



**FRIVILLIGA
FLYGKÅREN**
50 år

Förord av FFK:s ordförande Lennart Myhlback



Frivilliga Flygkåren firar 50 år. Vi gör det samtidigt som EU-kommissionen har utsett 2011 till Europaåret för frivilligarbete. Man slår fast att det frivilliga ideella arbetet förtjänar att uppmärksammas och firas. Trots att engagemanget är stort finns det mycket som skulle kunna göras för att främja det frivilliga arbetet, anser EU-kommissionen. Mottot för frivilligåret, ”Gör skillnad – Engagera dig” stämmer väl in på FFK:s omfattande verksamhet.

I den jubileumsskrift som du nu håller i din hand kan du läsa hur FFK vuxit fram till att spela den viktiga roll i Sver-

iges krisberedskap vi har i dag. Vi har genom åren haft förmågan att anpassa vår verksamhet efter de nya krav som utvecklingen och våra samverkande myndigheter ställt. Ofta har utvecklingen skett på initiativ av de myndigheter som gett FFK i uppgift att vara den organisation som samordnar frivilliga resurser inom småflyget. En viktig framtidsfråga är att skapa tillväxt av piloter. Vi har därför startat en ungdomsverksamhet, Young Pilots, för att väcka intresset för småflyg och att stimulera till att fler piloter utbildas på sikt.

FFK har byggts upp med stöd från myndigheterna och detta stöd känner vi också i dag och inför framtiden. Vår

verksamhet har under de 50 år vi nu firar ökat både i omfattning och när det gäller de typer av insatser där FFK deltar. Myndigheterna inser kraften i vår organisation och den kompetens och erfarenhet som våra medlemmar har. FFK:s roll i samhällets krisberedskap är dessutom mycket kostnadseffektiv och något realistiskt alternativ finns inte. I krishanteringen är det självklart viktigt att ha en god uppfattning om skadornas omfattning. FFK kan med den moderna teknik som vi i dag har ge yttäckande lägesbilder i realtid.

Genomförandet av ny lagstiftning och regelverk inom Europeisk luftfart som man nu arbetar med kommer att





påverka FFK:s framtida verksamhet. Vår förhoppning är att vi ska kunna lösa de problem som kan uppstå i samråd med ansvarig luftfartsmyndighet så att FFK också i fortsättningen kan vara den resurs som samhället behöver för sin krisberedskap. Då FFK:s verksamhet kanske är en mindre känd resurs vid utformningen av kommande europeiska regler inom luftfarten är det extra viktigt att vår svenska luftfartsmyndighet även i fortsättningen bevakar samhällets intresse och upprätthåller en god krisberedskap så att FFK kan fortsätta att utvecklas och leverera snabba lägesbilder och rapporter från luften.

FFK bidrar genom omfattande utbild-

ning och övningar till ökad flygsäkerhet inom allmänflyget. Vi sätter alltid den praktiska flygsäkerheten i första rummet i vår verksamhet och i våra kontakter med myndigheterna. Redan från starten var de myndigheter som ansvarade för flygsäkerheten med när FFK:s verksamhet utformades. De har genom åren vitsordat FFK som en viktig faktor inom småflyget som bidrar till ökad flygsäkerhet. FFK:s verksamhet har under de gångna 50 åren använt klubbflyget i mer än en kvarts million flyg-timmar vilket också gett ekonomiskt tillskott till klubbarna.

När vi nu firar 50 år gör vi det genom en omfattande övning där både den civ-

ila och den militära delen av FFK deltar. Flygplansbesättningar från alla våra län deltar. Under jubileumshelgen visar vi också upp delar av vår verksamhet för våra inbjudna gäster.

Ledningen av FFK vill tacka alla medlemmar för de insatser de genom åren gjort för FFK och för att skydda och rädda människor, miljö och egendom. Vi räknar med ert fortsatta engagemang och stöd för samhällets krisberedskap. Era insatser gör skillnad och bidrar till ett säkrare samhälle.



Svenska Aeronautiska Sällskapet upptar planer på att bilda en frivillig flygkår efter Frivilliga Automobilkåren och Frivilliga Motorbåtskårens modell. Förslaget accepteras emellertid inte.

1916

BAKGRUND

FRIVILLIGA FLYGKÅRENS BAKGRUND - HUR TANKEN PÅ FFK VÄXTE FRAM

I flygets tidiga barndom bemöttes idéer på att involvera flygplan i det svenska försvaret med stor skepsis.

Det svenska flygvapnet fick kämpa under många år innan flygplan blev en accepterad del av det svenska försvaret. Svenskt militärflygs uppkomst och utveckling påverkades i hög grad av influenser från civilt håll, framför allt från Svenska Aeronautiska Sällskapet. Det var också naturligt för aeronautiken i vårt land att utvecklas från civilt håll. Här återfanns alla de tidiga pionjäreerna och förespråkarna för flyg. Men det tog ändå många år innan flygvapnet stod på helt egna fötter. De flygande resurserna fick kämpa länge och väl för att vinna samma erkännande som den traditionellt försvarsanknutna marinen.

Precis på samma sätt mötte tankarna på en civil flygkår på många hinder under den svenska flygvärldens tidiga historia.

För att förbättra reservtillgången av flygförare tog Svenska Aeronautiska Sällskapet redan hösten 1916 initiativ till bildandet av en frivillig flygkår. Målet var att basera flygkåren på systerorganisationer så som Frivilliga Automobilkåren och Frivilliga Motorbåtskåren. I förslaget skulle Svenska Aeronautiska Sällskapet tillgodose flygkåren med flygplan och utbildandet av förare, detta för att direkt kunna presentera

förslaget för myndigheterna och flygvapnet. Det var dock inte tal om dagens exakta och utförliga utbildningsmetodik för de tilltänkta flygförarna. För att få flyga i den föreslagna civila flygkåren skulle piloterna på den tiden komma att behöva genomföra följande manövrer på ett tillfredsställande sätt:

- flygning utan mellanlandning i en timmes tid
- flyga i fyra åttor inom stipulerad tid
- flygning på 1 000 meters höjd
- flygning med passagerare viss stipulerad tid

Eftersom det på den här tiden var ovanligt med civilt ägda flygmaskiner förelåg en viss problematik. Ett antal företag och flygskolor involverades i vad vi i dag skulle kalla en upphandling. Flygskolor ornas resurser på flygplan skulle därefter användas av de civila piloterna på uppdrag åt staten.

Nordiska Aviatikaktiebolaget (Cederström-Krokstedt) erbjöds sig att stå för utbildningen till en kostnad av 2 880 kronor per elev och ett därefter ett flygtimpris på 170 kronor. Södertelge Verkstäders Aviatikavdelning erbjöd samti-



Tankarna på en frivillig flygkår upptas på nytt men måste snart överges på grund av brist på piloter och flygplan.

Efter kriget riktas blickarna mot den amerikanska civila flygkåren (Civil Air Patrol) och dess framgångar med bland annat ytspaning mot axelmakternas ubåtar. En svensk civil flygkår hamnar återigen på tapeten men förslaget blir aldrig verklighet. Återigen är det pilot- och flygplansbrist som stoppar arbetet. Det råder även debatt om flygkårens exakta uppgifter.

1937

1949

diget uppdrag till ett flygtimpris av 150 kronor – men med en intressant klausul i offerten: "(...) varvid flygtiden räknas från motors startande, enär man vet att flygarna gärna och länge kör sina motorer på marken men visar djup ovilja mot att starta från marken." Hurvida den saken var sann får stå osagt, men flygskolorna var noggranna med detaljerna kring uthyrningen av sina dyrt införskaffade flygmaskiner.

För uthyrningen av flygplan erbjöd Södertelge och Thulins flygskolor en offert på 8 000 kronor per år. Det var mycket pengar vid den här tiden. Flygskolorna var vinstdrivande och hade monopol på marknaden, varför Svenska Aeronautiska Sällskapetets förslag om en frivillig flygkår var förenat med en större omkostnad. Sällskapet beräknade att den totala kostnaden för flygplans-

hyra och utbildning med fem flygplan och 15 förare skulle kosta sammanlagt 82 000 kronor – med dåtidens penningvärde. Det ansågs på många håll som mycket dyrt, och av detta skäl accepterades inte Svenska Aeronautiska Sällskapetets erbjudande. Följden blev att projektet lades ner.

Det skulle därefter ta två årtionden innan saken kom upp på förhandlingsbordet igen.

Kriget tvingar fram förändring

År 1937 var tanken på en frivillig flygkår återigen på tapeten. Flygvapnet hade nyligen börjat cementeras som en stabilare försvarsgren i Sverige, men mellankrigstiden hade trots allt präglats av nedskärningar och åtstramningar inom Försvaret. Den civila flygkårssatsningen stoppades i sin linda på grund av

bristande resurser, främst åter igen en fråga om brist på piloter, flygplan och ekonomiska tillgångar. En viss oklarhet rådde även gällande vilka bestämmelser som skulle gälla för flygkåren. Flygvapnet axlade redan ett tillräckligt ansvar – och ibland var till och med flygvapnets roll omstridd, trots det stundande kriget och erfarenheterna från det Spanska inbördeskriget.

Oavsett vilken part som satt på sanningen i flygvapenfrågan ansågs den civila flygspaningen vara överflödigt. Det tål att påminna om att allmänflyget vid denna tidpunkt inte alls var i närheten av den storlek som det varit under 1900-talets andra hälft. Det förelåg fortfarande problem att hitta tillräckligt antal erfarna civila piloter till de tilltänkta uppdragen.

Det andra världskriget ledde till den antagligen snabbaste teknikutvecklingen i mänsklighetens historia. Flera frivilliga försvarsinriktade gräsrotsrörelser föddes under konfliktens sex krigsår. En sådan organisation var den amerikanska volontära organisationen Civil Air Patrol – som också kom att stå förebild för den senare svenska flygande frivilligsatsningen. Civil Air Patrol hade lyckats med stora bedrifter i USA:s närförsvaret under krigstiden – bland annat kunde några av de (delvis) civila piloterna tillräkna sig sänkningen av ett antal tyska ubåtar som under krigets andra hälft strukit för nära det amerikanska fastlandet. Civil Air Patrol hade utvecklats till en viktig resurs på den ameri-



Civila allmänflygplan föreslås av Försvarsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen att användas som flygtaxi av Försvarsmakten i händelse av krig.

Antalet flygplan tillgängliga för militär flygtaxiverksamhet uppskattas till 78 - men förväntas sjunka till noll om åtgärder inte sätts in. Allmänflyget i Sverige är samtidigt på väg att försvinna på grund av en föråldrad flygplansflotta samt ökande underhållskostnader.

BAKGRUND

1952

1953

kanska hemmafronten, en kritisk plats när huvuddelen av det amerikanska flygvapnet stred utomlands.

Med Civil Air Patrol hade amerikanarna visat nyttan med en volontär civil flygkår. Det var dessa framgångar som gjorde CAP omtalat och välkänt i stora delar av den flygande västvärlden.

I Sverige gjordes det nu nya försök att starta upp en svensk flygkår – men återigen fanns det inte tillräckligt med personal, piloter eller flygplan för att kunna bli en självförsörjande och kostnads-effektiv komponent av civil-försvaret. Tankarna var än en gång goda – men resurserna täckte inte det tänkta be-

hovet. De europeiska länderna låg fortfarande långt efter USA i flygplansfrågan, och privatflygningen hade aldrig haft en traditionell förankring i vårt land. Satsningen dog ut och ämnet fick återigen bero ett årtionde.

Försvarets intresse fångas

I juli 1952 började det äntligen lossna för frivilligtankarna, och denna gång kom hjälpen från centralt håll. Chefen för försvarsstaben vid Luftfartsstyrelsen begärde en utredning om möjligheten att i krigstid använda ”överblivna” lätta flygplan för transporter. Fler flygplan hade kommit in på den svenska marknaden, vilket kommit till försvarsstabens kännedom. Därför var det nu viktigt att ta reda på hur en sådan verksamhet skulle organiseras och även om flygplanen höll måttet inför ett verkligt krigsläge.

Den tillsatta utredningsgruppen föreslog att de lätta flygplanen skulle kunna användas som flygtaxi för försvarets räknning i händelse av samhällskris eller konflikt. Det var inte tal om någon frivilligsatsning – utan snarare en inventering av de resurser (piloter och flygplan) som flygvapnet kunde tillgodose sig med vid krig. Några intressanta begränsningar påpekades dock av utredarna:

- Flygplanen fick maximalt väga 1 500 kilo, vara högst tolv

år gamla. Dessutom var utredarna intresserade av flygplanstyperna Piper Cub och den då nya flygplanstypen Sea Bee.

- Flygförarna skulle vara värnpliktiga i åldern 28 till 48 år gamla, helst ej över 34 år. Ett krav på minst 75 timmar flygerfarenhet skulle ställas, men 100 timmar var att föredra.

Det stora problemet blev härefter att hitta en tillräckligt stor flygplansflotta som var användbar under ovanstående kriterier. 1953 uppgick antalet användbara flygplan till endast 78 stycken i hela landet. Inom en tioårsperiod skulle det i Sverige inte finnas ett enda flygplan för ändamålet – och importen av nya flygplan förväntades inte bli särskilt stor.

Allmänflyget var fortfarande i sin linda. Försvarets höga krav på utrustning var ett direkt resultat av att staben ansåg att denna frivilliga flygplansflotta skulle vara en absolut del av flygvapnet. Det var således inte tal om någon större frivilligrörelse utan snarare en ”uppstyrning” av flygplanens rekvirering i händelse av krig, något som skedde från centralt håll och ämnade utnyttja den lilla men tillgängliga civila marknaden. Kraven var höga och tillgången på piloter än en gång bristande. Återigen såg satsningen ut att riskera självdöd på grund av resursbrist.

För att vända problematiken och fylla kriterierna i utredningen skulle en enorm anskaffning av flygplan behöva ske inom de närmaste åren. Det föreslogs att staten skulle stå för halva anskaffningskostnaden för att blåsa liv i dödläget.

Allmänflyget kliver in

Nils Söderberg, som var nytillträdd generalsekreterare vid Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) vid den här tiden skriver i FFK:s årsbok från 1983



Medlemmar i civilförsvaret klädda i den ljusblå civilversionen av försvarets uniform M/59.

KSAK brottas med inre kritik från en avsmalnande allmänflygmarknad och flygplanen i Sverige blir allt äldre. Tankarna på nyttoverksamhet med allmänflyg blir en allt viktigare grundsten i att rädda allmänflyget i Sverige. Brandflygbevakning från luften startas på prov i några län i landet.

1955

om tvisterna med allmänflyget och förslagen på en frivillig flygkår i början av 50-talet. Det är en på flera punkter skrämmande verklighet som mötte honom – inte helt olik den problematik allmänflyget i dag står inför. Söderberg berättar:

"Som relativt nytillträdd generalsekreterare konfronterades jag under 1954 med motorflygets dystra situation, som i själva verket var sämre än som antyddes i lfs-utredningen.

