsligare för turbulens

Sammanfattning

VLA och ELA är en klass som slår sig in på privatflygmarknaden i Sverige. För våra piloter och de uppdrag som vi utför lämpar sig många av dessa flygplan utmärkt. Bra prestanda och lätt att landa gör att dessa plan också passar klubbarna. Den största risken med just TECNAM är att man lätt överlastar den då bagageutrymmet är ganska stort trots begränsningen på 20 kilo. Väger pilot och passagerare 90 kg så får besättningen se upp med hur mycket bränsle de tankar. Tecnamn 2002 JF är en bra, rymlig och trevlig maskin som kommer att uppskattas i Borås och övriga flygsverige. Jag vill gärna flyga den igen.

Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK
Förord av Ingvar Bragd
Borås flygklubb



Skåne satsar på ungdomarna

Young Pilots läger på Sjöbo en succé

FFK-Skåne höll ett ungdomsläger under fem dagar i juni. Onsdagen den 16:e juni samlades 15 förväntansfulla ungdomar på Sjöbo Sövde Flygplats för en unik möjlighet att prova på inte bara motorflyg, utan även segelflyg och gyrokofterflygning. Det fanns också möjlighet att prova dubbelkommando för modellflyg för de som var intresserade.

Lägret utfördes av FFK-Skåne Young Pilots i samarbete med Sjöbo Flygklubb, Malmö Segelflygklubb (MSFK) och Skånska Gyrokofterförbundet. Övernattning var förlagd till Äventyrscampen som ligger alldeles intill Sjöbo Sövde Flygplats, där vi även åt våra måltider. FFK Skåne hade tillsatt en arbetsgrupp inför lägret bestående av Mats Jerpander, Robert Paulsson, Bengt Olle Nilsson, Sebastian Riveiro, Hans Wentzell och Johan Fellnäs, där alla utom Hans också var ledare under lägret. Alla deltagarna var indelade i grup-

per bestående av fem ungdomar samt en utpekad gruppleddare. Dessa grupper följde olika schema för dagarna, men gjorde samma saker men vid olika tidpunkter.

Förutom flygning så var det en hel del teori inplanerad och även studiebesök på Malmö Airport på Air Traffic Control Center (ATCC), Entry Point North (EPN) och Westair.

Ungdomar aktivt engagerade

Motorflygningen var uppdelad i tre flygpass, där första flygningen gick mot Öresund med en fin utsikt mot landmärken som Öresundsbron och Turning Torso. Andra flygpasset gick norrut mot Hässleholm och Finjasjön. Vid denna flygning var ungdomarna aktiva med navigeringen. "Är det Vinslöv redan, eller?" kunde höras över den interna radion när tre av deltagarna som var med i planet aktivt diskuterade sin position.

Det som slog oss piloter var att deltagarna generellt började känna igen sig på kartan, och kunna bestämma sin position redan under detta flygpass. Det lovade gott inför tredje och sista flygpasset som var planerat till söndagen. Den skulle gå över ett svårnavigerat Österlen, där uppgiften var att identifiera åtta kyrkor med givna foton.

Gyrokofterflygning

Flygpassen med gyrokoftern var mycket uppskattade. Spontana kommentarer efter landning var till exempel "Det var det roligaste jag gjort i hela mitt liv" och "Det var sjukt så kul". Författaren fick även möjlighet att prova en flygtur, och jag kan intyga att det verkligen är riktigt roligt – och en klar skillnad från ett flygplan där pilot och passagerare sitter mer "ombonat". En av deltagarna funderar kanske på att bli Sveriges första kvinnliga gyrokofterpilot?

Teorin i aerodynamik och meteorologi



Läget handlade inte bara om småflyg. Efter ett besök på flygledningscentralen i Malmö åkte ungdomarna vidare till flygbolaget Westair. Alla var välkomna ombord på den ATR-72 som stod på service. Många av ungdomarna fann sig snabbt på plats i den stora cockpiten – innan det bar av hem till Sjöbo för mer FFK-flygning och teori.



SVT:s Sydynytt besökte och gjorde ett reportage om lägret

Modellflygning med dubbelkommando beprövades

hölls av Malmö Segeflygklubb (MSFK), medan FFK Skåne (med ledarna Sebastian och Johan som lärare) höll i navigationsutbildningen. Den syftade till att ungdomarna skulle kunna utföra en driftfärdplan och navigation för den avslutande flygningen över Österlen – en flygning som var planerad att ske under söndagen. Det var fantastiskt att se resultatet av den navigationen som överlag var mycket lyckad. Många grupper hade identifierat alla kyrkor helt rätt.

