



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 3 - Augusti 2012



Ungdomsläger 2012

FFK övar SAR + Riksstämman i Västerås + Årets största övning



FFK-Nytt

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

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

FFK Kårstab
Flottiljvägen 4,
611 92 Nyköping
Stockholm/Skavsta
Flygplats
Telefon vxl 0155-20 90 90
Fax 0155-289977
Mail: ks@ffk.se
Hemsida: ffk.se
Styrelsen har sitt säte i Nyköping

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

Lämna gärna material fortlöpande. Sista dag att lämna material till nästa nummer: 8 oktober 2012

I DETTA NUMMER



Young Pilots åkte till Arlanda och deltog i en flight spotting-kurs. Det blev en heldag på Sveriges största flygplats med mycket flygplan, fint väder och bra fotografier.

8

Störningsrapporter är inte bara pappersarbete. I detta nummer tar vi upp några händelser som skett inom FFK, och som belysts med hjälp av god rapporteringskultur.

14



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHFENS KRÖNIKA
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 NYA MEDARBETARE PÅ KS
- 8 YOUNG PILOTS PÅ ARLANDA
- 10 NYHETER
- 12 FOTOTEMA MAKRO
- 14 ÅTERKNYTNING TILL VÅRA STÖRNINGSRAPPORTER
- 16 SAR-ÖVNING I ALINGSÅS GAV RESULTAT
- 19 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 20 ÅRETS STORA REGIONALA SAMÖVNING PÅ HAGSHULT
- 25 RIKSSTÄMMAN I RESUMÉ
- 28 SOMMARENS UNGDOMSLÄGER
- 34 FLYGSÄKERHETSTEMA LÄGFLYGNING
- 36 YOUNG PILOTS ANORDNAR KURSER



Årets ungdomsläger har pågått hela sommaren.

28



Bild framsida:
Årets lägerdeltagare på Sjöboläget tog en paus när det bjöds på specialuppvisning av Bilemas egenägda Spitfire.
Foto: Bengt Olle Nilsson



Kårchefen har ordet

Frivilliga försvarsorganisationer mildrar kriser i samhället

Varje år drabbas några svenska kommuner och myndigheter av en situation som är så allvarlig att de ordinarie resurserna inte räcker till. Väderrelaterade händelser, tekniska problem i viktig infrastruktur och terrorhandlingar är några exempel. För det mest akuta skeendet krävs att stora delar av befolkningen gör en insats. Frånvaron av ett omedelbart militärt hot har skapat en falsk uppfattning att frivilliga krafter inte längre är lika nödvändiga som förr. De icke-militära hoten och riskerna har visserligen fått uppmärksamhet, men inte resulterat i tillräcklig användbar krishanteringsförmåga.

De myndigheter och kommuner som bär det stora ansvaret för landets krisberedskap har alltmer slimmade organisationer. Denna utveckling ger minskade möjligheter att hantera oväntade händelser som kan uppstå. Vi har också bevittnat en professionalisering i samhället med ett ökat fokus på dem som dagligen arbetar i verksamheten. Vi är i god fart på väg mot en situation där vi tar bort allt som inte omedelbart behövs. Att optimera är ett modeord som i detta fall blir motsatsen till det svenska ordet "lagom". När allt fokus riktas mot den personal som tjänstgör i den dagliga verksamheten, leder det dessvärre till en växande klyfta mellan professionella utövare och vanliga engagerade medborgare. Detta kortsiktiga perspektiv hotar samhällets förmåga att klara av svåra påfrestningar, som i dag kan orsakas av ett brett spektrum av hot.

Varje "frivillig försvarsorganisation" har skapats runt den samlade specialkunskap och stora intresse som engagerar föreningens medlemmar. Engagemanget är så stort att medlemmarna med glädje avsätter sin fritid för att utbilda- och träna sig för att vara den extra specialresurs som kan medverka till att rädda liv, egendom och miljö.

Hemvärnet frivilliga personal gör tusentals timmar varje år till stöd för samhället i kriser. En tredjedel av hemvärnets organisation utgörs av personal som rekryterats och utbildats av frivilliga försvarsorganisationer listade i regeringens frivilligförordning.

Även de civila myndigheter som har ett krisberedskapsansvar har på motsvarande sätt tillgång till ett stort stöd av de "frivilliga försvarsorganisationer" som utpekats av regeringen.



FFK är ett bra exempel på hur ideella krafter kan rädda Sverige vid olika typer av påfrestningar av infrastruktur och andra störningar som kan äventyra liv, egendom och miljö. En FFK-besättning kan leverera rapporter och bilder från luften i realtid. Rapporter som annars skulle kräva mer än tiofaldiga personella- och tidsresurser och därmed fördröja möjligheterna att snabbt åtgärda felet efter olika former av kriser eller störningar. Det kan gälla att få igång tåg- och vägtrafik, få fram elektricitet och även att rädda liv.

Liknande krishanteringsnytta skapas även av flera andra frivilliga försvarsorganisationer som tillför viktiga kompetenser, var och en inom sina specialiteter.

Ett annat bra exempel på hur kriser kan förebyggas och minimeras är det brandflyg som räddar miljonbelopp för skattebetalarna. Ändå är riskerna stora att effekterna av olika regelverk kommer att torpedera denna för samhället så viktiga och under mera än 50 år självklara verksamhet. Brandflyget är en självklarhet för räddningstjänst, länsstyrelserna i skogslänen och ideella piloter, som lever i den praktiska verkligheten.

Ytterst är det en fråga för regeringen och riksdagen att ta ställning till hur hela samhällets resurser ska användas för att optimera säkerheten och tryggheten för medborgarna och landet.

Vi är beredda att fortsätta och att ytterligare utveckla våra insatser för att skydda och rädda liv, egendom och miljö.

Flyghälsningar
Sven-Inge

NY DANIEL VIKARIERAR

I slutet av augusti får vi ett nytt ansikte på kårstaben. Daniel Forsberg ska vikariera för Hannele under hennes föräldraledighet som börjar runt månadsskiftet augusti och september. Daniel kommer från Kalmar där han tidigare startade upp en Young Pilots-verksamhet. De senaste åren har han verkat som flyginstruktör i USA. Daniels arbetsuppgifter på kårstaben blir i huvudsak de samma som sköts av Hannele i dag, med fokus på handläggning av flygrapporter och betalning av flygplanshyror.



UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID

Young Pilots växer i landet. I år har fler sommar- och helgläger anordnats än något år tidigare. Mer information finns i detta nummer av FFK-Nytt. Ta även en titt på Young Pilots hemsida (youngpilots.se). Där finns mera matnyttigt om och från de etablerade ungdomsavdelningarna och årets hittills genomförda och även kommande läger.



HEMVÄRNSFLYGET BEHÖVER PILOTER

Det är alltid hög tid att gå med i hemvärnsflyget. Kontakta närmaste gruppchef eller länsflygchef. Både bemanning och avtalsuppfyllnad behöver en god tillströmning av nya hemvärnsflygare – även kvinnliga.

- Tänk på att vara ute i god tid så att pappersformalia och GU-F hinner göras i tid.
- GU-F är två veckor lång och ger dig en grundläggande soldatutbildning. På schemat står även sjukvård, vapentjänst, skyddsvaktstjänst och fälttjänst, samt teoretiska pass om soldatreglerna och Försvarmaktens värdegrund. Utbildningen avslutas med en fältövning där du får praktisera mycket av det du lärt dig under kursen.
- Det räcker naturligtvis inte med att bara teckna ett avtal med hemvärdet. Sedan gäller det att delta i de utbildningar och övningar som arrangeras. Var med och känn tillfredsställelsen att vara en del i den militära delen av landets krisberedskap. Rikshemvärnschefen är mycket stolt över all personal i hemvärdet som fullgör åtaganden enligt avtalet.
- Gå in och läs mer på hemvärdets hemsida (hemvarnet.se)



TBOS i HEMVÄRNSFLYGET

Även hemvärnsflyggrupperna utrustas suc-

cesivt med TBOS. Några grupper har nyttjat systemet sedan något år och även här kommer iPad (och en app till din egen iPhone) att implementeras. De som redan opererar och kan nyttja den tidigare varianten med laptop ska naturligtvis fortsätta. Med de tillkommande utrustningarna ökar tillgängligheten då det kan finnas flera enheter i samma grupp om än av olika årgångar.