Sälunda var antalet certifikatin-

nehavare i sjunkande trots ett stigande årligt tillskott. Det visade ett växande intresse för flygutbildning, men att intresse för fortsatt flygning efter utbildning inte fick tillräcklig stimulans. Orsakerna härtill var många:

- Flygplansbeståndet var föråldrat, flygplanen dåligt utrustade och lockade inte till och medgav knappast heller flygning annat än på hemmaplan. Radioutrustning saknades.
- Höga kostnader för den sortens flygning beroende på typförbistring

och därmed höga underhållskostnader, reservdelsbrist - långa liggtider - höga försäkringspremier.

•Brist på flygplatser.

•Brist på målsättning, svårt att göra detta slag av flyg attraktivt och nyttigt."

Även ute i flygklubbarna fanns ett missnöje över den rådande situationen. Aeroklubben i Göteborg ansåg att klubbens verksamhet i det stora hela hade glidit ifrån de ideal som legat till grund för allmänflygets födelse i Göteborg – och att den faktiska flygverksamheten



Den amerikanska volontärrörelsen Civil Air Patrol (CAP) lyckades under det andra världskriget utföra stordåd inom bland annat ubåtsförsvaret. Frivilligtankarna spred sig sedan över världen - för att även nå Sverige. Bilden visar flera amerikanska CAP-flygplan uppställda i väntan på uppdrag nära New York, år 1942.

KSAK deltar i en öppen konferens med Statens brandinspektion gällande ideellt brandflyg. Dåvarande generalsekreterare för KSAK Nils Söderberg tar tag i frågan och skickar bland annat ett brev till Konungen och argumenterar för bildandet av en ideell flygkår. Luftfartsverket meddelar i november att de understöder KSAK:s förslag på en frivillig flygkår.

BAKGRUND

1958

minskat till oacceptabla nivåer. Några ansåg att klubben hade blivit ”mer en sällskapsklubb än en flygklubb.”

Missnöjet mynnade 1954 ut i ett 40-tal medlemmar startade Göteborgs Motorflygklubb. Ett av grundmålen med nystarten var att involvera lätta flygplan inom samhällstjänst och därigenom återigen popularisera privatflyget. Namnet ”Civila flygkåren” antogs och samövningar med myndigheter och räddningsverk inleddes framgångsrikt i Göteborgsregionen. Flygklubbens flygplan lyckades bland annat delta vid några

lokala bränder och uppmärksammades i media – något som ledde till att hjälpflyget fick publicitet. Detta var banbrytande verksamhet som också fängade intresset från flera andra svenska privatflygningsorganisationer.

KSAK:s generalsekreterare Nils Söderberg ansåg också att detta var en av de främsta verktygen för att ändra den negativa flygtrenden i Sverige. Med hjälp av nyttoflyget kunde både förtroende och en känsla av nytta ge alla inblandade piloter ekonomiska intressen i att upprätthålla ett starkt civilflyg. Om flygningen kunde bli nyttig kunde också

den nedåtgående spiralen vändas – med den lyckliga bieffekten att småflyget hittade en naturlig roll i samhällets större funktioner. Flera viktiga utkast på verksamhet lades fram av KSAK:

- Övningar i samverkan med hemvärn och luftbevakning.
- Målgång.
- Områdesövervakning för civilförsvaret.
- Räddningstjänst (eftersök) och skogsbrandbevakning.

Detta var det förslag som lades fram



På bilden syns Ingegerd Axelsson och Goldis Eriksson, piloter i Västmanlands flyggrupp

Civilförsvarsutredningen framlägger i sitt slutbetänkande att civilförsvarets behov av helikoptrar och flygplan kan tillgodoses genom frivillig verksamhet understödd av statliga medel. KSAK utarbetar ett förslag på en frivillig flygkår.

Vid underhandskontakter med inrikesdepartementet framgår att kostnaderna till redan existerande frivilligkårer beskurits så kraftigt att det inte funnits utrymme för KSAK:s förslag. I slutet av året uppmärksammas dock förslaget av statsutskottet och 10 000 kronor godkänns till uppstarten av en frivillig flygkår underställd KSAK.

1959

1959



Tre flygplan av typen MFI-9, ett svensktbyggt småflygplan som använts inom FFK, fotograferade vid Chalmers Flygklubb i Göteborg

av Nils Söderberg och KSAK. Organisationen hade hittat ett recept för att få allmänflyget på fötter – och nu gällde det bara att omsätta tankarna i praktiken.

Förslagen fick inom kort vingar med hjälp av drivande eldsjälar. Brandflygbevakning kom igång i några län under den andra hälften av 50-talet – då i regi av KSAK. Dessa inledande övningar fängade intresset från bland annat statens brandinspektion som hade ansvaret för rikets skogsbrandförsvar. Samarbetet med myndigheterna började ta form. Några mycket komplicerade frågor ställdes dock under den efterföljande

anordnade konferensen mellan myndigheter och KSAK. Främst undrade brandinspektionen hur organisationen skulle kunna säkerhetsställa följande: ”Kan KSAK svara för att dessa obetalda amatörflygare inte en vacker dag tappar lusten? Och vad händer i krig? Kan KSAK garantera att era skogbrandflygare blir frikallade eller får erforderlig bensintilldelning?”

Det var nu uppenbart att den frivilliga flygverksamheten behövde en egen basorganisation – med egen kårledning som löste dessa frågor åt de uppdragsgivande myndigheterna. Det behövdes en självgående organisation

som stod för administration och handläggande av piloter och uppdrag gentemot myndigheter och civilförsvaret i fredstid – och även gentemot försvaret i krigstid. På så sätt kunde myndigheternas krav lösas och fortsatt säkerställas. Organisation skulle fortfarande administreras av KSAK – men med egen ledning och med separata resurser.

Vad KSAK hade lagt grunden till var en oberoende och effektiv organisation som kunde samordna flygklubbarnas och piloternas resurser på bästa sätt – den **Frivilliga Flygkåren**.

Ytterligare pengar tillskjuts satsningen efter hjälp av luftfartstyrelsen. En stor del av året ägnas åt att strukturera den nystartade organisationen.

UPPSTARTEN 1961-1965

FFK BLIR ETABLERAT I SVERIGE

Den 2:a juni 1961 ankom ett brev till initiativtagarna på KSAK, vilket mottogs med glädje. I och med detta kungliga brev (se höger) var Frivilliga Flygkåren äntligen förankrad som frivillig organisation i civilförsvarets tjänst. Det var en mängd drivande eldsjälar på KSAK som bidragit till den historiska händelsen – främst generalsekreterare Nils Söderberg som dragit ett stort lass under myndighetssamtalen. Vid sin sida hade han under lång tid haft Nils Lundgren som var chef för KSAK:s motorflygavdelning. I och med detta blev 1961 Lundberg också FFK:s första kårchef.

Det hade funnits en hel del motstånd från ett antal myndigheter som ansåg satsningen på FFK felaktig. Främst fanns oro att FFK skulle överta ansvar från andra, redan etablerade, samhällsinstitutioner. Motsättningarna lyckades delvis lösas upp av Gösta Terstad som arbetade som sekreterare i civilförvarsutredningen (och även ingick i inrikesdepartementet, det departement som administrerade det svenska civilförsvaret). Detta skedde genom att formulera FFK:s första uppdragsbeskrivning på följande sätt:

- FFK skall (...) biträda även andra samhällsorgan, i den mån organisationen härför, vid fullgörandet av uppgifter i totalförsvaret.

På så sätt blev FFK en kompletterande del av de redan etablerade organisationerna. I de inledande bestämmelserna stod det klart att FFK i framtid skulle lyda under Civilförvarsstyrelsen – den

Den 2:a juni 1961 ankom ett brev till initiativtagarna på KSAK, vilket mottogs med glädje:

Kungl Maj:ts föreskrifter ang upprättandet av en frivillig flygkår i civilförsvarets tjänst (kbr den 2 juni 1961)

Kungl Maj:t föreskriver, att som villkor för bidrag till svenska aeroklubben för upprättandet av en frivillig flygkår skall, med tillämpning tills vidare, gälla följande:

1. Den frivilliga flygkåren skall ha till uppgift att, utöver de uppgifter den tilldelas vid utövandet av civilförvarsverksamhet, biträda även andra samhällsorgan, i den mån organisationen är lämplig härför, vid fullgörandet av uppgifter i totalförsvaret.
2. Den centrala ledningen av den frivilliga flygkåren handhaves närmast under civilförvarsstyrelsen av svenska aeroklubben. Inom varje län utövas ledningen närmast under länsstyrelsen av en av aeroklubben i samråd med länsstyrelsen utsedd länsflygchef.
3. Civilförvarsstyrelsen och chefen för försvarsstaben skola äga utse vardera en ledamot jämte suppleant för denne i aeroklubbens styrelse och i dess verkställande utskott med uppdrag att verka för att ändamålet med statsbidraget främjas och tillgodoses.
4. Aeroklubben har att vid utövningen av ledningen av den frivilliga flygkåren ställa sig till efterrättelse de anvisningar och föreskrifter, som civilförvarsstyrelsen meddelar. Det åligger aeroklubben särskilt att genom planläggning förbereda kårens verksamhet vid civilförvarsberedskap, att hålla sig väl underrättad om kårens användbarhet, att medverka vid av civilförvarsmyndighet anordnad utbildning och själv anordna utbildning i den mån så lämpligen kan ske, att verka för att de anslutna flygklubbarna hålla lämplig flygmateriel samt att föreslå de åtgärder i övrigt som må finnas lämpliga för främjandet av kårens användbarhet.
5. Länsflygchef skall efter aeroklubbens anvisningar och direktiv förbereda utnyttjandet av flygklubbarnas verksamhet vid civilförvarsberedskap. Det åligger länsflygchef, bland annat, att tillse att för verksamheten lämpliga flyggrupper kunna upprättas vid civilförvarsberedskap, att ombesörja antagning, avtalsbindning, registrering och placering av personal för flyggrupperna och deras ledning ävensom uttagning och registrering av flygplan samt att verka för att avsedd beredskap upprätthålles. Länsflygchef har att vid utövningen av sin verksamhet ställa sig till efterrättelse de anvisningar och föreskrifter som länsstyrelsen meddelar.

KSAK:s flygklubbar bedriver nu brandflygbevakning i sju län. Organisationen använder erfarenheterna från den verksamheten för att bredda myndighetssamarbetet med bland annat länstyrelserna inför uppstarten av Frivilliga Flygkåren.

1961

Regeringen meddelar genom ett kungligt brev den 2:a juni 1961 att upprättandet av en civil flygkår ska genomföras. Frivilliga Flygkåren har nu officiellt blivit en gren av civilförsvaret. FFK räknar således den 2 juni 1961 som kårens födelsedatum.

1961



Mr FFK

Gösta Eriksson anställdes som ställföreträdande kårchef 1963 men övertog redan 1965 posten som kårchef efter att Nils Lundgren avlidit. Gösta blev därför den som ansvarade för i stort sett hela senare delen av uppstarten av Frivilliga Flygkåren. Han fick av detta skäl det hedrande epitetet "mister FFK".

Det råder ingen tvekan om att Gösta Eriksson bidrog mycket stort till den framgångsrika uppstarten av FFK. Han har tidigare beskrivits som en riktig "arbetshäst" som drev in alla FFK:are i en homogen och fungerande organisation. Gösta Eriksson avgick som kårchef först 1979 och efterträddes då av Hans Andersson.



FFK:s första länsflygchefer utses och träffas i maj för att diskutera uppsättandet av länsflygavdelningarna.

Importen av de nyutvecklade flygplanen Cessna 172 och Piper PA-28 ökar stadigt under 60-talet, vilket underlättar uppstarten av FFK.

UPPSTART

1962

1963



Flygplanstyperna PA-28 (ovan) och Cessna 172 (högersidan) blev tidigt de vanligaste flygplanstyperna inom FFK. Flygplansmodellerna var under FFK:s uppstart nykomlingar på marknaden, och det uppsving dessa populära arbetshästar bidrog med underlättade FFK:s etablering.

myndighet med vilken KSAK skulle ha direktkontakt. KSAK:s kårledning skulle stå för administrationen av flygkåren, leda kurser och följa upp material- och personalläget.

Inom varje län skulle det etableras en länsflygavdelning som organiserade de mer regionala uppgifterna. Precis som FFK fungerar i dag skulle varje län ledas av en länsflygchef. Det var länsflygchefens uppgift att leda verksamheten i länet på uppdrag av kårledningen (och därmed även Civilförsvarsstyrelsen).

De första länsflygcheferna utsågs i början av 1962, och redan i maj samma år genomfördes den första kursen. Flygvapnet och Civilförsvarsstyrelsen deltog. Målet var att informera och utbilda de nya pionjärerna i hur FFK skulle byggas upp organisatoriskt. Inom kort kom också Civilförsvarsstyrelsen med anvisningar om det önskade antalet flyggrupper i respektive län. Totalt fick

länsflygcheferna i uppdrag att sätta upp 28 flyggrupper i de 24 svenska länen. Varje flyggrupp skulle ha sex flygplan samt ytterligare två i reserv. Personalstyrkan var betydligt större än en ordinarie flyggrupp är i dag.

Det var alltså ingen liten styrka som skulle sättas ihop på en kort tid. Bilförarna och MC-ordonnanserna skulle om möjligt också bemannas av certifierade piloter, som därför därefter kunde byta plats i gruppen efter behov. Målbilden var högt satt – och Civilförsvarsstyrelsen väntade på resultat.

Flygplansflottan utvecklades

Kompetenskraven var betydligt hårdare än de varit i förslagen straxt efter sekelskiftet. Varje pilot behövde inneha minst 150 flygtimmar och ha genomgått en speciellt anordnad kurs av FFK. Biträdande förare och navigatörer be-

hövde dock bara inneha 50 flygtimmar och friställdes från kravet på intern FFK-utbildning.

Själva uppstarten av kårstaben understöddes finansiellt med en summa på 52 000 kronor. I och med den bättre tillgången på redan färdigutbildade flygförare blev det ett betydligt billigare projekt för inblandade myndigheter än vid seklets tidigare förslag. Tillströmningen till de nya grupperna löpte därför någorlunda problemfritt.

Antalet användbara flygplan ökades markant. Detta var den moderna privatflygningens barndomsålder – och utvecklingen av enmotoriga allmänflygplan frodades. Enmotoriga flygplanet Cessna 172, som i dag är världens vanligaste flygplan, hade bara funnits på marknaden i några år och var därför fortfarande ett mycket modernt flygplan. Kusinen på Pipers sida, PA-28, kom ut på marknaden 1960. Båda typerna blev populära inköp för nya privatflygare och flygklubbar världen över. Detta fick naturligtvis följderna på den svenska marknaden. Antalet importerade flygplan ökade under hela decenniet – vilket hjälpte FFK att hitta användbara och funktionsdugliga flygplan till kärnverksamheten. Allt som allt bidrog det till att flygkårens uppstart tog god fart. Redan 1963 var stora delar av verksamheten igång. Året därpå fick FFK ytterligare ett bidrag på 70 000 kronor. Kårledningen hade också fått

Alla länsflygavdelningar är uppstartade utom tre. Detta ligger långt före den ursprungliga planeringen från 1959.