Cockpit populär plats

Studiebesök på Malmö Airport bjöd på intressanta föreläsningar och möjlighet att följa flygledarens arbete på ATCC. Därefter gick vi till närbelägna Entry Point North (EPN) där blivande flygledare utbildas. Westair visade en av sina ATR-72, som de hade på översyn då vi var på besök. Många fann sig snabbt tillrätta inne i cockpit. Därefter var det transport tillbaka till Sjöbo Sövde flygplats för väntande flygning och teori.

Den första kvällen anordnades det en mycket lyckad femkamp av FFK Skånes Robert Paulsson. Det var spännande att se de olika tekniker som finns för att kunna kasta löskokta ägg så långt som möjligt utan att de går sönder, och de diskussioner som fanns under tipspromenad med flygrelaterade frågor. Flera kvällar arrangerade vi också grillningar i de sköna, ljumma sommarkvällarna. Under fredagskvällen var dessutom bastubåten, som ligger i närbelägna och natursköna Sövdesjön, bokad för oss.

TV på besök

Under lördagskvällen fick vi besök av Pascal, som arbetar som kapten på ett irländskt bolag. Han höll ett uppskattat föredrag på ett naturligt och inlevelsefullt sätt gällande hur det är att arbeta inom tung luftfart. Efteråt blev det en lång frågestund från många nyfikna ungdomar.

Under lägret fick vi också ett besök av FFK Young Pilot Stockholm där Mathias Hellman höll en utmärkt presentation av

FFK Young Pilots Stockholm. Under samma dag uppmärksammade media lägret genom SVT och Sydynytt, som sände inslaget under måndagskvällen efter lägret. En lokal tidning hade också ett positivt reportage.

Fler läger planerade

Sammanfattningsvis var det mycket flygning planerad. Både motor-, segel- och gyrokofterflygning som kunde utföras som planerat tack vare bra väder. De spontana kommentarer vi fick, och den avslutande enkäten, pekar på ett mycket lyckat läger. Detta läger hade tyvärr också ett slut som bestod av många kramar bland alla som lärt känna varandra under dessa intensiva dagar.

Vi ser redan fram emot fler aktiviteter och återföreningar till hösten och våren – inte minst nästa läger som sker sommaren 2011.

Foto: Bengt Olle Nilsson
Text: Mats Jerpander
Lägeransvarig

FFK PROFILPRODUKTER

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom kårstaben? Ring oss eller skicka en beställning till ks@ffk.se. FFK har inget vinstsyfte med försäljningen utan strävar efter att hålla lägsta möjliga pris. Därför säljs produkterna också enbart till medlemmar. Aktuella priser januari 2010. Porto och emballagekostnad tillkommer. Vi reserverar oss för att den önskade varan kan ta slut.



Märke för flygverall vit botten, vävt, 30 kr



Blazermärke, broderad 150 kr



Keps 70 kr



Slipsnål 100 kr



Rockslagsmärke (17mm PIN) nål 20 kr



M/87 "Natotröja"
80% ull 20% Polyamid
storlek 4, 5 och 6, 450 kr
storlek 7 och 8, 300 kr



Young Pilots T-shirt svart, storlek S-XXL, 50 kr



T-shirt mörkblå, storlek S-XXL
Finns med och utan tryck på ryggen, 50 kr



Paraply 80 kr
Pga paraplyets längd är portot 125 kr



Reflexband 35 kr
Flasköppnare 10 kr



FIG-tröja 350 kr
100% Ull storlek S-XL

Jetong till län, brons, silver, guld
Etui i plast
Endast länsflygchef kan beställa för anv inom länet



Lågflygvinge, broderad 75 kr



Lågflygvinge, guldmetall 100 kr

Lågflygvinge får endast bäras av pilot som genomfört godkänd lågflygutbildning i FFK



Standar 190 kr
Endast flaggan 90 kr

Ett flygplan med anor

Svensk MFI deltog i inbördeskriget i Biafra

En av de största svenska flygpionärerna hette Carl Gustaf von Rosen, född 1909. Han tog flygcertifikat så tidigt som 1929 och ägnade resten av sitt liv inom flygvärlden - bland annat som ledfigur för hjälpflygningar. Han är kanske mest känd för sitt deltagande i Biafrakriget under slutet av 60-talet tillsammans med det svenska flygplanet MFI-9.