OLYCKA MED ÄNGLAVAKT

Det är en relevant beteckning på en händelse där ett flygplan flög så lågt att det kolliderade med en vägs skylt. Vägs skylten varnade för lågt flygande flygplan. Att under lågflygning med lägsta tillåtna flyghöjd 150 fot kollidera med en vägs skylt kan inte försvaras. Flygplanet var INTE under start eller landning. Inga personskador uppstod. Händelsen har utretts noga av vår kvalitetschef och kommer att aktivera ett antal interna åtgärder med början under resterande del av året. Åtgärderna har målsättningen att ännu bättre klargöra för all operativ personal vad som är gällande ledningsstruktur, interna regler och rollerna i samverkan med uppdragsgivare. Utredningsresultatet är sänt till Transportstyrelsen.



TIPS FRÅN FLYGCHEFEN

- Repetera gärna de mycket viktiga tips till studier av regelverket som finns under samma rubrik i föregående nummer.
- På förekommen anledning rekommenderas all flygande personal att läsa igenom de föreskrifter som finns i FFK driftshandbok DHB och andra för respektive uppdrag specifika handböcker. Kontakta din gruppchef eller Cpil för ytterligare information.



UPPDRAGSFLYG, SYSTEMKONTROLL, SKÄRPTA KRAV

- OBS! Att inför en flygning enbart skicka ett mail till KS innebär INTE att flygningen är beordrad. Varje flyguppdag ska vara sanktionerat av länets chefpilot (Cpil) eller av honom delegerad person. Information om flygningen ska dessutom även meddelas via e-post till ovning@ffk.se
- För att vara befälhavare under ett FFK-uppdag kräver bruksflygreglerna att piloten genomgått en PC eller en FFK-PFT under de senaste tolv månaderna.
- Driftsfärdplanen ska arkiveras i tre månader.



KONTROLLERAD MILJÖ

- För uppdragsverksamhet och vid lågflygning krävs det att flygplanet är i fullt kontrollerad miljö. Flygplansägaren äger frågan om flygplanet ska föras in i den kostsammare kontrollerade miljön eller inte. I stora geografiska områden är det en omöjlighet.
- Listan över vid varje tidpunkt godkända flygplan redovisas på hemsidan (ffk.se).



KURSER OCH UTBILDNING

Under resten av året är ett digert kurs- och seminarieprogram inplanerat på schemat. Kompletteringsutbildning för lågflygare, UWE (underwater escape), grundkurs för FIG, lärarseminarium, möten för chefs-piloter och gruppchefer för hemvärns- och sjöinformationsgrupper, med mera. Efter semestrarna kommer hemsidan att uppdateras, detta när höstens kurser tagit form och är färdigplanerade. Se vår hemsida (ffk.se)



MEDLEMSFÖRMÅNER

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

i aktuell befattning.

- Rabatt på Svenska Flygfält. KSAB lämnar medlemsrabatt på nypriset vid inköp av Svenska Flygfält för ny abonnent som inte haft prenumeration de senaste två åren. FFK-medlem betalar endast 755 kronor (normalpris 955 kronor) vid nyköp av komplett pärm med ett års rättning. Dessutom ingår Svenska flygfälts applikation till iPad för alla nya prenumeranter och även för dem som redan har en aktiv prenumeration. Maila över ditt prenumerationsnummer eller namn och adress till "info@pilotshop.se" så får du ett licensnummer inom ett par dagar. Om du handlar via KSAB:s hemsida måste du meddela till KSAB att du är FFK-medlem och önskar få det rabatterade priset. Vid förlängning av befintliga abonnemang av rättningstjänsten gäller ordinarie pris 690 kronor för ett år framåt. Ring Max eller Lennart på KSAB: 08-764 60 80 för ytterligare information.

- Rabatt på prenumeration av Flygrevyn. FFK-medlem betalar endast 410 kronor för hela året 2012. Nya FFK-medlemmar som prenumererar under året får alla utgåvor 2012 i brevlådan. Normalt prenumerationspris 445 kronor. Viktigt att du skriver ditt FFK-medlemsnummer, namn och adress på betalningen till Flygrevyn.

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

För dig som vill flyga i FFK

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

- Total motorflygtid
- Motorflygtid senaste senaste 12 månader

I förekommande fall:

- Total lågflygtid

Flygande medlemmar ska se till att kårstaben har en kopia av gällande handlingar:

- Certifikat två sidor (om baksidan är ifylld)
- Protokoll från senaste genomförd PC (PC ersätter PFT-kravet)
- Medicinskt certifikat en sida
- Språkbehörighet (Nyare certifikat har detta inskrivet)

Kårstaben är skyldig att arkivera dessa kopior.

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

Sänd handlingarna, endera som:

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

Utebliven flygtids- o certifikatrapportering = ingen flygning.

Personal på Kårstaben



Sven-Inge
Kårchef
0155-20 90 91
sven-inge@ffk.se

Ulf
Stf kårchef
0155-20 90 92
uffe@ffk.se



Lotta
Adm kårstaben
0155-20 90 93
lotta@ffk.se



Helene
Adm flygavdeln
0155-20 90 94
helene@ffk.se



Lars-Göran
Flygchef
0155-20 90 96
lg@ffk.se



Hans
Stf. flygchef
0155-20 90 97
hans@ffk.se



Hannele
Adm uppdragsflyg
0155-20 90 95
hannele@ffk.se



Daniel
Militära kontakter
0155-20 90 98
daniel@ffk.se



Flygchefen

Vår och sommar är härliga flygtider, men de finaste flygdagarna kan man få uppleva på hösten och vintern. Dessa klara och friska dagar kan ge fantastiska flygningar. Dock kan vädret ställa till det. Regniga perioder kan göra gräsfälten obrukbara.



Det är inte bara fältens beskaffenhet som kan vara ett problem. När du deltar i övningar på ett fält så ta för vana att kontakta flygklubben och meddela att ni ska ha en övning. Klubben kanske har en egen aktivitet eller klipper gräset, vilket kan sätta stopp för övningsverksamheten.

Berätta noggrant vad ni ska göra, till exempel att ni kommer med fyra flygplan och avser flyga lågt i området. Lågt innebär lägst 150 fot över hinder! När det blir mycket lågflyg är det också lämpligt att meddela närmaste flygledning och vakthavande befäl hos polisen. Kontakter vi flygklubben, flygtrafikledare och polis så är risken för missförstånd mindre och vi kan samverka utan att det blir grus i maskineriet.

Alla flygningar inom FFK ska vara beordrade av CPIL. Detta kan göras genom att gruppchefen har fått en delegering, varpå han kan beordra flygning. Har gruppchefen fått en delegering ska denne ändå meddela till CPIL att de ska flyga och även skicka ett meddelande till ovning@ffk.se eller SMS:a till 0702287085. Detta för att vi på kårstaben ska veta att ni flyger.

Under händelsen i Brattfors då ett flygplan kolliderade med en vägskylt konstaterade vi att det finns en otydlighet med vem som ska vara befälhavare under utbildning. De lärare som vi inom FFK arbetar med är alltid befälhavare för sina flygningar. Har vi en utbildning med en av mig godkänd lärare eller CRI som håller i utbildningen så är det han som är befälhavare. Vi kommer att förtydliga detta i vår drifhandbok och utbildningshandbok. Har du funderingar kring detta – kontakta kårstaben.

Under sommaren har vi många flygläger för ungdomar på olika platser i landet. Dessa tjejer och killar brinner för flyget och är en bra resurs i länsflygavdelningarna. De är ofta väldigt bra på att hantera TBOS. Nyttja denna resurs under era höstövningar. Tänk bara på att för att få vara med och flyga under 500 fot eller agera på insatser måste deltagarna vara över 18 år.