Den första stora samövningen hålls med de nyuppstartade flyggrupperna. 170 man från FFK och 130 från civilförsvaret deltar. Övningen ger värdefulla lärdomar för FFK:s fortsatta utveckling - nödvändiga för att samtrimma flyggrupperna och civilförsvaret.

1963

1963



Personal i frivillig flyggrupp 1962:

• Gruppchef	1
• Ställföreträdande gruppchef	1
• Flygförare	6
• Btr. Flygförare\hjälpmekaniker	6
• Gruppmechaniker	1
• Biträdande gruppmechaniker	2
• Signaltekniker	1
• Hjälptekniker	2
• Bilförare	1
• MC-ordonnans	1

130 000 kronor tilldelat för att genomföra de första gruppövningarna ute i länen. Därmed kom kärnverksamheten igång. Vid årsskiftet var 26 av 28 flyggrupper färdigorganiserade.

Samövningar lade fundament

Flyggrupperna i respektive län fick allt eftersom åren löpte sina "eld-dop." Övningar genomfördes under ledning av personer både inom kärledningen och av landets länsflygchefer. Ytterligare pengar tillsköts, som var öronmärkta för övningsverksamheten. Detta skapade bra förutsättningar för fortsatt verksamhet. Länsflygcheferna fick utbildning först, varefter enskilda medlemmar började delta på kurserna.

Ändamålen var dels att bygga upp organisationen och skapa bra förutsättningar för gruppernas uppdrag. Det lades redan här mycket fokus på egen träning och flygsäkerhetsfrågor - om än i ett annat ljus än det som många piloter är vana vid i dag.

Väldigt stora samverkansövningar tog fart 1964. Åtta flyggrupper med totalt cirka 170 man (!) deltog från FFK. Till övningen samlades också 60 flygplan från flera olika län. Målet var att samträna flyggrupperna med civilförsvaret.

Denna första samövning var ett test på FFK:s verkliga förmåga, och resultatet blev goda erfarenheter och en stärkt förmåga att operera för civilförsvaret. Frivilliga Flygkåren var på väg att bli en effektiv och stabil flygorganisation som uppskattades för sitt understöd till berörda myndigheter.

Alla länsflygavdelningar har fått utsedda länsflygchefer och uppstarten är avslutad. Kravet på biträdande förarens flygerfarenhet höjs från 50 till 100 timmar.

Den första kursen i lågflyg inleds på Brandholmen i Nyköping tillsammans med flyglärare från Artilleriflygskolan.

BEREDSKAP

1965

1965

CIVILFÖRSVARSTIDEN 1965-1987

FFK I SKUGGAN AV DET KALLA KRIGET

Den första tiden efter 1965 får anses vara den tid då FFK hade börjat fungera fullt som egen organisation. Under den efterföljande tidsperioden ökade anslagen för utbildning och övning i och med att organisationen fortsatte att utvecklas. 1967 fick flygkåren ansvaret och förtroendet att börja flyga lågt ner till 50 meter, i de fall då uppdraget så krävde.

Den första lågflygutbildningen genomfördes på Brandholmen i Nyköping tillsammans med flyglärare från Artilleriflygskolan. Sju deltagare fick fullständig utbildning under detta första utbildningstillfälle. Under de kommande två åren satsades resurser på att göra även lågflygutbildningen fristående, och från 1969 fram till i dag genomförs all lågflygutbildning av FFK internt med hjälp av civila flyglärare.

Under tiden höjdes också kraven på de biträdande förarna i grupperna till 100 flygtimmars erfarenhet. Beslutet hade sin grund i nya myndighetsbestämmelser för hjälpflyg. Samtidigt övade FFK allt mer i nära samarbete med civilförsvaret. 1967 var samarbetet igång i tolv län.

Det kalla kriget blossade vid den här tiden för fullt i Sveriges politiska närområde. FFK:s målbild inom civilförsvaret avspeglade därför invasionsförsvarets doktrin. Detta kom att bli gällande för hela civilförvarstiden inom FFK – då flygkårens uppgifter fokuserade på bland annat flygspaning, skaderapporter-



Representanter från civilförsvaret i Norge följer en samverkansövning i Jämtland för att hämta inspiration från frivilligsatsningen.

Installationen av nya radio R70 påbörjas i flera Piper PA-28 runtom i landet.

1966

1967

ing, sjuktransporter och samhällsskydd. I fortsättningen var det dessa premisser som FFK:s förare lydde under – och även om organisationens piloter inte räknades som stridande så ställdes det höga krav på samtliga förare.

Mörkerutrustning blev viktig

Att flyga mörker var (och är) ingen självklarhet för allmänflygaren. För säker mörkernavigering krävs utförliga instrument, bra förberedelser och gedigen utbildning. När Civilförvarstyrelsen efterfrågade FFK:s assistans även i mörker inleddes det 1967 satsningar på införskaffning av FFK:s egna inflygningshjälpmedel för mörkerflygning. I utrustningen ingick en så kallad ”sektorfy” - ett ljushjälpmedel som agerar som en förenklad glidebaneindikator. Även uppsättningar av banbelysning införskaffades, bestående av fotogenlyktor i olika färger. Fotogenlyktorna ersattes senare av de elektriska motsvarigheter som fortfarande används. Egna vindstrutar med inbyggd belysning tillkom också, dock så sent som 1975.

År 1971 firade FFK ett decennium som organisation. Allmänflygets tillväxt hade på allvar bidragit till den snabba utvecklingen av organisationen. Det fanns nu så många lämpliga och tillgängliga förare att det var kö för att gå med i de olika flyggrupperna. Antalet disponibla flygplan hade dubblerats och fjärran var nu dagarna när kårens uppstart och utveckling bromsades av otillräcklig tillgång till teknik, personal, flygplan och materiell. Även radioutrustningen blev allt bättre i och med införskaffandet av den nyutkomna radio R70 – som också började installeras i olika flygplan.

Intresset för den svenska flygkåren ökade också utomlands – så pass mycket att KSAK upprepade gånger fick lämna skriftlig och muntlig information till Sveriges grannländer om organisation och verksamhet.

Några gånger skickades även observatörer till Sverige för att följa FFK:s övningar – bland annat besökte en norsk civilförsvarschef en större flygövning i Jämtland vilket gav positiva resultat.



Mörkerutrustning införskaffas för att göra FFK till en oberoende och pålitlig mörkerresurs. Banbelysning, sektorfyrrar och vindstrutar testas framgångsrikt under året.

FFK övertar ansvaret för lågflygutbildning från Artilleriflygskolan och börjar utbilda internt.

BEREDSKAP

1967

1969

Civilförsvaret i Sverige

Civilförsvarsorganisationer finns i de flesta länder i världen. Deras uppgift är att understödja sitt lands samhällsorgan i händelse av krig - men också agera som ett extra stöd i fredstid under katastrofer och kristider.

I Sverige bildades Civilförsvarsstyrelsen 1944. Den kom att agera en stor roll under det kalla krigets brådaste dagar. FFK blev en del av organisationen genom regeringsbrevet 1961 - varför flygkåren kom att inrikta sig på civila krigs-

förberedelser och katastrofinsatser. FFK hade vid den här tiden inte något militärt uppdrag - utan agerade direkt via KSAK enligt direktiv från Civilförsvarstyrelsen.

Sedan årskiftet 2009 och 2010 är det Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) som är ansvarig samordnande myndighet. MSB bildades genom sammanslagning av Räddningsverket och Krisberedskapsmyndigheten.



Flygkåren firar tio år som organisation.

1971

Hjälpflyget involverar FFK

Under 60- och 70-talet pågick det infekterade debatter internationellt om frågan om utländskt hjälpflyg. I centrum stod Förenta Nationerna, men diskussionen rörde även svenska SIDA och Arméstaben. Den svenske piloten och tillika FFK-medlemmen Carl Gustav von Rosen tog saken i egna händer under Biafrakriget 1967. Med svenskregistrerade flygplan utförde Carl Gustav von Rosen och flera andra svenska piloter raketattacker mot Nigerianska flygvapnet – menade att mildra den hungersnöd som pågick i det avskurna Biafra.

Det hela vållade stor debatt i svensk media då svenska flygplan med delvis svenska besättningar deltog i en väpnad konflikt. Händelsen bidrog samtidigt till att det svenska folket fick upp ögonen för möjligheterna med mindre allmänflygplan – och samma tankar ekade i Förenta Nationernas korridorer. Efter Biafrakrigets slut fortsatte Carl Gustav von Rosen med hjälpflygningar i bland annat Etiopien, då genom så kallade matbombningar. Dessa hjälpflygningar pågick under en stor del av 70-talet med flera MFI-15 flygplan.

Det var med bakgrund av bland annat

Arméstaben utför på FN:s uppdrag en utredning om möjligheterna till att organisera en hjälpflygsstyrka för FN-tjänst. FFK föreslås vara rekryteringsgrund för styrkan – men på grund av det politiska läget blir utredningens förslag aldrig verklighet.

1975

detta som Arméstaben 1975 genomförde en stor undersökning på uppdrag av FN. Målet var att utröna möjligheterna till organiseringen av en svensk flygande beredskapsstyrka för FN-tjänst. Civildförsvaret fick möjlighet att yttra sig om remissen och FFK kom därför att bli indirekt inblandat. Utredningen föreslog upprättandet av en flygtransportpluton med uppgift att från enkla flygfält kunna distribuera livsmedel och mediciner till svåråtkomliga områden. Därutöver kunde plutonen behöva genomföra sambandsflygningar och transporter av till exempel läkare.

Civildförsvaret framhöll i sitt yttrande att FFK:s 28 fungerande flyggrupper och deras utbildningsprogram redan var väl lämpade för liknande uppdrag. KSAK yrkade på att rekryteringen till denna tilltänkta pluton skulle ske med FFK som bas, och stöd från Civildförsvarets styrelsen utgick – varför det letade sig in i den slutgiltiga remissen. Men så blev det inte – FN:s tankar på flygunderstöd slog aldrig helt rot på grund av politiska aspekter och saken rann snart ut i sanden.

Utbildningsatsningar

Under dessa ”mellanår” i FFK:s tidiga historia satsades en ökande mängd resurser på flygsäkerhetsförhöjande verksamhet. Främst var det utbildning som anordnades i allt ökande mängd, men också utveckling av materiell och teknik. Från 1976 fick alla piloter genomgå en repetitionsutbildning av grundläggande flygkunskaper, så som stall och vikning, start och landning samt instrumentnavigering. Även repetitioner av teorikunskaper genomfördes – dels genom lärarledda lektioner och dels via prov.

1977 hölls den första Rikstävlingen för FFK:s flyggrupper. Tanken var att under nöjsamma former öva och umgås utöver det vanliga övnings-schemat inom respektive flyggrupp. På rikstävlingen ingick både flygrelaterade övningar som precisionslandning och navigering – men också terränglöpning och simning med flygflytväst. Teorikunskaper var också ett viktigt tävlingsmoment. I Flygrevyn från 1979 kunde den intresserade läsa följande om årets rikstävling inom FFK:



Den första av FFK organiserade rikstävlingen hålls. Målet är att öka kompetensen hos FFK:s besättningar.

Gösta Eriksson avgår som kårchef och efterträds av Hans Anderson.

BEREDSKAP

1977

1979

"Vartannat år samlar Frivilliga Flygkåren sina länsflyggrupper till en generalmönstring - FFK:s Rikstävling. Här rör det sig emellertid inte om tävling i samma mening som i till exempel SM eller i civil flyg femkamp. Deltagarna är ordinarie FFK-besättningar som med få undantag har tävlingserfarenhet, men däremot ambitioner att lösa sin uppgifter inom civilförsvaret. FFK Rikstävling skall i första hand ses som en utbildningsform och "examen" på vad man lärt sig på olika kurser."

Rikstävlingen blev ett återkommande utbildningsmoment under många år framöver, vilket var mycket uppskattat av medlemmar runtomkring i landet.

FFK får ny kårchef

År 1979 avgick Gösta Eriksson som kårchef och efterträddes av Hans Andersson. Hans tjänade FFK i över 30 år varav hela 21 år som kårchef. Arne Nylén blev ny ställföreträdande kårchef efter Sven Erik Everstål. Båda Arne och Hans hade en bakgrund inom KSAK och skulle komma att få en stor roll i FFK under åren framöver.

Landet i stort led av ekonomiska nedskärningar, och även FFK fick erfa vissa ekonomiska påföljder. Bland annat kunde full kompensation för vissa bränsleutlägg inte fullt utbetalas till medlemmarna. Försvarsmakten höll samtidigt på med en större omstrukturering av försvaret kallad Organisation 80. Detta fick känningar in i FFK under 1980-1981 då utbildningsprogrammet omarbetades. En positiv faktor blev att mörkerflygningskompetensen fick en ytterligare förstärkt roll i sammanhanget.

För flyggrupperna bestämdes två skil-

da övningsformer skulle gälla, den ena med namnet Särskild övning (SÖ) och den andra med namnet Enhetsövning (EÖ). Den enskilda övningen var en längre övning som genomfördes vartannat år, medan särskild övning skulle genomföras varje år. Övningarna tillsammans säkerställde att alla piloter inom FFK hade fortsatt god förmåga – samtidigt som alla tog med sig de goda kunskaperna hem till sina flygklubbar. Nu försvann även de biträdande förarna – istället blev alla tolv piloter i respektive flyggrupp likvärdiga och hade samma antagningskrav. Under gruppchefen fanns också två ställföreträdande befäl, en för att verka inom flyggruppen och en för bastjänsten. Det tolv flygförarna understöddes av tre flygtekniker, två sambandstekniker, två sambandsoperatörer och två bilförare.

Utrustningsmässigt hade FFK vid sitt 20-års jubileum 1981 en god tillförsel av materiell. Det övertogs en del material från Flygvapnet, bland annat overaller, väskor och kartor.

Civilförsvarsstyrelsen läggs ned

År 1986 bildades Statens räddningsverk (SRV) och FFK:s långvariga uppdragsgivare Civilförsvarsstyrelsen lades ned. Flera ur personlstyrkan på Civilförsvarsstyrelsen som verkat för FFK följde med över till det nya Räddningsverket.

Flytten banade väg för FFK:s stundande omstrukturering. FFK hade länge varit en, av många ansedd, rigid och föråldrad organisation. Det höjdes röster från många håll för att även kunna använda FFK som en mer utbredd fredstida resurs, och det skulle snart visa sig att många nya möjligheter stundade på just detta område.