Biafrakonflikten är även känd som inbördeskriget i Nigeria. Konflikten utkämpades mellan staten Nigeria och den självutnämnda republiken Biafra. Långvariga etniska spänningar grundade i en misslyckad militärkupp bidrog till att kriget bröt ut efter att Biafra hävdade självständighet 1967.

Carl Gustaf von Rosen var en svensk pilot från södra Sverige som bestämde sig för att ställa upp på den Biafranska sidan. Med hjälp av ett flygvapen ensidigt bestående av flygplanstypen MFI-9 – ett litet kolvmotorflygplan Malmö Flygindustri hoppades Carl Gustaf tillsammans med ett antal andra piloter kunna orsaka skada på det nigerianska flygvapnet. Det gäng

MFI:er som användes var alla tillverkade i begränsad upplaga av Malmö Flygindustri – och vid krigsutbrottet bar alla svenska beteckningar. Efter export till Frankrike beväpnades flygplanen i hemlighet med improviserade attackraketer. Därefter transporterades maskinerna till Afrika och kom att delta i kriget. Tre svenskar och två biafraner stred i det nyuppstartade flygvapnet – däribland Carl Gustaf von Rosen.

Målet var nigerianska flygvapnet

Konflikten ledde till en stor svält på den Biafranska sidan. FN befarade även att ett större folkmord pågicks i samband med de etniska spänningarna. Det nigerianska flygvapnet misstänktes attackera civila mål och mattransporter.

Carl Gustaf von Rosens biafranska flygvapen förstörde under kriget framgångsrikt flera nigerianska jakt- och bombflygplan med raketerna på sina små flygplan. Eftersom nigerienerna inte förväntat sig flygattacker ledde det inledande överraskningsmomentet

ofta till framgång över de teknologiskt bättre rustade flygplanen – som ursprungligen var byggda i Sovjet. Bland annat förstördes flera dyra jaktflygplan av typen MiG-17. Spektakulärt oskadliggjordes också hela tre utav sex nigerianska Ilyushin Il-28 bombplan. Förlusten av hälften av landets bombflygplan decimerade Nigerias strategiska förmåga avsevärt.

Fortsatte med matbombning

Nigeria vann kriget i början av 70-talet och Biafra upphörde att existera som självständig stat. Carl Gustaf von Rosen fortsatte senare med så kallade matbombningar (livsmedelsdistribution till otillgängliga områden) i Etiopien. Dessa utfördes med ett antal MFI-15/17, även kallad Saab Safari.

Carl Gustaf von Rosen blev dödad i en tillfällig bostad under en gerilla-attack i Etiopien 1977, när han fortfarande jobbade med mattransporter till flyktingar.

Text och foto:
Martin Trankell





Fakta MFI-9:

MFI-9 är ett lätt privatflygplan som återfinns privatägda och i klubbverksamhet inom Sverige. En unik designaspekt är de lätt framåtsvepta vingarna. Inom brandflyget har MFI-9 varit populär för sin mittmonterade vinge – något som ger bra sikt både i sväng och i planflykt.