Kom ihåg att det alltid är roligare att flyga säkert.

Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK



Foto: Martin Trankell

Två nya medarbetare på kårstaben

Även i år har FFK två nya ansikten på kårstaben. Hans Jörnén har börjat som ställföreträdande flygchef och Daniel Jansson kommer att arbeta med hemvärns- och sjöinformationsgrupperna. Här följer en kort introduktion av de båda.



Hans Jörnén

”Född 1961 i Malmö av gifta föräldrar”. Så skrev jag i min ansökan till flygvapnet. Tyvärr ledde det inte till någon karriär där. Redan när jag var sex år flyttade hela familjen till Stockholm. Här bor jag fortfarande tillsammans med min fru Kerstin och våra två vuxna söner.

1983 gjorde jag lumpen som ytbärgare på F17 Ronneby. Flygintresset tog ny fart och jag tog mitt A-cert vid Tekniska Högskolans FK 1986. Efter ett par års flygande på Skå-Edeby köpte jag in mig i en flygmaskin på Barkarby. Där blev jag invald i styrelsen och har sedan varit aktiv i BFK (Barkarby Flygklubb) ända fram till nedläggningen av fältet 2010.

Efter en UL-läroutbildning 2003 har det fortsatt med ATPL-teori, CPL/IR/FI(A) och nu senast PC-kontrollant-utbildning. I dag flyger jag i FIG-gruppen i Stockholms län, och är flyglärare på THF och ÖSFK. År 2005 fick jag höra talas om ungdomsläret på Bunge och alltsedan dess har de fått dras med mig som ledare på lägren. I år blev det 7:e året i rad.

Sedan oktober 2011 jobbar jag som ställföreträdande Flygchef på Kårstaben. Det är ett mycket roligt och intressant uppdrag där jag ser möjligheten att kunna kombinera och vidareutveckla mina två största intressen, flyg och IT. Jag kommer i första hand att jobba med flygsäkerhetsfrågor tillsammans med Lars-Göran, men en stor del av min tid kommer jag att ägna åt utveckling av FFK:s IT-stöd samt utveckling av våra hjälpmedel, till exempel TBOS. En och annan timme som flyglärare på våra kurser och FFK-PFT:er hoppas också att det blir.

E-post: hans@ffk.se

Telefon: 0155-20 90 97

Daniel Jansson

Jag är en 40-åring som jobbar på kårstaben sedan början av maj, primärt med frågor rörande hemvärns- och sjöinformationsgrupperna. Jobbet innebär att jag ska vara en god förmedlande länk med frågor och funderingar samt information mellan er och Försvarmakten. Jag ser mycket fram mot att få knyta och fördjupa kontakterna med både medlemmar och myndigheter i min roll på kårstaben.

Jag kommer även ha hand om avtalsbiten för hemvärns- och sjöinformationsgrupperna, vissa material- och utrustningsfrågor med mera.

Innan jag började på kårstaben arbetade jag som säljare i elva år i två olika branscher. Sista skolan jag gick i var IHM Business School i Göteborg där jag utbildade mig till marknadsförare. Tidigare i livet har fotbollen tagit upp stor del av min fritid och jag har haft fantastiskt roligt under de 25 åren jag höll på. Nu för tiden, när jag är ledig, blir det förhoppningsvis lite flygning när vädret tillåter. Jag har sedan barnsben varit väldigt intresserad av allt som flyger. Jag kom till slut till skott och tog mitt flygcertifikat för drygt nio år sedan.

Jag är aktiv som pilot i en hemvärnsflyggrupp sedan något år tillbaka. Jag försöker även att hjälpa till med segelflygbogsering när tillfällen ges, samtidigt som jag håller på att lära mig att segelflyga.

E-post: daniel@ffk.se

Telefon: 0155-20 90 98





Flight spotting-kurs på Arlanda

Den 19:e maj genomfördes en flight spotting-kurs på Arlanda dit medlemmar i FFK och Young Pilots från Stockholm, Västerås, Uppsala och Dalarna var välkomna. Kursen är ett samarbete med Svensk Flyghistorisk Förening (SFF). Kontakten med SFF är ett resultat av FFK:s 50-års jubileum i Uppsala förra året där representanter från SFF och FFK och Young Pilots lärde känna varandra.

Text och foto: Johanna Wintzell

Kursen inleddes med en mycket bra genomgång av Daniel Skoglund, lärare för dagen, där han bland annat berättade om kännetecknen för de olika flygplanstyper som vanligtvis trafikerar Arlanda. Ett exempel är att du lättast ser skillnad på Airbus A320 och Boeing 737 genom att titta på Boeings traditionella winglets – Airbusen har istället vingtippsplåtar. Ett annat exempel är att Boeings motorer är lite plattare undertill, något som skiljer sig från Airbusens runda motorer. Vi fick även en introduktion

till de olika flight spotting-platserna på flygplatsen och de viktigaste radiofrekvenserna för att följa intressanta fotoobjekt.

På besök i SAS första jet

Efter att den teoretiska biten avklarats var det dags för något alldeles extra. Michael Sanz, ordförande för Le Caravelle Club, lät oss kursdeltagare besöka föreningens Caravelle som står på Arlanda. Det var SAS första jetmaskin innan den såldes till försvarsmakten i november 1970. Flygvapnet ägde flygplanet till januari

1999 då det togs ur bruk. Därefter hamnade flygplanet på Arlanda. Sedan dess har flygplanet inte flugit men föreningen gör kontinuerliga motorkörningar för att hålla Caravelle levande. Målet är att i framtiden kunna göra flygplanet luftvärdigt igen.

När vi har tackat för besöket i Caravelle styrde vi vår kosa ut till bana 26 för att börja fota. Det var ett strålande väder med värmande sol och molnfritt. Vi hade tur och Arlanda bjöd på ett så gott som konstant flöde av landande flygplan från olika flygbolag. Vi fick möjlighet att





plåta såväl KLM och Finnair som Air Baltic och Norwegian. Vi njöt också av vår medhavda matsäck mellan landningarna.

Mitt i smeten

När det började tunna ut med landningar passade vi på att åka till några av de andra flight spottingplatserna för att orientera oss och se vilka typer av bilder vi fotografer kunde fånga. På en av platserna hamnar du direkt under inflygningen, något som kan ge riktigt spännande bilder, medan fotografen på andra platser får mer klassiska bilder från sidan av flygplanet.

Sist av allt besökte vi den spotterpaviljong som SFF byggt upp. Den ligger på en kulle vid bana 01R/19L och där finns det bänkar och bord



samt vindskydd för att bidra till en trevlig flight spottingstund.

Sammanfattningsvis har det varit en väldigt rolig och inspirerande kurs som vi på Young Pilots ska göra vårt

bästa för att anordna igen. Vill du redan nu veta mer om flight spotting eller SFF kan du gå in på flyghistoria.org. Vill du veta mer om Caravelle kan du gå in på lecaravelleclub.com



Blyfritt bränsle på väg in i USA



Amerikanska myndigheter vill ha en plan för att allt blybränsle ska vara skrotat för flygplan till år 2018. Satsningen innebär att den amerikanska luftfartsmyndigheten FAA kommer ges medel att forska och utveckla ett hållbart, blyfritt kolvmotorbränsle till flygplan, något som kan ge ringar på vattnet även i Europa.

Det är första gången FAA har sagt sig vilja godkänna ett blyfritt alternativ till flygplan. Enligt Bloomberg Businessweek har blybränsle från flygplan nyligen kopplats till förhöjda värden av giftiga metaller i barn som bor nära allmänflygplatser i USA. I samma rapport konstateras att den sjunkande försäljningen av kolvmotorbränsle till flygplan (AVGAS) och dyra nycertifieringskostnader för alternativbränslen sätter stopp för innovation och förbättringar.

Kan påverka Europa

FAA kommer att utveckla en plan för att ta fram ett nytt bränsle, styrt med ekonomiska medel och lagstiftning för allmänflyget i USA. Eftersom allmänflygbranschen i USA relativt sätt är mycket större än samma marknad i Europa, och eftersom många flygplanstillverkare anpassar sig efter FAA:s krav, är det möjligt att besluten i slutändan når svensk mark.