Civilförsvarsstyrelsen och Statens brandnämnd ersätts av Statens räddningsverk. Ansvarsförflyttningen banar väg för FFK:s omstrukturering som kom att påverka kåren under de nästföljande åren.

1986



Skogsbrandsbevakning från luften har utförts med hjälp av det ideella småflygets resurser sedan 50-talet.

Foto: Jan E. Karlsson

1987

KRISBEREDSKAP



NYA FFK 1987-2000

FFK STÄLLER SIG PÅ EGNA BEN OCH STORSATSAR PÅ KRISBEREDSKAP

Foto och montage: Johan Ander

Efter hand som den världspolitiska situationen förändrades höjdes allt fler röster för att FFK skulle utvecklas mot att även kunna fungera i en myndighetsunderstödjande roll även i fred. 1986 var detta omöjligt, eftersom det kungliga brevet från uppstarten 1961 fortfarande var en stoppbock för sådan verksamhet.

Men med möjligheten att flyga även i fredstida ärenden skulle inte bara FFK:s samhällsnyttiga ansvarsområde utvecklas – det skulle också ytterligare främja Sveriges flygklubbar i och med ökat flygtidsuttag, ökad ansvars känsla och ökad

flygträning för de involverade piloterna. Detta resulterade i positiv utveckling för alla inblandade.

KSAK:s styrelse behandlade denna fråga 1987 efter att Civilförsvarsstyrelsens nedläggning blivit ett faktum. Under olika omständigheter och efter mycket debatt kom styrelsen fram till att ansöka om utökade civila möjligheter för flygkåren hos det nyuppstartade Räddningsverket. Det var ett långt och digert arbete som ledde fram till beslutet. I samband med ansökningsen fick kärledningen i uppdrag att hos försvarsdepartementet undersöka om möjligheterna

att förändra FFK och skriva om de mindre tidsenliga instruktionerna.

I FFK:s jubileumsskrift från 2001 berättas det om kärledningens arbete och besök hos Sveriges försvarsminister:

Det var med stor spänning som vi i kärledningen fick besöka den dåvarande försvarsministern Roine Carlsson och lägga fram våra synpunkter. Det vi tidigare sett i tidningar och någon pytteliten glimt i TV, talade ju inte för att det skulle bli någon lätt uppgift.

Efter diskussion med Sveriges försvarsminister Roine Carlsson beslutas att FFK ska ombildas till en frivilligorganisation. I och med ombildningen påbörjas arbetet med att ge FFK en egen styrelse – vilket innebär att flygkåren avknoppas från KSAK.

1987



Försvarsminister Roine Carlsson (lilla bilden) var den som föreslog att FFK skulle ombildas till egen frivilligorganisation. Roine kom senare att personligen bli involverad i FFK. Foto: Jerry Johnsson



En av de avgörande faktorerna som påverkade det första mötet med Roine kan ha varit Stig Kernell, länsflygchefen i Jönköpings län, som redan etablerat första kontakten under en semesterresa utomlands. Det bör framhållas att Stig Kernell var vice ordförande i KSAK:s styrelse.

Besöket hos Roine ledde inte till att det gick att förändra det Kungliga brevet, men vi fick rådet att göra FFK till en frivilligorganisation med egna stadgar, liknande de som andra frivilliga försvarsorganisationer levde efter.

Denna satsning blev därefter huvudfokus för KSAK och flygkåren. I och med att FFK kunde ombildas till en frivilligorganisation öppnades nya dörrar och fler möjligheter till myndighetssamarbeten. Det tog inte lång tid innan KSAK:s styrelse fattade beslut i frågan – och det blev ett ja till frivilligorganisationssatsningen. Med den nya organisationsformen kom också kravet på att FFK skulle bilda en egen styrelse. Den 11:e november 1987 valdes en interimistisk styrelse som skulle leda FFK till den första riksstämman.

Med beslutet hade FFK tagit steget ut och blivit en fristående organisation. KSAK överförde ansvaret för den nya frivilligorganisationen på FFK:s nya styrelse. När det godkända regeringsbeslutet kom i april 1988 högs kårens nya fristående framtid i sten.

Det var ett vägskaal med blandade känslor för samtliga inom FFK. KSAK hade varit den organisation som både startat och drivit flygkåren sedan 1961. Försättningsvis stod nu FFK på egna ben – om än i fortsatt samarbete med sin gamla moderorganisation.

Roland Nilsson, tidigare avdelningschef vid Räddningverket, berättar mer om FFK:s omvandling till frivilligorganisation:

När jag kom till Civilförsvarsstyrelsen 1978 var det kallt krig och en ny krigsorganisation (Organisation 80) för det statliga civilförsvaret stod för dörren. Inom denna skulle FFK också vidareutvecklas med nya instruktioner, förändrat utbildnings- och övningssystem, ny materiel och så vidare. FFK var direkt myndighetsstyrd och organisatoriskt knuten till KSAK. Omkring 1980 påbörjades emellertid, av såväl säkerhets- och samhällspolitiska som finansiella skäl, ett omfattande utredningsarbete rörande civilförsvaret och räddningstjänst.

FFK:s förvandling 1988 till fristående frivillig försvarsorganisation hänger direkt samman med de stora förändringar, som med utgångspunkt i utredningsarbetet, skedde 1985 till 1987 genom civilförsvarets kommunalisering och därmed nedläggningen av det statliga civilförsvaret. Till detta kom 1986, och inte minst, införandet av den nya räddningstjänstlagen och tillkomsten av Räddningsverket genom sammanslagning av Civilförsvarsstyrelsen och Statens brandnämnd.

I januari 1985 fick kommunerna uppgiften att planlägga för civilförsvarets verksamhet och 1987 upp-

giften att leda civilförsvaret med stöd av ändringar i civilförsvarslagen. Redan under utredningsarbetet, som föregick riksdagsbeslutet, diskuterades FFK:s roll inom civilförsvaret av flera skäl.

Jag var vid den tiden chef för enheten för organisation och beredskap vid Civilförsvarsstyrelsen, och under denna enhet sorterade FFK. Den författningsmässiga grunden i kårens verksamhet och organisation var det Kungliga brevet från 1961. I ett kommunalt civilförsvaret och med den säkerhetspolitiska synen på att statliga och kommunala civilförsvars- och räddningstjänstresurser, som byggts upp för krigsbruk, även skulle kunna användas vid fredstida allvarliga händelser, var regleringen av FFK:s uppgifter mycket otidsenlig och starkt begränsande.

Dessutom skiljde sig FFK från andra frivilliga försvarsorganisationer genom den direkta knytningen både till KSAK och till den centrala myndigheten, Civilförsvarsstyrelsen. Det fanns emellertid starka önskemål inom såväl FFK som Civilförsvarsstyrelsen, och sedan Räddningsverket, för att FFK borde med en egen fristående identitet i den nya situationen kunna

föra dialoger med Försvarsdepartementet, statliga myndigheter och kommuner om kårens finansiering, organisation, beredskap och uppdrag, i likhet med de frivilliga försvarsorganisationerna. Dessutom borde FFK självt reglera sina organisatoriska och taktiska målsättningar och instruktioner för uppdragsverksamhet och utbildning, och inte en statlig myndighet eller KSAK. Det fanns dock visst motstånd till att FFK:s ställning skulle förändras. En del önskade att FFK kunde få en särskild roll som en statlig regional resurs för civilförsvaret och räddningstjänst samt att knytningen till KSAK skulle bibehållas. Dessa tankar fick dock aldrig riktigt fäste i reformarbetet.

Diskussionerna blev mer intensiva våren 1986 under förberedelserna för inrättandet av Räddningsverket och tillämpningen av den nya räddningstjänstlagen. Vid överläggningar mellan Räddningsverksutredningen, KSAK:s styrelse och FFK:s kärledning utvecklades successivt mål för förändringsarbetet. Inriktningen blev att det Kungl. brevet måste upphävas, den direkta knytningen till KSAK skulle brytas och nya grundstadgar för FFK som fristående frivilligorganisation skulle

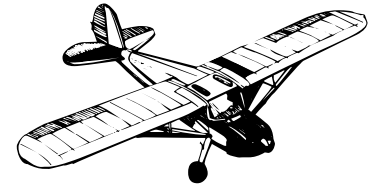
1989

tas fram för att sedan godkännas av regeringen med stöd av frivilligkungörelsen. Grundstadgarna skulle bland annat göra det möjligt för FFK att rekrytera och utbilda medlemmar utan krigsplacering. Detta innebar också att FFK med statsbidrag kunde utbilda personal med sikte även på fredstida uppgifter, vilket ledde till en utökad utbildningsverksamhet. Det ledde i sin tur efter några år bland annat till att FFK:s centrala ledning flyttade till Nyköping.

Det var många som var inblandade i detta förändringsarbete. Planeringschefen vid Civilförsvarsstyrelsen Erik Thyberg fanns fram till våren 1986 i KSAK styrelse till stöd för förändringsarbetet. Därefter fanns jag själv där en kort tid i egenskap av huvudsekreterare i Räddningsverksutredningen, sedan för Räddningsverket avdelningschefen Nils-Olof Sandberg. De personer som under perioden fram till regeringsbeslutet om grundstadgar främst drev processen, såvitt jag kommer ihåg, var förutom kårchefen Hans Andersson, byråchefen Ulf Boghammar, som hade hand om FFK på sin enhet vid Räddningsverket, samt Gunnar Berggren från Luftfartsverket, som jag tror skrev utkastet till grund-

stadgar. Det är värt att notera att alla FFK:s ordföranden, Sven Hugosson (KSAK generalsekretare och FFK:s förste ordförande), Roine Carlsson (försvarsminister) och Lennart Myhlback (generaldirektör för Räddningsverket) på olika sätt var inblandade, när FFK fick skepnad av fristående frivillig försvarsorganisation.

Efter att Regeringen hade godkänt grundstadgarna 1988 fortsatte diskussioner om utveckling av FFK:s roll och uppgifter för räddningstjänst och förebyggande verksamhet, såsom brandflyg. Bland annat hur och i vilka avseenden flyggrupper skulle knytas till länsstyrelsernas fredstida räddningstjänstplanering samt hur FFK skulle närma sig kommunernas räddningstjänstorganisation för att på räddningsledarens uppdrag kunna delta i räddningstjänstinsatser. Det gällde också Statens strålskyddsinstitutets strålningsmätning, bland annat mot bakgrund av Tjernobykatakstrofen, och polisens eftersök av försvunna människor samt olika övervakningsuppgifter, exempelvis för kraftföretagen. Detta är frågor som är aktuella än i dag. Samtidigt togs ytterligare ett steg genom att FFK, sett ur Räddningsverkets synvinkel organisatoriskt definierades som en



kommun, så att FFK på ett smidigt sätt kunna ta emot, förrådshålla och underhålla tilldelad statlig utrustning och få statsbidrag för detta. På detta sätt kunde Räddningsverket tillgodose en rad utrustningsbehov som var mer anpassade till den fredstida uppdragsverksamheten.

Efter 1988 fortsatte successivt förändringarna av säkerhetspolitiken, som också påverkade synen på FFK. Från att före 1986-88 nästan enbart ha varit en resurs för civilförsvarsinsatser vid höjd beredskap, blev sedan FFK också en resurs för räddningstjänst- och övervakningsinsatser, och så vidare vid olyckor och andra allvarliga händelser i fredstid. Därefter har FFK utvecklats till att nu i första hand vara kvalificerad frivillig resurs i det fredstida samhällets tjänst, men som också ska kunna medverka i civilförsvars-, räddningstjänst- och övervakningsinsatser under höjd beredskap.



Foto: Jerry Johnsson

Rikshemvärnschefens utredning om FFK är klar – och upprättandet av Fo-flyggrupper genomförs. Som en del i hemvärnsatsningen skrivs FFK:s grundstadgar om för att möjliggöra att piloterna pliktställs som stridande.

1992

KRISBEREDSKAP



Piloterna i Hemvärdnet kom att bli FFK:s första krigsplacerade som räknades som komatanter. Gröntjänsten och uniformen medföljde på köpet för de avtalsberedda flygarna

Hemvärnets intresse väcks

Samma år som FFK accepterats som frivilligorganisation inledde rikshemvärnschefen en utredning kring möjligheterna att involvera FFK i hemvärdnet. Överbefälhavare Bengt Gustafsson och arméchef Erik G. Bengtsson deltog i utredningen.

Utredningen mynnade ut i flera intressanta slutsatser om allmänflygsituationen i Sverige på den tiden – bland annat utforskades privatflygets utveckling i Sverige under hela FFK-perioden från år 1960 till 1980. Det visade sig att allmänflygets utveckling ökat med hela nio procent per år. Flygtiduttaget hade också ökat kraftigt och

det kunde urskönjas ett ständigt ökande antal piloter på den svenska marknaden – och utredningen räknade med att cirka 4 500 formellt certifierade piloter fanns i hela landet som passade för flygkårens ändamål. Därutöver fanns det för hemvärdnet och arméns räkning hela 1 350 flygplan som kunde användas i de föreslagna uppdragstyperna. Detta var 150 mer än hemvärdnet initialt prognoserat.

På förslag ville även utredningen föra över de gamla artilleriflygplanen inom flygvapnet på FFK:s framtida hemvärnsgrupper. På det stora hela var det alltså väldigt positiva siffror som pre-

senterades för rikshemvärnschefen och intresset var naturligtvis stort.

Det tog till slutet av 1992 innan hemvärnsbeslutet var klart – men då beviljades uppsättandet av så kallade Fo-flyggrupper inom FFK. Detta beslut krävde dock en omskrivning av FFK:s grundstadgar – en förändring som i sig krävde regeringens godkännande. Det visade sig att den nya försvarsministern, Anders Björk, delade sin föregångare Roine Carlssons åsikter. Regeringsbeslutet lät inte vänta på sig och FFK kunde sätta full fart med den nya medlemsrekryteringen till hemvärdnet.

Målet var inledningsvis att upprätta 25 så kallade Fo-flyggrupper för hem-

En utredning föreslår att FFK:s organisation ska börja fokusera på nya uppdragstyper. Resultatet blir att FFK börjar planera för att övergå till ett större fokus på insatsberedda flyggrupper. Ett tillstånd från Luftfartsinspektionen från 1994 möjliggör utvecklingen.

1998

värnet över hela landet. Piloterna i dessa grupper kom att skilja sig från sina kollegor i det gamla civilförsvaret, då piloterna inom hemvärnet klassificerades som stridande kombattanter. FFK:s indelning blev därför trehövdad – dels en organisation för civilförsvaret (icke-stridande krigsplacerade), en för militärförsvaret (stridande krigsplacerade) och en för alla medlemmar som inte var krigsplacerade i någon av dessa två kategorier.

Uppstart för sjöbevakning

Gotland har ofta varit huvudfokus för en mängd satsningar inom frivillig flygverksamhet i Sverige. Dels beror det på Gotlands strategiska läge, dels för att öns samhällsmyndigheter i viss mån är isolerade från fastlandet. Det frivilliga brandflyget har historiskt alltid behövt hållas välbemannat och ständigt fungerande.