Max startvikt: **575 kilo**

Tillsatsvikt med fulla tankar: **136 kilo**

Max tank: **80 liter**

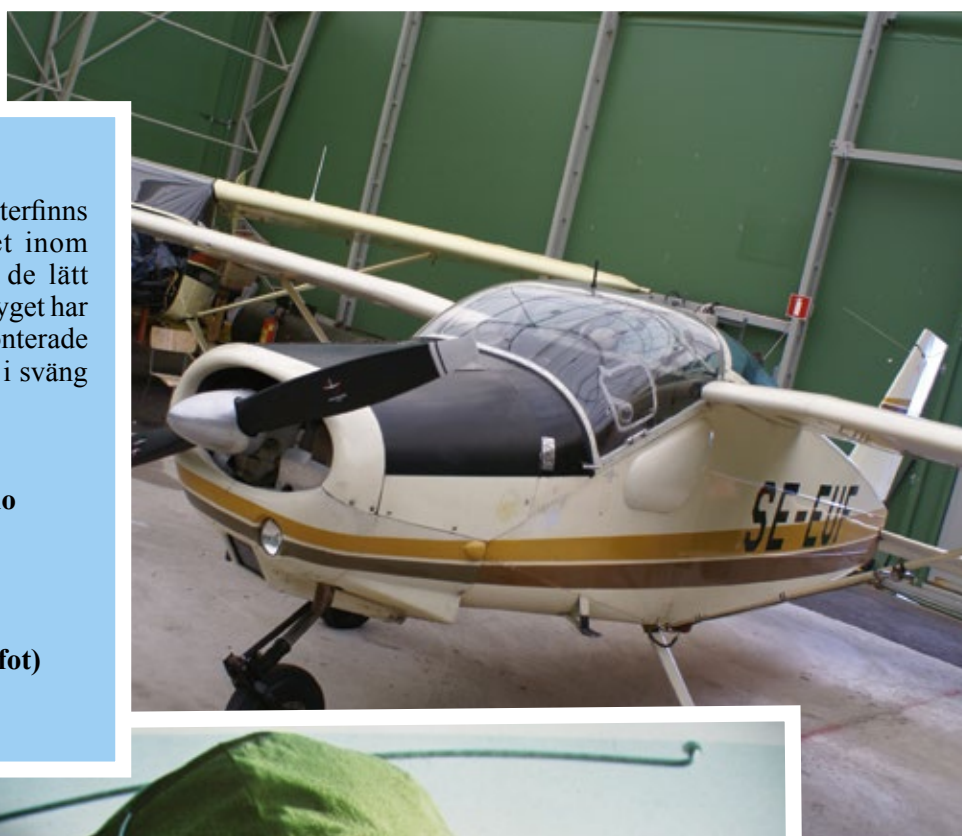
Räckvidd: **3 timmar**

Fart cruise: **215 km/h (116 knop)**

Fart max: **236 km/h (127 knop)**

Max flyghöjd: **4 500 meter (15 000 fot)**

Säten: **Två**



Carl Gustav von Rosen (Raphael Saulus, Wikipedia commons)

Pirttivuopio och Kebnekaise - Fjällövning på högsta nivå

Sverige är ett avlångt land. Det visar sig också i de olika miljöer FFK:s flygggrupper opererar. Norrbottensgruppen genomförde en spektakulär övning i fjällen under våren – innan isarna och fjälten helt smält uppe i den nordligaste delen Sverige.

Vårens FFK-övning för Norrbotten lades i Kiruna under april månad. Övningen var från början planerad att hållas på Kalixfors – ett äldre militärflygfält. Men på grund av snösmältning på den nyss plogade banan fick huvuddelen av övningen förläggas till Kiruna flygfält. Vädret var det bästa tänkbara med sol och nästan ingen vind.

På grund av låg kommersiell flygtrafik under lördagen togs beslut att hålla landningsövningarna på Kirunafältet. Alla hoppades på att vädergudarna skulle vara med oss hela helgen. Under flera år har planen varit att hålla övningarna i Pirttivuopio på sjön Paittasjärvi. Den upplogade isbanan på sjön är ett känt (som ett) Mecka för segelflygare.

Vädret satte stopp tidigare

Sist vädret störde var förra året med orkanvindar från fjället, innan flygggruppen hann dit.

Då fick flygplanen förankras i ett skyddat läge i Kalixfors, så att maskinerna inte skulle skadas av de kraftiga vindbyarna. Åren innan hade tidig snösmältning eller

kraftigt snöfall och blötsnö satt stopp för övningar i Pirttivuopio. Frågan var därför om gruppen skulle komma dit i år och kunna göra en tur runt Kebnekaise?

Landning på den norrländska isen

Efter landningsträning på Kirunaflygfältet och övernattning i Kalixfors så bar det på söndag morgon av till Pirttivuopio med alla flygplan. På isen mötte flygggruppen årets sista segelflygpiloter – som var upptagna med att avveckla vinterns segelflygläger.

Till dessa entusiaster hör bland annat en finsk segelflygare från Helsingfors. Han har i närmare femtio år anlänt med sin gamla bil, en Buick från 50-talet. För alla segelflygare passar fjällmiljön att segelflyga då det förekommer fina uppvindar längs bergen och framför allt Kebnekaise.

Pirttivuopio har oftast två plogade landningsbanor på sjön, en på 600 meter och en på 1500 meter. "Fältet" har även ett eget flygledartorn – dock inte så högt, då det består av en gammal husvagn. Tidigare på året fanns även en korykiosk för riktigt hungriga segelflygare, som inte ville förlora någon tid.

Skandinaviens högsta topp

Nästa mål var Kebnekaise, som både var lockande med sina vackra vyer och skrämmande för sitt oberäkneliga väder. Det

finns historier om kraftiga fallvindar runt fjället – speciellt vid Tolpagornis branta vägg. Vid kraftig vind kan skjuvningen få ett flygplan att falla nedåt – ett fenomen som kräver stor erfarenhet av piloten. Viktigt är att inte försöka dra upp planet för tidigt.