Sjö och luftfart blir ett på Transportstyrelsen

Nytt från och med 2013 är att sjö- och luftfartsavdelningarna på Transportstyrelsen slås samman. Syftet är enligt Transportstyrelsen att öka möjligheterna att få de två trafikslagen att arbeta i samverkan.

Ett ytterligare argument är att sammanslagningen ska öka effektiviteten hos Transportstyrelsen. Den privatflygare som ofta kommer i kontakt med myndigheten kan alltså vänta sig ändringar framöver, men några detaljer om hur det faktiskt kommer påverka piloten nämns inte på transportstyrelsen.se

– Sedan Transportstyrelsen bildades har arbetet med att förstärka det trafikslagsövergripande perspektivet inom myndigheten genomförts i olika former. Ett sätt har varit att gå igenom organisationen och se vilka förändringar som kan utöka samordningen mellan trafikslagen. 2011 genomfördes till exempel en sammanslagning av vägtrafik och järnvägsavdelningarna. Nu har översynen kommit till sjö- och luftfartsavdelningarna, som kommer att slås samman 1 januari 2013.



Foto: Alexander Wiklund

Försvarets flygdag populär

Försvarmaktens flygdag på Malmen utanför Linköping bjöd 35 000 besökare på regn och rusk, men också en av norra Europas största flyguppvisningar.

Flygdagen innebar avslutningen av Aerospace Forum som genomfördes mellan 31 maj och 3 juni. Forumet är ett återkommande evenemang tänkt att samla flera stora flygplans- och systemutvecklare, och i år arrangerades det av bland annat Saab och Linköpings kommun.

Flygdagen bjöd publiken på flera historiska återblickar, bland annat med Tunnan, Lansén, Draken, Viggen och Gripen som flög i en vacker formation.

Även försvarmaktens alla helikoptertyper visade sin bästa sida. Utöver detta deltog även transportflygplanet Herkules (TP 84) och skolflygplanet SK 60. På marken visade även hemvärnet upp båtar, vapen, specialistbefattningar och bandvagnar.

– Det var otroligt stort intresse även för markutställningen. Det var köer upp till en timme för att komma fram till stridsvagnar och fordon. Även hundarna och ingenjörbandvagnen lockade stort intresse, säger Markus Claesson ansvarig för rekryteringsområdet under Aerospace Forum på försvarmaktens hemsida.

AOPA kritiserar Swedavia

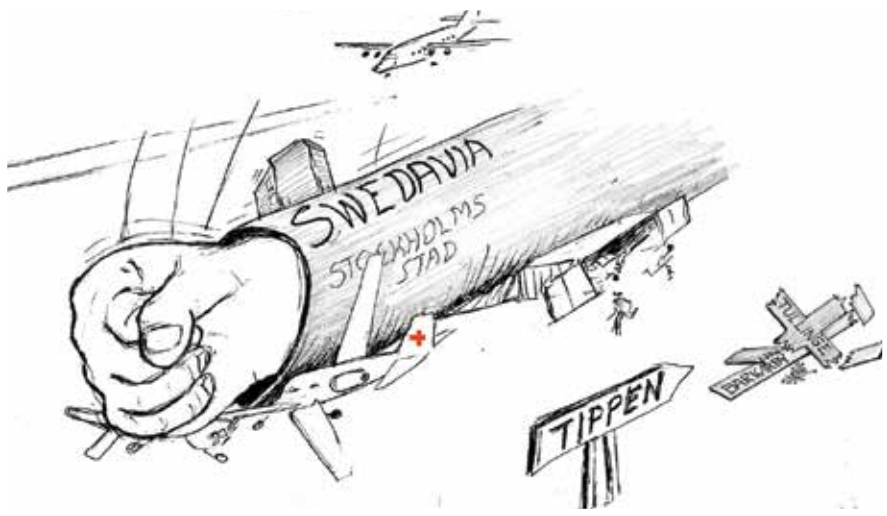
Svenska småflygets intresseorganisation AOPA-Sweden kräver att Swedavias uppdrag konkritiseras så att flygplatserna hålls tillgängliga även för allmänflyget. Bakgrunden är ett antal uttalanden av Swedavias ledning där företaget, enligt AOPA, avser sig ansvaret för affärs- och privatflyg.

Det är i ett brev till regeringen som AOPA-Sweden har reagerat på Swedavias uttalande. På Swedavias hemsida finns en uppdragsbeskrivning där det övergripande målet anges vara att kunna "säkerhetställa Sveriges behov av flygtillgänglighet."

Enligt AOPA tolkar Swedavias ledning uppdragsdefinitionen som att den endast innefattar flygplan inom transportsektorn, alltså i kommersiell luftfart. Swedavia har inte mött kritiken i något officiellt nyhetsbrev, eller bekräftat uttalandet från ledningen.

Tidigare strid om marktjänst

AOPA-Sweden vann tidigare i år en tvist mot Swedavia gällande handling-avgifter på Stockholm-Arlanda flygplats. Bakgrunden var att Swedavia krävde



Denna satiriska teckning går av finna på AOPAs hemsida.

Teckning av: Torgil Rosenberg

att varje flygplan som besökte Arlanda anlidade en marktjänstoperatör, något som innebär ökade kostnader för besökare i mindre flygplan. AOPA-Sweden motsatte sig kravet med argumentet att allmänflyget bör innefattas av rätten till självhantering. Swedavia och sin sida ansåg sig ha rätten att fatta beslut om den operativa verksamheten på de flygplatser företaget driver.

I ett meddelande från Transportstyrelsen fick AOPA-Sweden rätt i frågan. Transportstyrelsen påpekade att rätten till egenhantering kan begränsas, men att det endast är Transportstyrelsen som kan fatta ett sådant beslut.

Det återstår att se om AOPA-Sweden får hörsamhet i frågan om Swedavias uppdragsbeskrivning.

Rakare flygvägar nu verklighet

Från och med den 1:a juli driver svenska LfV och danska Naviar gemensamt flygtrafik-tjänst i ett gemensamt luftrum. Det är ett av flera projekt för att sänka utsläppen från flygplan, och som senast blev på tapeten i Almedalen.

EU har under en längre tid arbetat för att medlemsländerna ska samarbeta bredare i flygledningsfrågor. Europa har ungefär lika många luftrum som det finns nationer – och det sätter stoppklossar för raka flygvägar.

Det svensk-danska luftrummet är en av nio europeiska satsningar på gemensamt luftrum.

Rakare inflygningar

Det är inte bara själva ruttflygningarna som håller på att bli kortare inom Europa – samma sak gäller också för in- och utflygningarna. LfV håller på att bepröva en ny satellitbaserad



Foto: LFV

inflygningsprocedur till Stockholm Arlanda, som enligt LfV kommer minska utsläppen vid varje flygning.

Den nya satellitbaserade inflygningsproceduren har nyligen blivit godkänd för operationellt bruk på Arlanda, en av de första i sitt slag i

Skandinavien. Satellitinflygningen kommer att minska inflygningssträckan med cirka 20 kilometer, vilket resulterar i en reduktion av koldioxidutsläppen med mellan 100 och 165 kilo per genomförd inflygning.

Text alla nyheter: Martin Trankell



MAKRO

FLYGSVERIGE I FOTO

HAR DU FÅNGAT EN FIN BILD?
Skicka den till:
red@ffk.se

1 Warbird: En P-51 Mustang står uppställd på en blöt platta under fjolårets flyin på Hedlanda i Vemdalen. Den lilla flygplatsen har arrangerat ambitiösa flygarrangemang de senaste åren. Denna sommar arrangerades Classic Aircraft meeting under sista veckan i juli. Foto: Ragnar Diller

2 Kebnekaise: Kebnekaises nord- och sydtopp uppenbarade sig under en flygning i fjällen under juli månad. Fjällområdet, som ofta är täckt av moln eller är utsatt för starka vindar, bjöd denna sommardag på underbart flygväder.