1989 var det dags för FFK:s inledande försök med sjöbevakning. Återigen stod Gotland för manskap och materiell – och bevakning skedde i öns territoriella närhet. Cirka 150 flygtimmar flögs under året, och resultatet blev att den beställande myndigheten (marinen genom sjöbevakningscentralen i Visby) tyckte om utfallet så mycket att verksamheten skulle fortsätta. Sjöbevakningen är i dag en av FFK:s stora ansvarsåtaganden, något som måste tillskrivas medlemmarna på Gotlands stora engagemang i frågan under de första utredningsåren.



Foto: Johan Ander

Även brandflyget fick en allt större roll inom FFK i början av 90-talet. Flera flygklubbar i olika län ville ha hjälp av FFK med anbudsförfarandet och från medlemmarnas sida blev det också viktigt att få ta del av FFK:s omfattande försäkringspaket.

Under tiden FFK:s basorganisation förändrades fortsatte verksamheten ute i länen. Rikstävlingarna fortgick och flyggruppernas individuella övningar stannade inte upp.

Stor kår behövde samlingsplats

I och med att tiden gick och FFK växte blev det allt viktigare med god utbildning och förrådshållning av gemensamt materiell inom FFK. Men det saknades en passande samlingsplats för flygkåren i stort.

Flera utredningar hade redan pekat på behovet av en central samlingsplats under många år. I rikshemvärnsutredningen från 1988 stod bland annat följande att läsa:



FFK flyttade från KSAK:s lokaler på Bromma till Nyköping-Oxelösunds flygplats (i dag Stockholm-Skavsta) 1989, först till kontorslokaler i hangaren invid plattan, sedan 1993 till F 11:s tidigare officersmäss. Det löste en rad administrativa och logistiska problem som uppstått i och med den genomförda övergången till frivilligorganisation.

Utredningen konstaterar (...) att en central utbildningsanstalt måste inrättas och att kårstaben bör stationeras där. En sådan lösning har konstaterats medföra kostnadsminskningar samtidigt som utbildningen blir effektivare genom förbättrade resurser.

År 1989 kom äntligen lösningen. Kårstaben fick nys om kontorslokaler på Nyköping-Oxelösunds flygplats (numera Stockholm-Skavsta) var lediga. Efter en viss tids förhandlingar och en renovering av Nyköpings kommun lyckades lokalerna bli FFK:s. Den första maj flyttade Kårstaben ut till flygplatsen, och därmed fick FFK egna lokaler både för teorilektioner och flygövningar i anslut-

ning till en större flygplats. Kårstaben och FFK:s styrelse hade också fått en plats där arbete och möten kunde hållas regelbundet.

1994 hade medlemsantalet ökat till 1 700. Detta krävde större satsningar på informationsspridning inom organisationen. Medlemstidningen FFK-Nytt hade utkommit oregelbundet sedan 1989, men bristen på kontinuitet var ett problem. Dåvarande kårchefen Hans Andersson skrev i ett styrelsebrev att informationsverksamheten var i "bedrövligt skick" och nämnde bland annat arbetsbelastningen som ett problem. Lösningen skulle dock dröja många år, trots vissa försök att periodvis nå ut i andra flygtidningar som till exempel Flygrevyn, samt att försöka hålla

produktionen av FFK-Nytt på halvårsbasis. Satsningen blev halvvällyckad och kom inte att bli helt framgångsrik innan medlemstidningen fick en normalare utgivningsfrekvens först år 2005.

Större ansvar och nya uppdrag

1989 hade det initierats en utredning som sedermera kom att involvera FFK ytterligare i det civila samhällsskyddet. Arbetsgruppen som ledde utredningen bestod av Räddningsverket, Civilbefälhavaren, Luftfartsverket och FFK själva. Målet var att utforska behovet av flygburna resurser inom det civila räddnings- och samhällsskyddet. Det spreds en del olyckliga rykten om att utredningen skulle leda till FFK:s nedläggning – delvis beroende på den

Omstruktureringen av totalförsvaret fortsätter. Förändringarna gör att de traditionella invasionsförsvarende uppgifterna inom civilförsvaret försvinner. FFK tillsätter en utredningsgrupp för att anpassa organisationen till nya gällande formalia.

2000



Foto: Lars-Göran Johansson

Kraftledningsövervakning började spela en allt viktigare roll i FFK:s uppdragsverksamhet i slutet av 90-talet. Det skulle också visa sig att denna uppdragsform hade en framtid inom de nya flyggrupper som snart skulle komma att uppsättas.

redan nämnda informationsbrist som rädde i flygkåren vid den här tiden. Hans Andersson stillade oron via ett brev till berörda parter under vintern 1994 och påpekade att utredningen löpte för fullt och med goda intentioner.

Resultatet av utredningen blev att FFK fick utökat ansvar för att själva kunna tillgodose Räddningsverkets uppsatta krav, och uppdragsverksamheten föreslogs utökas så att den 1998 nu skulle involverade följande uppdragstyper:

- Radiakindikering (mätning av radioaktivitet från luften)
- Sjöbevakning (utökning av tidigare försök på Gotland)
- Trafikövervakning
- Kontroll av land- och kustgränser

- Kontroll av kraftledningar vid stormskador.
- Katastrofinsatser tillsammans med räddningstjänst
- Målgång och övervakning av riskzon
- Fällning av fallskärmshoppare och minifallskärmar
- Viltspaning utefter trafikleder
- Allmän räddningstjänst
- Skogsbrandbevakning
- Pejling av lodjur och varg

Det var tack vare utfärdandet av ett operativt tillstånd från Luftfartsinspektionen (i dag Transportstyrelsen) som ovanstående uppdragstyper kunde godkännas för FFK. Det nya tillståndet ökade också intresset för FFK vilket

fick följeffekten att avtal tecknades med allt fler myndigheter.

År 2000 hölls det riksstämman i Nyköping. Den stora nyheten blev att Hans Andersson, som varit kårchef i över 20 år, steg ned för att gå i pension. Ny kårchef blev Sven-Inge Ander som under de föregående sex åren arbetat på kårstaben som ställföreträdande kårchef och central flygchef. På stämman fanns även dåvarande försvarsminister Björn von Sydow och rikshemvärnschefen Alf Sandqvist. Detta var en indikation på det fortsatta starka såväl samhällsberedskaps- som militära intresset för FFK – något som kom att spegla sig i den nya gruppindelningen som kom att följa några år därefter.

Försvaret hör av sig och frågar om det finns möjlighet för FFK att starta upp flyggrupper ämnade åt samarbete med marinen. En utredning tillsätts.

2000-tal

2002



FFK NYTT

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

Frivilliga Flygkårens medlemstidning har utkommit i olika former sedan 1989. Till en början var det ett försök från kårstaben att nå ut med ny och aktuell information till alla medlemmar – dels för att stoppa viss desinformation som spreds om FFK vid den här tiden.

Utgivningen var ej regelbunden, beroende på kårstabens i övrigt tunga arbetsbelastning. För att fylla behovet mellan utgivningsdatumerna (som ibland kunde skiljas av så mycket som tolv månader) gavs så kallade ”FFK-bulletiner” ut till ledningspersonal och medlemmar. Bulletinerna bestod av brev och mindre notiser gällande organisationens arbetsläge och framtid.

Under första årtiondet av 2000-talet började en fylligare tidning ta form. Ulf Karlsson, som också arbetade på Kårstaben, tog över redaktionsansvaret under tidigt 2000-tal. Samtidigt skedde ytterligare satsningar på allmänintressanta artiklar och reportage med inspiration

från andra stora flygtidskrifter i Norden. Tidningen skulle inte längre bara belysa kårnyheter, utan också fylla ett allmänintressant flygtema.

Numren utgavs fortfarande sporadiskt under åren 2000 till 2003. År 2004 lämnade Ulf Karlsson över redaktörskapet för att fokusera på sin roll som ställföreträdande kårchef. Istället konsulterades Johan Ander som redaktör. Med bakgrund inom modern digital grafisk design och journalistik lyckades Johan utveckla tidningen, som under de följande åren kom att bli stilren och läsvärd – även för personer utanför FFK.

I samband med att redaktionsarbetet föll på en person som inte lästes av det löpande arbetet på kårstaben stabiliserades även tidningens utgivningsfrekvens. FFK-Nytt har haft jämn kvartalsutgivning sedan hösten 2004. År 2009 tog en ny redaktion över tidningen efter Johan, och arbetet har fördelats över flera personer med olika ansvarsområden.

Samtidigt har tidningen alltid varit och förblir skriven och producerad av FFK:s medlemmar. Målbilden för tidningen är att organisationens medlemmar ska sända in och producera det material som behövs – samt att kårstaben ska ha en fast möjlighet att nå samtliga medlemmar med viktig information. Tidningen är i dag en av få flygtidningar i Sverige som till stor del produceras av en ideell medlemsbas.

Tidningen trycks i närmare 4 000 exemplar varje kvartal. Utöver FFK:s medlemmar får en stor del av Sveriges flygklubbar samt flygplatser, flygskolor och flygmuseer ett antal exemplar. På adresslistan återfinns naturligtvis även samverkande myndigheter, branschorganisationer, riksdagsmedlemmar och andra ämbetsmän. Tidningen är en av nordens största flygtidskrifter – och Sveriges enda flygtidning med återkommande växande ungdomstema.

1989



2001



2010



Överstyrelsen för civil beredskap ersätts av Krisberedskapsmyndigheten (KBM). Statens räddningsverk har fortfarande den verkställande rollen för FFK, men KBM övertar det övergripande ansvaret.

2002



Foto: Bengt Olle Nilsson

FFK UNDER 2000-TALET

FLYGKÅREN INLEDER SATSNINGAR PÅ INSATSBEREDDA FLYGGRUPPER OCH UNGDOMAR

Ar 2002 lades Överstyrelsen för civil beredskap ner och ersattes av Krisberedskapsmyndigheten. FFK följde med på övergången vilket ledde till en viss omorganisation. Det var fortfarande Statens Räddningsverk som kom att besluta om FFK:s beredskapsgrad, men övergripande ansvar hamnade nu istället på Krisberedskapsmyndigheten.

Förändringen kom inte ensam. På flera andra håll i samhället pågick föränd-

ringar i varierande grad inom området samhällsstruktur och säkerhet. Det så kallade "Försvarsbeslutet 2000" (som kom att bli den största omorganisationen av Försvarmakten sedan 1925) var ämnat att förändra Sveriges väpnade styrkor från det traditionellt inrättade invasionsförsvaret till dagens utlandsfokuserade insatsförsvaret. Som ett led i detta försvann också samtidigt en stor del av det forna civilförsvarets grunduppgifter och stötpelare – organisa-

tioner som länge använt sig av FFK:s specifika möjligheter. FFK:s styrelse insåg vikten av att också få flygkåren att hänga med i utvecklingen. Gjordes inte snabba satsningar på att klargöra formella ansvarsområden riskerade flygkåren att hamna utanför de nya myndigheternas blickfång. Det var inte första gången kåren ställdes inför ett liknande situation – som bekant hade det skett vid försvarsbeslutet 1988 – då med resultat att FFK avknoppades till

en fristående frivilligorganisation (och ideell förening) med sin egen styrelse.

En speciell arbetsgrupp tillsattes av kärnstyrelsen, under ledning av Tommy Wirén, för att analysera de förändrade förutsättningarna. Målet var dels att analysera försvars- och krisberedskapsläget för Sverige i bakgrund av det nya närpolitiska läget – men också att hitta FFK:s nya roll under de nya förutsättningarna. Främst fokuserade de nya områdena på civila krisberedskapsåtaganden som till exempel stormskador, kärnkraftsolyckor och räddningstjänst.

Rapporten blev klar i mars 2003 och konstaterade att Regeringens huvudfokus för den nya krisberedskapsförmågan i Sverige finns inom följande utpekade samverkansområden:

- Upprätthållandet av tekniskt infrastruktur
- Transportbehov i krissituationer
- Understöd vid spridning av allvarliga smittämnen, giftiga kemikalier och radioaktiva ämnen
- Ekonomisk säkerhet
- Samordning, samverkan och information mellan myndigheter och samhällsorgan.
- Skydd, undsättning och vård av människor.

FFK:s roll i de olika samverkansområdena var naturligtvis inte helt tydlig. Arbetsgruppens uppgift blev därför att också utröna vad flygplan kunde uträtta inom de olika insatsbehoven. Huvudfokus var naturligtvis på flygplanens naturliga roller inom rekognosering, kartläggning, övervakning, kontroll, spaning och efterforskning.

Inom det tekniska området kunde exempelvis FFK:s flyggrupper under-



Foto: Lars Beckström

söka och kartlägga skador på kraftledningar och vattenkraftverk. Inom området transport fanns det möjligheter för skadekontroll på lands- och järnvägar för att säkerhetsställa framkomlighet. Inom skydd, undsättning och vård konstaterade arbetsgruppen att FFK skulle prestera bäst som stöd åt länsstyrelsen och de kommunala räddningstjänsterna. Att leta efter nödställda i skog, fjäll och

sjö var naturligtvis en förmåga som småflygplan kunde fylla. Många av dessa uppdragstyper var krävande och ställde krav på god erfarenhet. Dessutom fanns det behov av jourtjänst med kort inryckningstid inom flera områden, som vid till exempel search and rescue.

Allt detta fick arbetsgruppen att föreslå inrättandet av särskilda insatssgrupper. Dessa specialgrupper skulle

De gamla civilförsvarsgrupperna inom FFK byter namn till Krisberedskapsflyggrupper (KB). Grupperna agerar delvis som inkörsport till de nyuppstartade flyginsatsgrupperna.

2004



Foto: Christer Dahlgren

utbildas med spetskompetens inom sina respektive områden och öva i nära samarbete med de myndigheter som behövde flygplanens hjälp.

Rekryteringen till insatsgrupperna skulle komma att ske från de redan etablerade grupperna i FFK. På så vis säkrades att medlemmarna hade god erfarenhet. Och mycket riktigt kom det att bli som arbetsgruppen förutsatt. Under de efterföljande åren testades flyggruppernas förmåga under ett antal regionala samövningar – och 2005 startades verksamheten upp officiellt.

Insatsgrupperna fick det officiella namnet flyginsatsgrupper (FIG) – vilket är dagens aktuella namn.

Krisberedskap

Vid riksstämman 2004 bestämdes det att de gamla civilförsvarsgrupperna inom FFK (FFK-Cf) skulle byta namn till det i dag gällande namnet FFK-Krisberedskapsflyg (KB). Även detta beslut hade sina rötter i arbetsgruppens slutsatser från fjolåret – och målet var naturligtvis även här att gå ifrån det gamla invasionsbetingade civilförsvaret och röra

sig mot en mer krisorienterad organisation. Krisberedskapsgrupperna skulle också agera inkörsportar för piloter som sedermera ville gå med i flyginsatsgrupperna.