Känslan av att vara liten i jämförelse med de höga fjälltopparna är påfallande. Svenska turistföreningens stugor vid Singi syns som små lekstugor utefter Kungsleden.

Extra krävande flygning

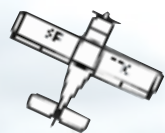
Efter landning åter i Pirttivuopio flögs en navslinga söderut. Vädret höll i sig och var fortsatt bra – men en svag front närmade sig från Norge och åstadkom ett lättare molntäcke västerut. Trots de vackra upplevelserna måste piloter vara på sin vakt i fjällen. När som helst finns risk att tappa referenser och höjdupplevelse på grund av det som kallas "whiteout". Fenomenet uppträder när ögon och hjärna förvirras av stora områden med enbart slät vit snö.

När flygggruppen kommit tillbaka till Kiruna flygfält gjordes landningsövningar och därefter framfördes ett varmt tack för en positivt organiserad övning.

Text och foto: Rolf Mäkitalo



När resten av Sverige började se sol och sommar låg isen tjock i Pirttivuopio.



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B

Destination gräsfält

– Mysig sommarutflykt eller farlig flygning?

Det är ett välkänt faktum att de flesta haverier sker i samband med start och landning. Trots detta återkommer en dyster trend i svenska haverirapporter. Olyckor på korta gräsfält är fortfarande vanlig läsning. Här följer en kort genomgång av svenska haverikommissionens slutsatser och rekommendationer i samband med några av de haverier som skett.

Senast i höstas skedde ett uppmärksammat mindre haveri med en PA-28. Flygplanet kanade av Alingsås gräsbana och havererade i banändan. Piloten kom inte till skada och flygplanet kunde evakueras snabbt. Dessvärre är det inte det första haveriet som sker under liknande förutsättningar. En kort gräsbana, som dessutom är våt, har mycket dålig bromsverkan.

För privatflygning finns det inga myndighetskrav på att korrigera beräknad landningssträcka för nedåtsluttande fält. Haverikommissionen har tidigare reagerat på detta i samband med ett liknande kortfältshaveri. Sluttning har inte spelat någon direkt roll i haveriet i Alingsås, men ett varningens finger är värt att höjas för de piloter som ofta flyger på kortare fält. Att själv införa en säkerhetsfaktor för sluttning är aldrig fel. Haverikommissionen har rekommenderat en regelöversyn.

Restriktivare i USA

Haverikommissionen påpekar också att de gällande prestandakraven för gräsfält i dag är mindre restriktiva än de är i många

andra länder. I USA appliceras en faktor på 1.6 för blött gräs, och en faktor på 1.2 för torrt gräs. I Sverige finns det överhuvudtaget ingen myndighetsreglering av torrt gräs i landning. Påpekandet i haverirapporten ämnar upplysa nu flygande piloter om vikten att bedöma sin egen landningsförmåga och logiskt bedöma sitt flygplans prestanda.

I princip alla haverier på gräsfält är ett direkt resultat av att piloten inte fullständigt håller korrekta värden under sitt landningsvarv – förutsatt att prestandan är korrekt uträknad. Att ligga för högt eller flyga för fort över tröskeln kan innebära åtskilliga hundratals meter i längre landningssträcka.

Grundläggande kortfältsteknik

En pilot som ofta flyger på större asfalterade fält utvecklar ofta en speciell landningsteknik som inte alltid fungerar på kortare gräsfält. Viktigt att påpeka är varje meter är viktig. En tidigare sättning och vid minsta möjliga fart (naturligtvis inom uppsatta värden) förkortar utrull-

ningen avsevärt.

Det är också viktigt att alltid själv upprätta på- och avdragspunkter. En pådragspunkt är markerad eller uppskattad av piloten. Punkten ska befinna sig på en plats där ett pådrag ska kunna ske med hinderfrihet i händelse av avbruten landning. En avdragspunkt ska å andra sidan vara finnas för varje start (och även vid studs och gå). Är flygplanet inte i luften vid denna punkt ska motorn dras av till tomgång och starten avbrytas.

Haverirapporten i korthet

I haveriet i Alingsås bidrog flera faktorer till avakningen. Det förekom lätt dimma och dagg på fältet. Gräset var alltså blött vilket försämrade inbromsningsförmågan. Förarens möjlighet till att bedöma glidbanan var också nedsatt på grund av dimman. I rapporten rekommenderas bland annat att överväga införandet av korrekationer för banlutning och torrt gräs.

Text & foto: Martin Trankell