3 Stockholm: Gamla stan och Riddarholmen badar i sommarljus. Carl von Rosen Johansson knäppte denna riktiga sommarflygbild i juni månad. Pråmarna som syns till vänster i bild ingår i bygget av den nya Citybanan. Foto: Carl von Rosen Johansson

4 Sjöinformationsgrupper: Johan Petersson, medlem i FFK-Stockholm, tog denna bild på flygplanet SE-KTT över hamnen i Visby. I flygplanet syns en av piloterna, iförd orange räddningsdräkt. Foto: Johan Petersson.

5 Midsommarnatt: Du behöver inte åka norr om polcirkeln för att få se midnattsol. Denna bild är tagen på midsommarafton, strax efter midnatt, ovanför Arvidsjaur i Norrbotten. Flygplatsen ligger cirka 10 mil söder om polcirkeln, men en bit upp i lufthavet lyser solen ändå konstant. Foto: Martin Trankell

1



2





Störningsrapportering

Inom FFK skriver vi interna störningsrapporter. De går att likna vid de myndighetsbaserade ASR-rapporterna (Aviation Safety Reports). I fjol skrevs 41 störningsrapporter inom FFK – och de har nu börjat ge resultat.

Text: Martin Trankell & Lars-Göran Johansson

Målet med all rapportering är att flygsäkerheten ska främjas. Under fjolåret skedde till exempel två luftrumsintrång i Arlanda. Ett stort problem som bidragit till de båda incidenterna var undermålig kontrollzonsmärkning på försvarets flygkartor. En dialog har inletts med Försvarmakten – och kartorna kommer i framtiden att bli mer NATO-anpassade och då enligt leverantören få tydligare gränser utritade för viktiga luftrumsgränser.

Vi har också fått in ett par andra incidenter som vi vill ta upp här. Under en flygning med en instruktör kunde det konstateras att motorn gick orent. Besättningen trodde då att det blivit ”en loppa” på stiftet och brände stiftet under motorkörningen. Motorn

gick rent och flygningen genomfördes. När besättningen kom tillbaka och skulle taxa in började motorn gå orent igen. De varvade upp motorn och problemet upphörde tillfälligt. Historien är längre än vad vi får plats med, men det visade sig att ena ventilen ”hängde” sig i låga varv. Kom ihåg att om motorn går orent före start så kan även ventilerna ge liknande felsignaler.

Akta propellern

Nästa händelse vi vill belysa är att alltid tänka propellern som startklar. Det vill säga att du alltid ska behandla den som om magneterna är tillslagna. I mars hade vi en incident där läraren skulle dra runt propellern och motorn startade. Nycklarna låg i fönstret och blandningen

mager. Det visade sig att tändningslåset var trasigt och även om nycklarna var ur så var magneterna tillslagna.

Det är viktigt att vi delar med oss av våra erfarenheter. På detta sätt hjälper störningsrapporter oss alla att tillsammans uppmärksamma problem och förhindra liknande misstag i framtiden. Precis på samma sätt som i exemplet ovan kan du som privatflygare skriva störningsrapport er till Transportstyrelsen. Blanketten tar inte så lång tid att fylla i och finns på transportstyrelsen.se under blanketter. Observera att rapporten inte är till för att utdela skuld, utan istället fyller ett förebyggande flygsäkerhetssyfte. Du kan även fylla i blanketten anonymt. FFK:s störningsblankett hittar du på baksidan av insatsrapportblanketten.

HÄNDELSE RAPPORT
AVIATION SAFETY REPORT (ASR)

Skall fyllas i när händelse ägt rum som negativt påverkat eller kunde ha påverkat flygsäkerheten. Sänds utan dröjsmål.

ALLMÄN INFORMATION	Tillverkare/Modell		Luftfartyg Reg.		Linje Nr.		Datum för händelsen		Företag, Flygklubb etc.	
	Fidnr		TE		Tidpunkt för händ.		Typ av flygning		<input type="checkbox"/> Linjefart <input type="checkbox"/> Taxi/lyg <input type="checkbox"/> E) Yrkeslös <input type="checkbox"/> Charter <input type="checkbox"/> Aerial work <input type="checkbox"/> Skol	
INFORMATION OM UNDERHÅLL	Flygglas Start etc.		Höjd/flyghöjd		IAS/Mach		<input type="checkbox"/> VFR / <input type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> VMC <input type="checkbox"/> IMC		Besättnings arbetsbelastning	
	Nämn		<input type="checkbox"/> Beträffande <input type="checkbox"/> Styman <input type="checkbox"/> Teknisk <input type="checkbox"/> Annan		Tel. e-post		Fax		<input type="checkbox"/> Höj <input type="checkbox"/> Medel <input type="checkbox"/> Låg	
BESKRIVNING AV HÄNDELSEN PÅ SVENSKA ELLER ENGELSKA	Underhållsorganisation		Kontaktperson		Telefon		TT			
	Part type/Part No		Tillverkare		ATA Nr		TSN		TSD	
<p>Anm. Om orsaken till händelsen inte framgår av denna rapport, var vänlig och skicka en kompletterande rapport när orsaken är fastställd.</p>										
Datum		Underskrift				Postadress				

Transportstyrelsen, 601 73 Norrköping, Fax nr 011-18 50 91, Internet: www.transportstyrelsen.se

L 1003-6

På tal om: Luftrumsintrång

Minns du att vi tagit upp luftrumsintrång i tidigare nummer av FFK-Nytt? Nu har Transportstyrelsen kommit med mer information och vi gör ett återknyt:

Flygsäkerhet är många saker. Att göra ett luftrumsintrång handlar snarare om en procedurmässig miss från antingen pilot eller flygledare, snarare än handhavandekunskap. På det sättet är det något som drabbar både en erfaren och nybliven pilot i lufthavet.

Transportstyrelsen meddelar på sin hemsida att myndigheten nu beslutat om lämpliga åtgärder för att minska antalet luftrumsintrång i Sverige. Ett första steg blir att på olika sätt förbättra informationstjänsten, utöka samarbetet mellan flygklubbar och flygledning och satsa mer på utbildning.

Arbetet med att genomföra åtgärderna kommer pågå under 2012 och 2013. Du finner hela åtgärdsplanen på transportstyrelsen.se under luffart och nyheter.

Var medveten om grön laser

Nu är det snart höst och då vill vi också flagga för en annan sak. Fler och fler flygplan blir belysta med så kallad grön laser. Laserljuset kan skada dina och dina passagerares ögon. Dessutom kan disorienteringen som ofta uppstår vara farlig nära marken. Det finns flera saker att tänka på i samband med laserbelysning mot ditt flygplan.

Transportstyrelsen släppte i mars en rapportssammanställning om alla

laserbelysningar mot flygplan mellan 2009 och 2011. I den framgår det att de flesta händelserna rapporteras från besättningar på kommersiella flygbolag. Ett antal rapporter har dock också rapporterats från privatflyg- och helikopterverksamhet.

Mer än hälften av belysningarna inträffar i samband med landning. Det är också under sommarhalvåret som belysningarna är som vanligast, med undantag av den ljusa månaden juni och

en bit in i juli. Under sensommaren, juli till oktober, börjar det bli tillräckligt mörkt för att belysningarna ska öka. En pilot som blev belyst av grön laser i fjol berättar att det varit mycket svårt att inte titta mot laserstrålen initieilt.

Det återstår att se om polisen har kommit till botten med detta problem till i år, men var uppmärksam på problematiken. Kom också ihåg att skriva rapport om detta händer dig.

Search and Rescue i Alingsås

I juni anordnade flyginsatsgruppen i Västra Götalands län en givande och gedigen samverkansövning med FRO och räddningstjänsten. Deltog gjorde också ungdomar ur Young Pilots, som var på plats på årets flygläger i Alingsås. Övningsledare Ingvar Bragd berättar mer om sommarövningen, som gav flera nyttiga kontakter och god flygövning för piloterna.