Flyginsatsgrupperna inledde 2004 spridda testuppdrag med kraftledningsskontroll. Det konstaterades tidigt att det skulle behövas speciell utbildning för de piloter som skulle utföra detta uppdrag – och 2005 inleddes därför kurser i samarbete med Svenska kraftnät. Även här var det tal om en stor framgång då FFK sedan länge haft som

2000-tal

2004

Foto: Johan Ander



Foto: Christer Dahlgren



målsättning att satsa på myndighetsanknutna uppdragstyper. År 2007 var det tänkt att alla län i landet skulle ha möjlighet att ta hjälp av FFK vid kraftledningskontroll. Det lyckades nästintill på två län som fick sin utbildning under 2008. Svenska kraftnät fortsatte att uppskatta utbildningen och deltog på FFK:s återkommande regionala samövningar under de efterföljande åren.

Flyginsatsgrupperna tilldrog sig snabbt ett bredare intresse. Krisberedskapsansvariga myndigheter deltog i ett möte efter den regionala samövningen 2004 och gjorde följande uttalande:

Den övning ni genomfört är väldigt

intressant att titta på. Det känns som ni blivit mer anpassade för att passa bredden. Ni skulle kunna hjälpa polisen vid trafikspaning och vägverket för att kontrollera framkomligheten på vägar efter snöstormar.

Flyginsatsgrupperna kom under de första åren efter 2004 att fokusera på utbildning för kraftledningskontroll, sjöräddning (SAR) och eftersök av försvunna personer. Verksamheten gick bra och flyggruppernas piloter fick under de många övningarna mycket bra omvärden och god konstruktiv kritik. På kärstaben anordnades det utbildning i

search and rescue med start 2006. Allt som allt ledde arbetet till att många flera skarpa uppdrag flögs.

Under en övning sommaren 2006 blev en flyginsatsgrupp utkallad av Sjärräddningscentralen i Göteborg (dåvarande MRCC) för att leta efter en försvunnen segelbåt på Vänern. I en annan del av Sverige fick flyginsatsgrupperna dokumentera skadorna på E6:an i Munkedal efter ett jordskredsras. Flyginsatsgrupperna hade mycket att göra under dessa första år – något som bidrog till en stark och kraftig utveckling av organisationen på en relativt kort tid.

Sedermera har samarbetet med flera myndigheter utökats, vilket visar på att

flyginsatsgrupperna fortfarande utvecklas. Ett samarbete med Polisen inleddes redan tidigt under 2000-talet och fokuserar på eftersök av försvunna personer. Uppdragstypen kom att vara ett inslag under många övningar från 2009 och framåt. Polisen på flera platser i landet hoppas nu på mer hjälp under skarpa uppdrag.

Även Strålsäkerhetsmyndigheten och FFK har under 2010 utfört provflygningar för att mäta strålning från luften i samband med det årets regionala samövning. Flyginsatsgruppernas utveckling fortsätter hela tiden, med stora förhoppningar inför framtiden och med ständig anpassning efter samhällets behov.

Stormigt för brandflyget

Brandflygets utveckling under det senaste årtiondet har till skillnad från flyginsatsgruppernas satsningar varit fläckat av större instabilitet. År 2003 upphörde brandflyget att ligga i nationell statlig finansiering. Istället fick skogsägarna själva ansvara för bevakning av sina marker. Detta fick resultatet att brandflyget flög ett betydligt mindre antal timmar under sommaren – procedurerna för upphandlingen var inte klara vilket ledde till osäkerhet. De få timmarna som trots allt bedrevs berodde främst på regionala samverkansförsök med skogsägarparter, ibland med assistans av länsstyrelsen.

I FFK-Nytt kunde flygkårens medlemmar läsa kärchefens påpekande att brandflyget behövde värdas för att flygklubbarna i framtiden också fortsättningsvis skulle få handha verksamheten. Satsningarna fortsatte och vintern blev en bra viloperiod för att knyta nya band.



Foto: Johan Ander

Det första ungdomslägret arrangeras av Stockholms läns flygavdelning under sommaren. Platsen för flyglägret blir flygfältet Bunge på norra Gotland.

2000-tal

2005

År 2004 lossnade det lite för brandflyget igen. Bland annat deltog piloter från de då nyuppstartade flyginsatsgrupperna direkt i arbetet. Staten återvände som finansiär kortvarigt i samband med att stormen Gudrun ökat brandrisken avsevärt på sina håll i södra Sverige. Men problematiken med bristen av en ansvarig instans för brandflyget fortsatte. Det blev så illa, att det krävdes en större brand för att få till ett beslut. 2006 brann stora delar av skogen nära Bodträskfors ner, med skador och samhällskostnader beräknade till närmare 70 miljoner kronor. Skadorna kunde med brandflygets hjälp sannolikt ha blivit betydligt mindre – ett argument som fick vågskålen att tippa över. Inför sommaren 2007

bestämde det att staten skulle återta ansvaret för brandflyget. Beslutet kom efter fyra års uppehåll av statens finansiering.

De senaste åren har brandflyget fortgått i mestadels flygklubbarnas och FFK:s regi, med goda resultat. Brandflyget finansieras än i dag av staten och upphandlas i respektive region eller län för löpande tidsperioder gällande ett till tre år.

Försvaret bygger om i hemvärnet

Hemvärnsflyget gick sedan ett antal år tillbaka under namnet MD-flyg, där förkortningen stod för Militärdistriktsflyg. MD-flyget hade 2005 så många som 31 fullt fungerande flyggrupper runt om i

landet. Grupperna arbetade i direkt samverkan med hemvärnet som är en del av Försvarsmakten. 2006 kom förändringar, dels genom att grupperna döptes om till hemvärnsflyggrupper. Beslutet var en del i att Försvarsmakten själva stod inför stora förändringar – bland annat skulle de gamla militärdistrikten slopas och ersättas av ett antal utbildningsgrupper med ett antal underställda bataljoner i landet. Beslutet bedömdes spara upp till 70 miljoner kronor per år och var ett led i övergången till det svenska insatsförsvaret.

I samband med de större förändringarna började några av de nu 32 hemvärnsflyggrupperna omstruktureras för att fokusera på underrättelseinhämt-



I början av 2000-talet döptes det gamla försvarsområdesflyget om till hemvärnsflyget (Hv). Medlemmarna i dessa grupper räknas som stridande och har därför både grön tjänst och genomgår vapenutbildning. Bilden är tagen på det i dag nedlagda Tullinge flygfält och är från en samövning tillsammans med Bilkåren och Frivilliga Radioorganisationen år 2003.

Utredningen som utförs för marinens räkning leder till uppstartandet av de så kallade sjöinformationsgrupperna (SIG). Satsningen hamnar dock under de kommande åren något i bakgrunden på grund av ekonomiska nedskärningar inom Försvarsmakten.

Ungdomsorganisationen Young Pilots grundstadsas under hösten - ett direkt resultat av ungdomssatsningen som pågått under ett antal år inom flygkåren.

2005

2005

ning. De nya grupperna lydde under hemvärnets underrättelsekompanier som byggdes upp under 2007 och 2008. Soldater i kompanierna är ämnade att, bland annat, agera utan vapen i informations syfte för resterande stridande förband – delvis genom att beblanda sig i folkmassor och diskret bevaka skyddsobjekt. FFK var välkomna in i den nya organisationen då de civila flygplanen naturligtvis passade in i målbilden för kompanierna.

Samtidigt som arbetet med de nya underrättelsekompanierna fortsatte tilldelades FFK:s hemvärnsflyggrupper också Pistol 88 – ett modernt skjutvapen som ersatte den gamla K-pisten M/45B. Hemvärnsflyget är fortfarande i förändring då omstruktureringen av Hemvärnsbataljonerna inte är klar.

Sjöinformationsgrupperna föds

I det första numret av FFK-Nytt år 2005 fanns det en artikel om nysatsningen på de så kallade sjöinformationsgrupperna (SIG). För många FFK:are var satsningen en nyhet, men Försvarsmakten hade redan 2002 hört av sig med en förfrågan om FFK kunde medverka för marinens. Kårstabens projektledare Bengt Melkerson fokuserade under de följande åren på att utveckla en hållbar arbetsplan för samarbetet.

Det visade sig snabbt att sjöinformationsgrupperna, liksom flyginsatsgrupperna, skulle behöva piloter med god kompetens. Uppdragstyperna skulle vara både annorlunda och utföras över vatten – vilket ställde krav på ytterligare flygsäkerhetsförberedelser. I vissa fall var det också hårda krav på flygplanens prestanda – dels för att kunna agera som så kallad ”b-styrka” vid figurerade anflygningsanfall. Önskemålet var att flygplanen skulle kunna färdas i 200 knop

– ungefär det dubbla av vad majoriteten av klubbmaskinerna klarar av. Det behövde naturligtvis göras undantag från denna regel – men det ger en bra uppfattning om var ribban låg för piloterna vid den här tiden.

Under 2003 hade ett embryo till sjöinformationsgrupperna deltagit under övningen SAMMARIN 03. Två flygplan från FFK opererade i rote inom övningsområdet tillsammans med bland annat JAS 39 Gripen och flera helikoptrar. Efter att till en början blivit bemötta med viss skepsis och försiktighet så kom flyggruppen vid övningens slut att ha blivit uppskattad som en ny flygande resurs för marinens. Under en annan gemensam NATO-övning år 2004 prövades även sjöinformationsgruppernas förmåga att utöva sjökontroll av handelsfartyg. Bevakningsarbetet under övningen ställde stora krav på besättningarna – som flög, sov och åt i skift. Dock gav det uppenbarligen goda resultat. Efter övningen skrev NATO till Sjöcentralen och var positiva till FFK:s insats.

Tyvärr drabbades marinens av nedskärningar under de efterföljande åren, vilket bromsade sjöinformationsgruppernas utveckling. Fram till 2009 fanns det sjöinformationsgrupper i sju län, och grupperna gavs kompetensuppe-



Foto: Janne Andersson

hållande övningsbidrag under den tid marinens budgeterade för framtiden.

Först under 2010 kom det ett besked, som gäller än i dag. Marinens har bestämt att satsa på fyra sjöinformationsgrupper i landet, med sammanlagt 32 piloter. Dessa är fördelade med en grupp i Halland, en i Skåne, en i Stockholm och en halv grupp i Blekinge som samverkar med en halv grupp på Gotland. Avtalen som ingåtts med piloter i andra län kom att sägas upp. Marinens valde därmed att satsa fullt ut på de kvarvarande fyra grupperna och kommer efter 2011 att inleda tätare övningar och samarbeten med sjöinformationsgrupperna.

YOUNG PILOTS

IFFK:s framtidsrapport från 2003 nämns ett förslag på ungdomsverksamhet inom FFK. Ungdomsfrågan hade varit under diskussion i många år men saken hade aldrig helt kommit till skott – dels beroende på bristande personalresurser och otillräcklig erfarenhet av liknande verksamhet. Men många ungdomsdrivande ögon hade börjat snegla på den gamla och anrika organisationen Civil Air Patrol i USA. Därifrån hade ungdomsledningen fått inspiration – precis som Nils Söderberg och KSAK hade inför uppstarten av FFK 40 år tidigare.

Civil Air Patrols ungdomssektion har flera tusen ungdomsmedlemmar samlade under scoutliknande och flygrelaterade former. Skulle inte också FFK kunna genomföra en liknande satsning i Sverige? I den nya, mer insatsberedda

flygkåren förutsågs det också behövas nya och yngre piloter som på sikt kunde delta i flyggrupperna. FFK valde att tillsätta en arbetsgrupp som skulle utreda möjligheterna till att starta upp en ungdomsrörelse inom flygkåren.

Efter flera år av planering och utveckling av Bengt Franzén och Thomas Alexandersson (ungdomsansvariga i FFK:s styrelse) blev Stockholms län, under ledning av länsflygchef Christer Dahlgren, 2005 först inom FFK med att anordna ungdomsläger. Detta skedde till stor del med hjälp av eldsjälar från bland annat Skå-Edeby och före detta Tullinge, och Barkarbys flygklubbar. På lägret deltog tio tjejer och tio killar under en veckas utbildning och lägerverksamhet på Bunge flygfält på norra Gotland. Bakom finansieringen stod flera stora försvarsfonder och ungdomsorganisationer – samt ett antal privata bidrag.

Åren innan det första lägret hade kantats av flera väl genomförda försök med ungdomsflygningar. Bland annat anordnades stipendiatflygningar på grundskolor i Stockholmsområdet – och erfarenheterna härifrån hade givit kraft åt den inledande lägersatsningen.

Efter det första lägret var kårstaben inriktad på att få till stånd en nationell satsning på ungdomsverksamheten, varför även kårstyrelsen involverades i uppstarten. År 2006 grundstadsades officiellt underorganisationen Young Pilots i Stockholms län, ledda av en egen ungdomsstyrelse med ungdomsledamöter, understödda av hjälpkontakter inom FFK. Namnet Young Pilots antogs officiellt. Sedan dess har ungdomarna varit en bestående och växande medlemskår inom FFK. Delsektionerna leds av egna ungdomsstyrelser i respektive län och med kårstaben som överordnande instans.

Under åren har ungdomsorganisationen växt till att involvera fem län. Ungdomsstyrelser finns nu i Västerås, Dalarna, Stockholm, Blekinge och Göteborg. Ungdomsverksamhet bedrivs även i flera andra län med hjälp av FFK:s länsflygavdelningar och de lokala flygklubbarna. Antalet ungdomar som deltagit i läger- och flygverksamhet har under organisationens sex år uppnått närmare tusentalet. Flera före detta ungdomsmedlemmar har nu också hunnit börja flyga aktivt i FFK:s flyggrupper och på flera andra håll inom flygvärlden i stort.



Foto: Johanna Wintzell

Militärdistriktet läggs ned och FFK:s flyggrupper byter därför namn till hemvärnsflyggrupper (Hv). Samtidigt påbörjas övergången för att några hemvärnsflyggrupper ska ingå i så kallade underrättelsekompanier.

Staten återupptar ansvaret för brandflyget, efter fyra års finansieringsuppehåll.

2006

2007



Foto: Christer Dahlgren



Foto: Bengt Olle Nilsson

Ungdomsdeltagare i full färd med att planera navigationsrutter inför flygning på sommarlägret vid Sjöbo flygfält 2011.

Marinen beslutar att satsningar kommer ske på sjöinformationsgrupper i fem län. Avtalen skrivs under 2011.

2000-tal

2010



DAGENS FFK

Foto: Lars Andersson

FFK:s historik har varit kantad av förändringar, motgångar och främst stora framgångar. Sammantaget har dessa händelser format den flygkår som existerar i dag. FFK är en insatsberedd frivilligorganisation som kan verka både i fred, kriser och ofred. Med cirka 2 200 medlemmar är flygkåren mångfaldigt större än den var vid uppstarten 1961. Av dessa är i dag 114 kvinnor, och 388 ungdomar.