Text och foto: Ingvar Bragd
Övningsledare

Tisdagen den 26 juni begav sig en grupp ungdomar ut på en fisketur i Alingsåstrakten med en cirka fem meter lång aluminiumbåt. Båten transporterades på en trailer. Ungdomarnas hade lånat både båt och bil av en av föräldrarna och skulle sjösätta båten på bron över ån som förbinder Mjörn med Anten. De skulle återvända på morgonen den 27 juni.

Så inleddes bakgrunden till övningsscenarioet, som naturligtvis mynnade ut i att ungdomarna tyvärr inte återvände hem den 27 juni, varpå den ena föräldern ”kontaktade” polisen. Polisen i Västra Götaland var (i övningsscenarioet) vid detta tillfälle upptagen med en stor insats i Göteborg och av detta skäl kontaktades

Frivilliga Flygkåren för att spana efter ungdomarna. De ungdomar som skulle vara figuranter under övningen plockades från deltagare på ungdomsläget i Alingsås.

Samverkan en förutsättning

Förutsättningarna vid övningsinsatsen var följande: Under vecka 26 hade FFK organiserat ett ungdomsläger i Alingsås. Tre FFK-piloter och två kontrakterade flygplan fanns på plats. Övningsledaren gjorde en kalkyl över vilka resurser som kunde användas. Räddningstjänsten i Alingsås kontaktades och kunde ställa upp. Frivilliga radioorganisationen (FRO) i Borås var tillfälligt ute på övning i Alingsåstrakten med fyra man och en

terrängbil. FRO kunde inställa sig redan klockan 17.

Flygtrafikledningen på Landvetter Flygplats informerades på grund av att sökområdet låg alldeles i anslutning till kontrollzonen. Övningsledaren beslöt att briefing för alla berörda skulle hållas klockan 18.

Övningsledaren informerade alla om den uppkomna situationen och beslöt att flygspaning skulle genomföras i sjöarna Mjörn och Anten. FRO skulle ansvara för sambandet och dessutom försöka undsätta ungdomarna om flygspaningen gav resultat. Räddningstjänsten skulle finnas till hands om det uppstod behov. Några av ungdomarna på läget gavs tillstånd att delta i sökandet. Två tjejer





Flygplanet från FFK spanar aktivt efter de försvunna ungdomarna över sjön Mjörn. Ombord fanns piloterna Simon Carlsson och Eiwiy Isaksen.

fick följa med FRO i terrängbilen, och en kille fick agera spanare i ett av flygplanen.

De sex lägerdeltagare som skulle agera figuranter fick ta med sig ett blått båtkapell, en grill, massor av korv att grilla samt ett kubbspel. Övningsledaren placerade gruppen i en vik i norra delen av Mjörn, som var ganska svårupptäckt. Utplaceringen gjordes i god tid före övningen, och det fanns god möjlighet att nå platsen med bil.

FRO imponerade

FRO agerade blixtnabbt före briefing. En basstation sattes upp för sambandet. Övningsledaren beslöt att radion B96 skulle användas och Räddningstjänsten anvisade kanal 77. I denna situation fick alla improvisera. Jörgen Forsberg, som är chef för FRO-gruppen, visste

att basstationen låg ganska lågt i förhållande till sjön Mjörn/Anten. Otaliga sambandprov med såväl fordon som flygplan gjordes innan övningen kom igång. Jörgen gav alla berörda en kort lektion om B96 innan sökgrupperna gav sig iväg.

Flygplanet SE-EMB med Simon Carlsson som pilot och Eiwiy Isaksen som spanare fick uppdraget att spana av sjön Mjörn. Alingsås flygklubbs nya fina DA-20 med Åke Bohlin och lägerdeltagaren Lucas Källner fick bege sig till Anten. Planen var i luften cirka 18.30. Samtidigt avancerade FRO:s jeep raskt mot sökområdet. Räddningstjänsten anlände till flygfältet med brandbil och ledningsbil på sex man för att finnas på plats om insats behövdes. Som befarat fick basstationen problem med sambandet

och det tog en stund innan kontakten återskapats.

Efter 20 minuter hörde SE-EMB av sig och meddelade att besättningen hittat ungdomarna. Ungdomarna och platsen beskrevs över radion. Ett antal ungdomar stod på stranden söder om Alingsås och viftade och skickade solkatter med en speglade yta. Övningsledningen kunde konstatera ett signalementet inte stämde och beordrade fortsatt sök. Samtidigt var det tyst från det andra flygplanet.

Spännande och kul

Efter drygt 40 minuter kom nästa anrop från SE-EMB. Denna gång hade besättning funnit det svårupptäckta stället. Nu återstod endast att guida terrängbilen till rätt plats. Det visade sig vara ganska knepigt. Kontakten mellan

flygplan och bil vara ganska besvärlig på grund av tät skog. Bilen kommanderades ut på öppna ytor för att upprätthålla kontakten med SE-EMB.

Sökpatrullen lyckades inte få med bilen till de strandsatta ungdomarna. Istället fick gruppen en besvärlig vandring i skog och våtmark innan de hittade målet och förenade sig med de korvmätta och glada ungdomarna. Flygplanen beordrades tillbaka basen och landade cirka 19.30. Terrängbilen och ungdomarna anlände till Alingsås flygplats klockan 20.30 och övningen avslutades.

På kvällen pratade alla berörda parter igenom övningen och en allmän uppfattning var att insatsen var synnerligen lyckad. Övningen blev så realistisk den kan bli utan att allmänheten stördes. Det är viktigt att FFK och myndigheterna före övningen startas kontrollerar att sambandet fungerar. Piloterna måste

ovillkorligen ha god flygtrim och vara väl förberedda med kartor. Finns det TBOS ska den användas. Lägerdeltagarna som deltog i eftersöket uttryckte en stor glädje över att ha fått vara med i en sådan övning. Det var spännande och kul, skrev Young Pilot-medlemmen Linn Granberg i sin utvärdering. Följande natt blev nattsömmen god för såväl FIG-piloter som lägerdeltagare och övrig personal.

Knyter kontaktband

Övningen i Alingsås visade sig bli ett exempel på god samverkan. Polisen i Västra Götaland kunde inte vara på plats men var välinformerad om övningen.

FRO hade naturligtvis förvarning och var liksom Räddningstjänsten välinformerad. Sambandet i såväl övning som i andra situationer kan vara avgörande för om insatsen lyckas, och av detta skäl är det av stor vikt att övningsledaren bygger

upp ett för-troendefullt samarbete med personerna i organisationen. I detta fall gäller uttalandet FRO i Borås.

Det var första gången på länge som Räddningstjänsten var med i en övning. Personalen fick information om våra möjligheter och visade stort intresse. Någon hade tidigare haft kontakt med brandflyget och det framgick klart att brändmännen önskar ha kontakt med piloter som har ett professionellt förhållningssätt. Räddningstjänsten deltog inte praktiskt i sökaktionen med fanns ändå på plats, vilket var glädjande.

Alla inblandade önskade fler realistiska övningar. Det skulle i så fall möjliggöra att vi framöver får lämpliga skarpa uppdrag. Möjlighet finns ju också att bygga upp ett samarbete med fler intressenter, till exempel Trafikverket och Svenska Kraftnät.



Ungdomarna som deltog som figuranter var också deltagare på FFK:s ungdomsläger i Alingsås. "Spännande och kul", berättade Linn Granberg i sin lägerutvärdering.

FFK PROFILPRODUKTER

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom kårstaben? Ring oss eller skicka en beställning till ks@ffk.se. FFK har inget vinstsyfte med försäljningen utan strävar efter att hålla lägsta möjliga pris. Därför säljs produkterna också enbart till medlemmar. Aktuella priser januari 2012. Porto och emballagekostnad tillkommer. Vi reserverar oss för att den önskade varan kan ta slut.