Organisationen består av en civil del, där krisberedskapsflyget (KB-flyg) och flyginsatsgrupperna (FIG) utgör huvudkärnan i myndighetssamarbetet. Organisationen består också av en militär del, där hemvärnsflyget (Hv) och sjöinformationsgrupperna (SIG) delar på ansvaret gentemot Försvarsmakten.

Varje år flygs mellan 8 000 till 9 000 flygtimmar, varav en mycket stor del är flygsäkerhets- och kompetenshöjande utbildningar och övningar för olika uppdrag.

FFK:s piloter kommer i huvudsak från Sveriges flygklubbar. Där har de utbildats, skolats och blivit ansvarstagande flygare. FFK samarbetar därför med Sveriges flyglärarkår, de svenska flygklubbarna och andra flygorganisationer i Sverige för att skapa en harmonisk och utvecklande miljö för samtliga deltagare. Huvudmålet har sedan starten 1961 varit att understödja det svenska samhället. I utbyte understöds flygsäkerheten och utvecklingen av det svenska allmänflygets – och de deltagande

piloternas förmågor.

Flygtidskraven har ökat stegvis under FFK:s existensperiod. Från att initialt kräva 50 timmar för biträdande förare, är nu minimikravet 200 timmar för piloter i FFK:s enklaste operationer. Vissa uppdrag kräver så mycket som 300 flygtimmars erfarenhet i loggboken innan inskrivning får ske. Uppdragstyperna som FFK i dag kan fullfölja är följande:

- Radiakindikering
- Maskeringskontroll
- Rekognosering
- Övervakning av vattenområde
- Trafikövervakning
- Kontroll av land- och kustgränser
- Kontroll av luftledning vid stormskador och liknande

2011



Foto: Rolf Måkatalo

- Katastrofinsatser och rekognosering med räddningsledare
- Målgång för försvaret
- Övervakning av riskzoner
- Fällning av fallskärmshoppare och minifallskärmar
- Viltspaning trafikleder
- Allmän räddningstjänst
- Räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen
- Flygräddningstjänst
- Miljöräddningstjänst till sjöss
- Sjöräddningstjänst
- Fjällräddningstjänst
- Skogsbrandbevakning
- Sjöbevakning
- Pejling av radiosändare

När FFK nu påbörjar nästa 50-årsperiod

för sin verksamhet är det med fortsatt inriktning på utveckling och anpassning av verksamheten med högsta möjliga flygsäkerhet som målbild.

Styrelsen beskrev i samband med den senaste riksstämman sin målsättning att FFK ska fortsätta sin utveckling, med en försiktig ökning, utan risker för växtvärk som kan leda till svårigheter.

Utvecklingen av sjöinformations- och flyginsatsgrupperna är inte färdig. Styrelsens intentioner är att FFK i ännu högre grad ska inriktas på att vara en resurs som kan stödja samhället vid extraordinära händelser. Av största betydelse är hur organisationen kan förändras för att fortlöpande anpassas till samhällsutvecklingen – med en stadig blick in i framtiden. FFK:s uppdrag-

såtaganden har alltid formats av Sveriges unika geografiska utformning. Vårt långa land har alltid krävt en fungerande flygverksamhet för att möta samhällets behov av aktuella lägesbilder.

En blick i bakspeglarna bekräftar också att FFK är, och alltid har varit, en organisation i ständig förändring. Det är inte särskilt konstigt då Frivilliga Flygkårens uppdrag utförs åt ett ständigt föränderligt samhälle – där dels vårt närpolitiska område dikterar landets säkerhetspolitik – dels där nya samhällsmässiga risker och krissituationer uppstår.

Frivilliga Flygkårens medlemmar ser med tillförsikt på ytterligare 50 år i sina roller som flygande frivillig resurs för det svenska samhället.

MINNESBILDER

På följande åtta sidor kan du följa FFK:s många verksamhetsår genom fotografier, anteckningar och speciellt författade brev. Vi har samlat intressanta och nyttiga minnen från Flygkårens unika historia - dels funna i arkiv, andra inskickade av våra medlemmar.

till 70 000 kr. Villaägarna begär nu provtryckning av alla skorstenar på de skadade husen för att utröna om sprickor också uppstått i dessa.

13 FEBRUARI. Civilförsvarets första länsflygavdelning bildas i Västernorrlands län. Den skall ingå i en frivillig flygkår med uppgift att tjäna civilförsvaret i krig. Statsmakterna har i princip beslutat att en sådan kår skall bildas. 16 grupper skall enligt förslaget, som nu ligger hos regeringen, sättas upp på två år med början den 1 juli i år, och på sex år skall man ha kommit upp i 20 avdelningar.

Varje kår skall ha sex plan, åtta förare och sju man markpersonal. För hela landet blir det alltså 168 plan, 224 förare och 196 tekniker. Dessutom tillkommer tre helikoptrar med personal.

Till kårchef i den nya huvudorganisationen har aeroklubben redan utsett överstelöjtnant Nils Lundgren, som också är motorflygchef i KSAK.

Avtal om inköp och licenstillverkning i Sverige av den amerikanska jaktroboten Falcon föreligger nu klart meddelar flygstaben. Falcon är en två meter lång och 100 kg tung robot, som anses vara det effektivaste som f. n. finns att få ifråga om jaktplanbeväpning. Roboten är avsedd för Drakens senaste och snabbaste version.

15 FEBRUARI. Ett belgiskt Sabena-flygplan, en Boeing-707, störtar utanför Bryssel varvid 73 personer

I flygets årsbok från 1961 fick FFK inget större omnämnande under detta första verksamhetsår - dels eftersom osäkerheten kring flygkårens framtid naturligtvis var stor. Det kom senare att visa sig att detta datum fick ett historiskt värde - och efter bara fem år hade FFK etablerat sig över större delen av landet.

I januari 1962 utsågs och förordnades frivilliga flygkårens första länsflygchefer.

Värmlands län



Olle Håkansson

Skaraborgs län



Reine Sörmark

Östergötlands län



Sten-Erik Ronnerström

Älvsborgs län



Folke Lindhöf

Västmanlands län



Rune Domås

Kopparbergs län



Sven Sjöberg

Malmöhus län



Carl Ahlbom

Kristianstads län



Dettmar Wollin

Västernorrlands län



Björn Hagström

Jämtlands län



Carl-Erik Hällstedt

Västerbottens län



Olof Sandberg

Södermanlands län



Göte Johansson

Gävleborgs län



Stig Kernell

Göteborgs och Bohus län



Sven Liljhagen

Norrbottnens län



Carl Gerdin

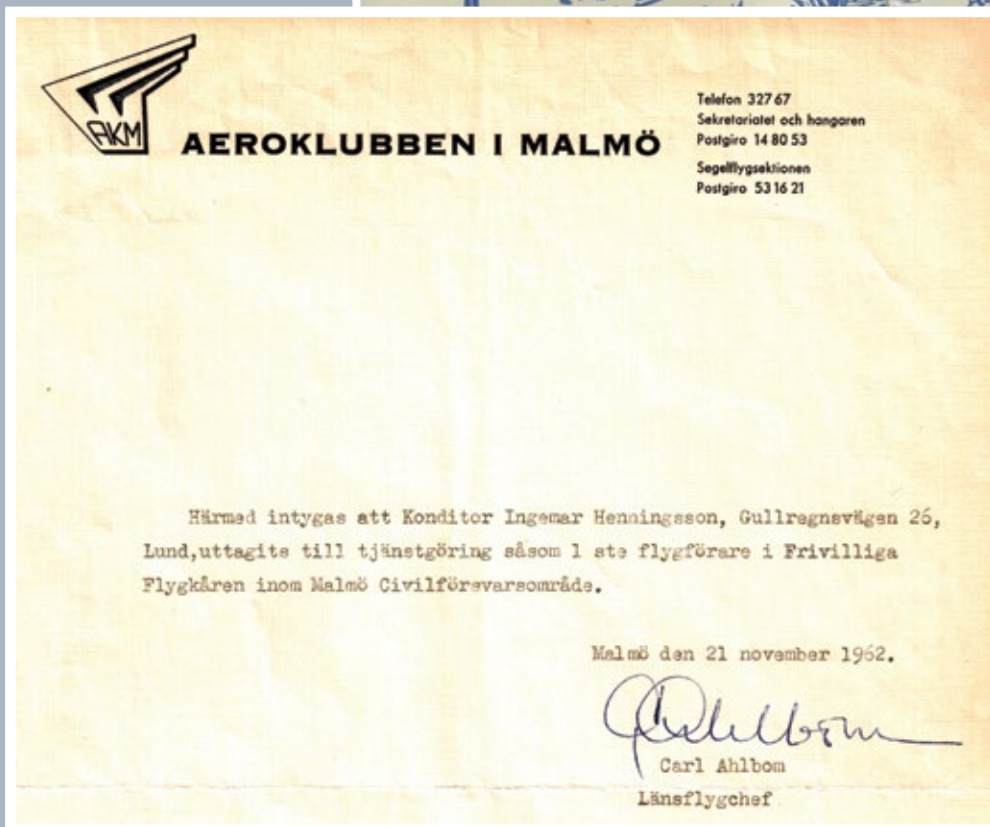
Cotlands län



Bertil Nordlander

Frivilliga Flygkårens första länsflygchefer förordnades i början av 1962 - och de kom att bli flygkårens pionjärer under uppstartarbetet. Det skulle dock ta flera år innan samtliga län i Sverige hade en egen länsflygchef - och först 1965 fanns det fullständigt inrättade organisationer över hela landet.

Instruktion för Frivilliga Flygkårens flyggrupper hade i 1970 års upplaga en vacker illustration på framsidan. Denna pocketversion av instruktionen var försedd med av civilförsvaret tilldelat M-nummer och utgavs till piloter runtomkring i landet.



Konditor Ingemar Henningson fick 1962 detta brev hemskickat till sin brevlåda. Aeroklubben i Malmö stod som avsändare för det högst formella brevet. Ingemar är än i dag medlem i FFK - och är därför förärad titeln som FFK-piloten med längst stadigvarande medlemskap.



En flyggruppsmedlem reser en radiomast under samövning med civilförsvaret. Till vänster i bild syns Gösta Eriksson, som var FFK:s kårchef från 1965 till 1979. I bakgrunden skymtar en övningsdeltagare klädd i dåvarande civilförsvarsuniformen - en ljusblå variant av försvarets grå M/59.



En av FFK ledd formationsflygning passerar flaggorna från flertalet nationer. Flygkårens organisation och beredskap kom under sina första trettio existensår att vara inriktad på det kalla kriget mellan öst och väst. Som en del av civilförsvaret skulle FFK understödja samhället i händelse av krigsutbrott.

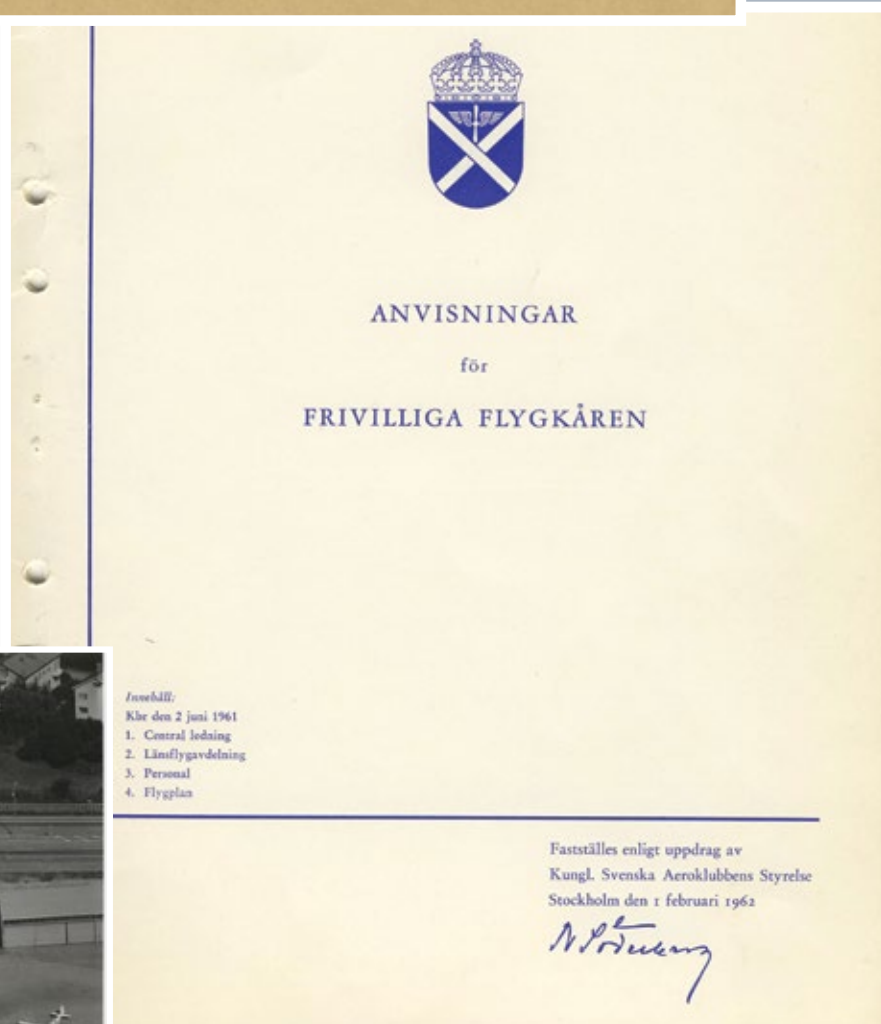


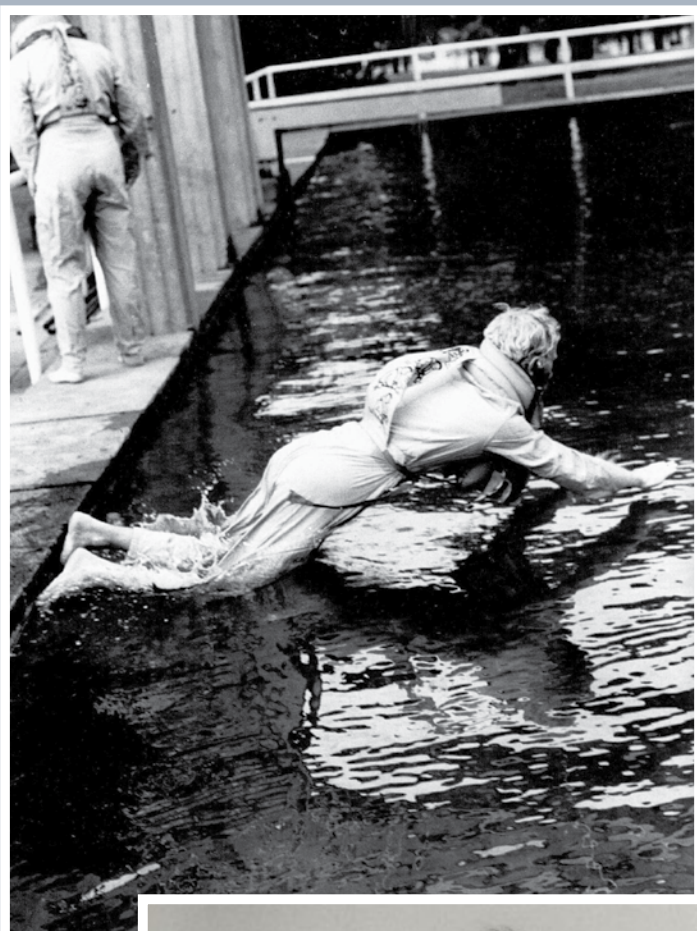
Det var inte bara soldater som kunde bli inkallade. Till de i FFK krigsplacerade flygplanen hörde också en mobiliseringsorder. Förseglad och flygplansspecifik utgjorde detta dokument en viktig del av Sveriges invasionsförsvar.