Märke för
flygoverall
vit botten,
vävt,
30 kr



Blazermärke
broderad
190 kr



Keps
50 kr



Young Pilots
Keps
50 kr



Banderra
30 kr



Rockslagsmärke
(17mm PIN)
med/utan nål
20 kr



Reflexband **35 kr**
Flasköppnare **10 kr**



Flygkalender 2012
100 kr



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



Slipsnål
100 kr



Paraply
80 kr
Pga paraplyets
längd är portot
125 kr



Standar
190 kr
Endast flaggan
90 kr



Lågflygvinge
broderad **75 kr**



Lågflygvinge
guldm metall **100 kr**

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



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



Young Pilots T-shirt
svart, storlek S-XL,
60 kr
V-ringad
70 kr



T-shirt
svart, storlek S-XXL
60 kr



V-ringad "Natotröja"
50% ull 50% akryl V-ringad
slätstickad tröja med armbåge
och axelpatchar och epåletter.
Mörkblå, maskintvättbar
strl s, m, l, xl
250 kr



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



Storövning på Hagshult

FFK övade och demonstrerade flygkårens förmåga att hjälpa våra myndigheter under årets största övning - den så kallade RSÖ:n (regional samverkansövning).

Text: Tommy Wirén
Foto: Sven-Inge Ander

Arets RSÖ genomfördes från Flygvapnets bas i Hagshult i Småland. Hagshultsbasen är en idealisk plats som ger möjlighet att operera från två parallella banor och som i övrigt har goda utrymmen för briefing och bespisning. Som vanligt på våra RSÖ:er deltog fyra län, då tanken är att varje län ska få deltaga i en RSÖ var sjätte år. Årets deltagare kom från Jönköpings, Kalmar, Gotlands och Blekinges län med inalles 29 piloter och 15 flygplan.

Övningen startade med ankomst av flygplan och besättningar under onsdagen. Två dagar var avsatta för information och utbildning. Den främsta orsaken till detta var att Rakel (blåljusmyndigheternas radio) skulle användas som kommunikationssystem. Dessutom användes ny utrustning för

fotograferingssystemet TBOS (tag bild och sänd). Besättningarna hade tidigare fått utbildning i handhavande av TBOS hemma i länen, men en kompletterande utbildning och test av systemet var nödvändig. Detsamma gäller Rakel som för många var en ny bekantskap och funktionstester gjordes mellan flygplan och marksändare.

I planerna för övningen ingick 57 uppdrag som skulle flygas under fredag och lördag samt navigeringsövningar i två banor. Utöver detta skulle också landningsövningar genomföras enligt reglerna för Hasses minne.

FFK:s uppdrag

FFK har i uppdrag av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) att årligen genomföra en regional övning i samverkan med

myndigheter med ansvar för samhällets krisberedskap. Syftet är att under intensiva förhållanden visa att FFK kan svara upp till sin roll som resurs för att ge myndigheterna ögonblicksbilder av läget under kraftiga störningar på samhällsfunktioner eller vid större olyckor. Samtidigt får deltagande aktörer ett bra underlag för utveckling av både metoder och teknik.

Deltagande myndigheter och aktörer var i år:

- Trafikverket
- Sjöfartsverket
- Länsstyrelsen i Jönköpings län
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Räddningstjänsterna i Jönköping, Eksjö, Värnamo, Gislaved och Vaggeryd
- Polisen



- EON
- Svenska sjöräddningssällskapet
- Frivilliga radioorganisationen
- Frivilliga automobilkåren

Stormigt låtsasväder

Scenariot under övningen var att ett kraftigt oväder av Gudrunkaraktär hade drabbat Småland med stora skador på vägar, järnvägar och tele- och kraftledningar. Människor rapporterade saknade och nödrop hade mottagits av SOS Alarm om personer som stängts inne i blockerade hus. En fritidsbåt på Vättern saknades. Utsläpp av joniserande strålning misstänktes ha skett från Oskarshamns kärnkraftverk.

Samtidigt som RSÖ:n pågick genomfördes en stor motorcykelträff på High Chapparall som genererade omfattande trafik på vägarna. FFK

gjorde övningsinsatser för polisen med tillämpad trafikövervakning.

Övningens omfattning:

Årets RSÖ omfattade följande insatser som skulle rapporteras och dokumenteras.

Kraftledningar

Stormen hade skadat EON:s ledningar öster om Sävsjö. Flygningarna fick koncentreras till ledningar med spänning över 40 kilovolt. Ledningar med lägre spänningsnivåer gick genom tät skog som gjorde observationerna osäkra. Skador på ledningarna markerades med bokstavsdukar. Skadorna skulle fotograferas med TBOS och bilder sändas till en server. Resultatet av övningarna var bra.

Väg och järnvägar

Övningen genomfördes på två olika områden. Ett område var järnvägen från Hok till Nässjö och därefter väg 128 till Sävsjö. Det andra området var järnvägen från Grimstorp till Moheda och sedan vägen mellan Moheda och Vrigstad. Stormen hade fällt träd och orsakat blockeringar samt översvämningar längs järnvägen och vägarna.

Uppgiften var att lokalisera skadorna och ge förslag till omledningsvägar runt skadade vägvägar. Skador markerades med dukar. Representanter för Trafikverket fanns på Hagshult för att briefa besättningarna. Skadorna fotograferades med TBOS. I stort sett alla besättningar rapporterade alla skador och rekognoserade framkomliga omledningsvägar.



Undsättning av människor

Övningsplats var Skillingaryds skjutfält. Stormen hade fällt träd som låg över vägar och översvämningar hade skadat vägbankar. Framkomligheten var okänd och flera gårdar var avskurna från el och teleförbindelser. Assistans med hjälp åt isolerade personer och hjälp till bönder med reservkraft var nödvändig.

Uppgiften var att rekognosera vilka vägar som var framkomliga inom området så att hjälp av olika slag kunde ordnas. Det innebär också ledning av bandvagn via instruktioner som förmedlats till radiobandvagnen från flygplanet. Övningen uppfattades av besättningarna som krävande med mycket svängande för att hålla kontroll på bandvagnen. Ledning av bandvagnen kunde dock göras på ett tillfredställande sätt.

Insatser kommunal räddningstjänst

Insatserna var av olika typer för räddningstjänsterna. Dels handlade det om spaning efter misstänkt brand,

eftersök av försvunna personer i skogsterräng och i sjö, kontroll av vattendrag och kartläggning av dammar och översvämningensrisiker.

Övningsledningen strävade efter att skapa förutsättningar som så långt möjligt liknar situationen vid riktiga störstörningar i länet. Uppdragen förmedlades av länsstyrelsen som hade placerat sitt ledningsfordon på Hultsfredsbasen.

I länsstyrelsens ledningsfordon genomfördes briefingverksamheten. Därför var en samverkansperson från FFK på plats som tog emot uppdragen och förmedlade dessa till besättningarna. Den stora mängd uppdrag som beordrades medförde att ledningsmetodiken fick anpassas till dagsituationen med cirka fem till sex samtidiga insatser. Kommunikationen mellan flygplanen och räddningstjänsterna via RAKEL fungerade bra.

Sjöräddningsinsats

Scenariot var att FFK via JRCC, räddningscentralen i Göteborg, fått i

uppdrag att söka efter en motorbåt i Vättern som anmäls saknad. Eftersök hade redan på-börjats med SAR-helikopter och sjöräddningssällskapets fartyg. FFK hade därefter kallas ut som extra resurs.

Flygplansbesättningen gjorde två flygningar på ungefär tre timmar utan att finna något. Förklaringen var att SSRS på grund av missförstånd inte hade lagt ut något sökföremål. I ett verkligt läge kan det uppstå liknande situationer, till exempel om den båt som ska sökas har tagits in i ett båthus utan att det har meddelats räddningstjänsten. Besättningen gjorde dock ett bra eftersök och om det funnits något att hitta då hade de haft goda chanser att finna båten.

Eftersök av försvunnet flygplan

Ett tyskt privatflygplan hade föregående kväll startat i marginellt väder från Jönköping mot Sjöbo. Flygningen skedde utan färdplan. I Sjöbo väntade anhöriga, men i scenariot hade flygplanet aldrig nått fram. En bonde i





trakten av Tesås hörde på kvällen buller från ett lågt flygande flygplan som dock inte kunde ses på grund av mörker och dimma.