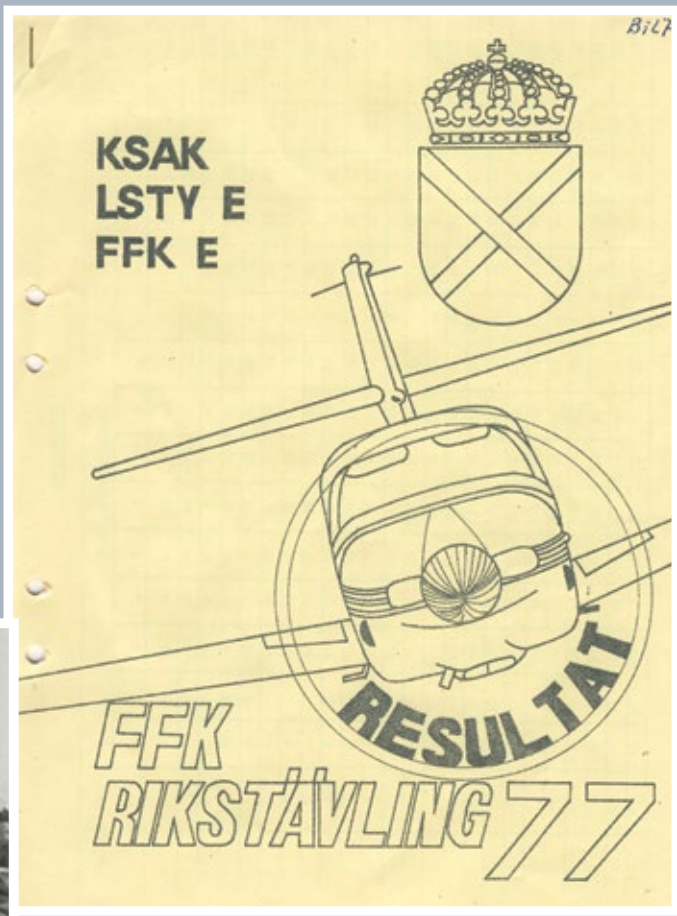
Anvisningar för uppsättandet av civil flygkår utgick 1962 till samtliga flygavdelningar inom FFK. Underskriften av Nils Söderberg markerar dennes djupa delaktighet i organisationens uppbyggnad. Anvisningarna kom att bli oundgängliga i arbetet med uppstarten runtomkring i landet - något som ledde till att organisationen av flygkåren gick fortare än planerat.

Så här kunde KSAK-plattan på Bromma se ut under 70-talet. Bilden, tagen 1974, visar KSAK:s lokaler och flera flygplan. FFK:s verksamhet och utbildning sköttes i dessa byggnader under kårens första årtionden. Observera också de kortvingande Piper PA-28 i nedre kant - en indikation på att samtliga flygplan är av den äldre varianten av det populära allmänflygplanet.





De av FFK arrangerade rikstävlingarna blev en populär verksamhet under stora delar av 70- och 80-talet. Flyggrupper från olika platser i landet samlades för att tävla i olika grenar - många av dem flygrelaterade. På så sätt upprätthölls praktiska och teoretiska kunskaper under nöjsamma former.



Hans Andersson (sittande) blev 1989 kårchef i FFK efter Gösta Eriksson. Med sig fick han också Arne Nylén (stående) som blev ny ställföreträdande kårchef. Här syns de båda på Skå-Edeby Flygfält i Stockholm år 1979 - tillsammans vid Tage Simonsons hembyggda flygplan.



Här sparas pengar! En skogsbrand är upptäckt och brandkåren är larmad. Cessnan på bilden tillhör Ekshärads flygklubb. I början flyg man i "slästar" och andra mindre flygplan såsom Klemm, Austur m fl. Foto: Jan E. Carlsson.

Brandflyg – sparbössa åt samhället

Skogen är vår viktigaste exportvara. Över hälften av landets yta täcks av skog vilket i klartext betyder 242.000 kvadratkilometer produktiv skogsmark. Varje år går värden för miljontals kronor bokstavligen upp i rök genom skogsbränder. Brandflyget har sedan 1955 spelat huvudrollen i skogsbrandsbevakningen i Sverige. Vad detta har betytt för samhället i form av tidig, upptäckt, snabb släckningsinsats och därmed sparade nationalekonomiska värden går inte att mäta enbart i kronor och ären. Anslagen till brandflyget höjs emellertid inte i takt med kostnadsökningarna vilket sänkt beredskapsnivån. Frågan om detta är särskilt förnuftigt under en konjunktur då vi särskilt måste värna om våra naturfällgångar.

Text:
HÅKAN SVENSSON
Foto:
JAN E. CARLSSON
och HÅKAN SVENSSON

Året var 1955. 300 branden stod uppslagna runt landet och från dessa sköttes den dåtida brandsbevakningen. När man upptäckt en brand togs pejning på röken, men detta var inte något särskilt effektivt sätt för att fastställa eldens exakta läge och omfattning. Det var extra besvärligt när det blåste och rökens drev innan den kom över horisonten. Det tog för det mesta litet tid innan släckningsarbetet kom igång. Dåvarande brandchefen i Gävle, Sven Rolén, kom då på idén att prova övervakning från mindre flygplan. Snart var brandtornen skrotade och sedan dess har medlemmarna i landets flygklubbar ideellt svarat för skogs-

brandsbevakningen mot att kostnaden för flygmaskinerna täckts av allmänna medel.

Riket indelades så småningom i två bevakningszoner vilka fortfarande gäller. Gränsen går vid en linje ungefär mellan Karlstad och Gävle. Länen i norra zonen har kontinuerlig bevakning från maj t.o.m. augusti och de södra tillfälligt bevakning vid stor brandrisk. Brandflyget faller under begreppet "hjälpflyg" med KSAK-motorflyg som högsta instans på flygsidan. Varje år förhandlar man med Statens brandnämnd som är högsta ansvariga och anslagsgivande myndighet. Den utfärdar också

riktlinjer och bestämmelser. Ute i länen har länsstyrelsens försvarsenhet det administrativa ansvaret och tecknar avtal med de lokala flygklubbarna. Mellan länsstyrelsen och klubbarna sitter en flygbaschef, som är den som får det brett på buschens lott att i samråd med klubbarna organisera brandflyget i sitt eget län finns därför stora olikheter länen emellan. Inte bara beroende på att människor är olika utan också på att Sverige är ett stort land med stora lokala skillnader.

Ett län, som det brunnit friskt i de se-

FLYGHORIZONT 4-5/84

8

1988 skedde avknoppningen av FFK till att bli en fristående frivillig försvarsorganisation med en egen styrelse. Bakgrunden var minskad fokusering på det svenska insatsförsvarets behov i ett allt mattare kallt krig. FFK:s förmågor behövdes minst lika väl i fredstid – något som krävde en omskrivning av FFK:s grundstadgar. Försvarsminister Roine Carlsson (t.v i bild) stödde förslaget och föreslog att Flygkåren skulle ansöka om att få bli svensk frivilligorganisation. På så sätt skulle de civila uppdragen öppnas även för FFK. Kärchef Hans Andersson (t.h i bild) tog tag i ärendet – och snart var omstruktureringen genomförd.



Svenska privat- och allmänflygavdelningens (SPAF) medlemsskrift Flyghorisont belyste 1984 brandflyget i Sverige. "Skogen är vår viktigaste exportvara" går det att läsa i ingressen, och artikeln fortsätter, "Brandflyget har sedan 1955 spelat huvudrollen i skogsbrandsbevakningen i Sverige." Flygplanet på bild i artikeln är en Cessna 172 från Ekshärads flygklubb.

I samband med att FFK blev en egen frivilligorganisation inleddes organisationens verksamhet med egen styrelse. Detta krävde även återkommande så kallade riksstämmor. Här pågår debatt under den första riksstämman i Nyköping.



Flytten ut till kärstabens nuvarande lokaler på Skavsta flygplats 1993 var välkommen av många. Bland annat hade Flygkären länge varit i behov av bättre utbildningslokaler. Dessutom förelåg det ökande krav på magasinering av materiell. Här ses lokalerna flygfotograferade 1998.



En av de första upplagorna av FFK-Nytt trycktes 1989. Som rubrik blev den precis avklarade flytten till de nya lokalerna på Skavsta flygplats i Nyköping (dåvarande Nyköping-Oxelösunds flygplats). Tidningen var producerad av kärledningen vid sidan om ordinarie sysslor - vilket påverkade tidningens utgivningsfrekvens negativt. Det var först 2004 som skriften började utges kvartalsvis.



Stig Dahlström skrev år 1991 en artikel i Flyghorisont om FFK:s fartygsövervakning i Östersjön. Uppdragstypen har kommit att bli en av Flygkårens största - och fortsätter än i dag att vara en uppskattad insats av inblandade myndigheter. På bild syns en Tobago inspektera en Ro-Rofartyg i Östersjön.

På uppdrag av Gotlands Militärkommando sasar Tobagon - Socata Tobago TB10 - som flygs av klubbmedlemmar i Gotlands flygklubb, fram på bara 50 meters höjd över Östersjöns kalla vatten. Vaksamma svenska ögon letar efter biträmas flagg och registrering.

Minsta flygvapnet?

FFK - Frivilliga Flygkären - beräknas ibland "Vårt minsta flygvapen". Kanske det, men inte det sämsta. FFK har en betydelsefull uppgift att fylla, såväl i krig som i fred.

FFK utför uppdrag, huvudsakligen för civilförsvaret, men hela totalförsvaret - och även samhället i övrigt - kan få del av kårens tjänster i mån av möjligheter.

Under senare år har polis och

militär flitt ut ögonen för vilken enorm resurs FFK-organisationen utgör i fredstid. I varje län finns åtta enmotoriga flygplan, två reservflygplan och en stor kår av intresserade, väletbildade privatflygare, som gärna ställer upp i samhällets tjänst.

Piloterna är krigsplacerade i FFK och har ofta en mycket kvalificerad utbildning bakom sig. I den utbildning som FFK ger ingår bland annat precisionsnavigering och lägflygning.

På Gotland har FFK under senare år tilldelats en alldeles speciell uppgift. Ett par, tre gånger varje vecka, året runt, patrullerar FFK:s flygplan vatten runt Gotland. Flygningarna sker på uppdrag av Gotlands Militärkommando, som på detta sätt hittar ett mycket kostnadseffektivt sätt att komplettera radarspaning med visuella

observationer.

Oregelbundna flygningar

Flygningarna sker alltså kontinuerligt, men oregelbundet. Det innebär att den som har något skem för sig, inte i förväg kan räkna ut när privatflygarna på Gotland går ut på spaningssturer över Östersjön.

Militärkommandet på Gotland är mycket nöjt med FFK:s insatser. Efter en försöksperiod har verksamheten permanentats. FFK:s piloter flyger varje vecka uppemot 20 timmars spaningsuppdrag, året runt, så länge väderet tillåter.

"Under ett år kan vi flyga uppemot 300 timmar över Östersjön på order av Militärkommandet, säger Sten-Göran Åsman, som också är motorflygchef i flygklubben på Gotland.

Peppar, peppar, har det aldrig hänt något under de många timmarna över Östersjöns kalla vatten. Å andra sidan, skulle en maskin drabbas av motorstopp skall det mycket till innan pilot och spanare ens behöver bli vilta om halsen.

Det gamla talesättet "Vatten är en farligt gift som oöngar Visby slott" är alltså för dessa flygare en sanning med modifieration. Med rätt flygplansstyv och rätt utrustning är flygning över öppet hav en närmast bagatellartad verksamhet.

Så länge ytemperaturen på havsvattnet över hela Östersjön är över 12 grader får piloterna, efter eget bestämmande, flyga utan de speciella överlevnadsdräkterna, av samma typ som helikopterpiloterna på Nordboön använder. Så feet ytvattnet hålls

(forts nästa sida)



Foto: Jerry Johnsson

Sven-Inge Ander (främre) övertog tjänsten som kårchef efter Hans Andersson (bakre), som vid skiftet 2000 innehaft posten sedan 1979.

Alice Kjellson skrattar efter att ha provbadat i en FFK:s räddningsdräkter på Flygkårens absolut första ungdomsläger år 2005. Bungelägret på norra Gotland kom att bli startskottet för en bredaxlad satsning på ungdomar inom organisationen som i dag lett till att närmare tusentalet ungdomar fått delta i FFK:s flygverksamhet landet över.



Foto: Christer Dahlgren



Jubileumsskriften är framtagen på uppdrag av FFK:s kårstab i samband med 50-årsfirandet av Frivilliga Flygkåren. Vi som arbetat med tidningen är:

- Martin Trankell – Projektledning och text
- Sandra Trankell – Grafisk formgivning
- Ingvar Bragd – Korrektur

Ansvarig utgivare: Sven-Inge Ander

Tryck: Exaktaprinting

E-post: red@ffk.se

Omslagsfoto: Johan Ander

Vi som arbetat med jubileumsskriften vill tacka följande personer för deras bidrag till det historiska forskningsarbetet:

- Redaktionen på Flyghorisont
- Redaktionen på Flygrevyn
- Christer Hedberg
- Johan Ander
- Peter Westdahl
- Torgil Rosenberg
- Roland Nilsson
- Christer Dahlgren
- Lennart Myhlback

Vi riktar även ett speciellt tack i åminnelse till Gösta Eriksson och Nils Söderberg, vars bok "Frivilliga Flygkåren" från 1983 legat till stor grund för denna skrifts framtagande.

Dessutom skänker vi ett stort tack till Ulf Karlsson, vars jubileumsskrift från 2001 avsevärt underlättat forskningen kring FFK:s modernare historik.

Fotografier (om ej annat angivits) har hämtats från FFK:s arkiv på Kårstaben i Nyköping. I många fall är fotografen okänd. Ett stort tack till de medlemmar som under flygkårens 50 levnadsår dokumenterat verksamheten – och därmed gjort denna återblick möjlig.