Eftersök startades och besättningen gavs en sökruta. Sökrutans storlek krävde mer flygtid än som fanns tillgängligt. Grovsök över ytan och ett glest parallellsök gav inget resultat. Besättningen tog fasta på observationen från bonden i Tesås och lade upp söket söder därom. I en skogsdunge hittades flygplanet efter cirka 30 minuters sökande.

Mätning av radioaktiv strålning

Mätningen skedde inom ett avgränsat område om cirka 20 kvadratkilometer. Flygningen skedde på 100 meters höjd över marken och med ett parallellavstånd mellan sökspåren på 200 meter. Ingen mätutrustning medfördes. Avsikten var att se om besättningarna kunde flyga med tillräcklig precision i sökmönstret. Flygplanets rörelser över ytan dokumenterades i en GPS. Besättningarna genomförde flygning-

arna med mycket god precision.

Synpunkter på övningen:

- Användning av Rakel.

Vid övningen användes Rakel för all kommunikation. Efter övningen genomfördes en enkät om Rakel-användningen som här redovisas i sammanfattning. Svaren gav vissa indikationer på de fördelar och nackdelar som finns med radiosystemet. De flesta (80 procent) tyckte att anslutningen innefattar för mycket sladdar. De flesta tyckte också att det finns ett fortsatt behov av utbildning och övning med Rakel.

- Användning av TBOS

Ny utrustning användes i form av en iPad för dataöverföringen och en ny kamera. Cirka hälften av deltagarna svarade i en enkät att systemet fungerade bra. Lika många angav olika typer av svårigheter som kommer att utredas närmare för att få systemet något mer användarvänligt. Generellt behövs återkommande och kontinuerlig övning för att systemet

ska fungera vid hastigt uppkommen skarp insats. Detta är något som länsflygavdelningarna måste planera för, om FFK ska kunna uppfylla beställarnas kvalitetskrav.

- Övriga synpunkter från deltagarna

Den övervägande synpunkten var att övningen var bra och att det gavs möjligheter att öva med skarpa uppdragsgivare. Dåligt väder under fredagen gjorde att alla flygpass efter lunch ställdes in. Tiden användes till genomgång av de uppdrag som flugits. Önskemål har framförts om ytterligare övningar med TBOS då det inte gick att flyga. Hangaren för ordergivning var för mörk och det var svårt att få del av de omplaneringar som skedde på grund av vädret.

Synpunkter från uppdragsgivare:

Trafikverket drog följande slutsatser från övningen:

- Antalet flyguppslag bör vara klart senast 14 dagar före övningen. (Förklaringen är att flera kommunala räddningstjänstuppslag kom sent in





i planeringen vilket gjorde att bland annat användningen av RAKEL blev problematisk)

- Sambandsplaneringen bör vara klart senast 14 dagar före övningen. Frågor som vi bör ställa oss är: på vilket sätt ska vi kommunicera, vem som ska kommunicera med vem, vilka talgrupper ska användas, anropssignaler och så vidare.

- Standardisering av anropssignaler för flygledning i RAKEL bör tas fram för länsstyrelsen, Trafikverket, Svenska Kraftnät, FFK:s flygplan och andra medverkande.

- Mycket bra talkvalitet från huvuddelen av alla flygplan
- Bra radiodisciplin
- Besättningarna skiljer inte på talgrupp och anropssignal alla gånger. (En utbildningsfråga för framtiden).

Slutliga intryck

Allmänt efterfrågas mer övning och träning i fotografering, teknik och metod, i TBOS- och Rakel-användning, något som FFK bör uppmärksamma och ge länsflygavdelningarna underlag för att genomföra.

Det finns också ett behov av utveckling av en rapporteringsstandard. Detta bör göras av FFK i samverkan med myndigheter. Kartreferenser och positioneringsangivelser bör utredas av FFK i samverkan med de myndigheter som använder FFK.

Trots dåligt väder under första flygdagen kunde huvuddelen av programmet genomföras genom omplanering. Större delen av navigeringsflygningarna ströks till förmån för skarpa uppdrag och landningsövningarna blev mycket få. På grund av kraftiga och byiga

sidvindar blev landningsresultaten genomgående mindre bra. Alla landningar genomfördes dock på ett säkert sätt även om avståndet till prickfritt område blev långt. Deltagande myndigheter ansåg att övningen fungerade väl och kan ligga till grund för ytterligare utveckling av samverkan. Särskilt det stora deltagandet av kommunala räddningstjänster gör att FFK i Jönköpings län har kunnat bygga upp goda kontakter för framtiden, och samtidigt kunnat demonstrera FFK och flygets potential för stöd till samhället.

Ett stort tack riktas till alla medverkande och särskilt till personalen på Hagshultsbasen och på Skillingaryds skjutfält som helhjärtat medverkat och stöttat FFK.



FFK:s riksstämman 2012

Text: Sven-Inge Ander, Kårchef
Foto: Bengt Olle Nilsson

Riksstämman består av tre ombud för varje länsflygavdelning, länsflygchefen, två personer samt styrelsen. På årets stämman var samtliga länsflygavdelningar utom två personligen representerade. Våra ledamöter samt de inbjudna gästerna, sammanlagt 82 personer, hade samlats på anrika Västerås stadshotell lördagen 26 maj. Dagen inleddes med ett föredrag av Robert Karjel under rubriken "Ledarskap och lagsamverkan under pressade förhållanden".

Robert är helikopterpilot och överstelöjtnant i flygvapnet. Under 2010 var han posterad i Adenviken för att på uppdrag av FN och EU leda sin

helikopterdivision i arbetet med att bekämpa de pirater som hemsöker den somaliska kusten. Inför uppdraget fick Robert och hans team mycket kort tid på sig att förbereda sig och sitt förband på insatsen.

Robert berättade hur han och hans medarbetare praktiserat "research inför svåra uppdrag" och "ledarskap under påfrestande förhållanden" vid förberedelser och utförande av uppdraget "piratjakt utanför Somalia".

Robert visade hur en organisation framgångsrikt möter helt nya uppgifter trots svåra yttre och inre förhållanden. Han gav oss exempel på hur "det omöjliga" kan delas upp i hanterliga delar utan att helheten förloras. Robert

gav auditoriet insikt i hur ledare skapar framgångsrika organisationer genom att skapa drivkraft hos individen. Hur deltagarna går från den enskildes rädsla att misslyckas, till en gemensam känsla av att vilja uppnå något stort. Han gav oss förståelse för betydelsen av att individen både är villig att ta ansvar, men också ges möjlighet att också ta det.

Under insatsen i Adenviken lyckades fartygsstyrkan, som Robert Karjel och hans division ingick i, med att avvärja mer än 100 piratattacker och eskortera mat och mediciner till miljontals svältande i Somalia. Det är en prestation som rönt stor uppmärksamhet även internationellt.

Info från myndigheterna

Efter en stärkande lunch fortsatte informationspasset med föredragningar av representanter från våra uppdragsgivande myndigheter. För många av oss är Thomas Johansson från högkvarteret en känd person som alltid har öppna ögon för det positiva som frivilligpersonalen kan tillföra Försvarsmakten i värdefull nytta. Under många år var Thomas chef för hemvärnsavdelningen och har under den senaste tiden engagerats för försvarsmaktens ”Projekt Regional ledning”.

Vi ser nu alla med intresse fram emot hur denna omorganisation med regionsindelning kommer att utvecklas och vad den innebär för våra hemvärnsflygare.

Sedan stod information från MSB (Myndigheten för samhällsskydd och

beredskap) på tur. Mona Matsson, som är chef för enheten för inriktning och planering, presenterade sin organisation och de ambitioner som finns inför det nya uppdraget att hantera frivilligorganisationerna. Detta informationsavsnitt var extra intressant eftersom handläggningen av frivilligorganisationerna nu har flyttats internt inom MSB.

För de nya handläggarna är det uppenbarligen en startsträcka för att minska kunskapluckorna om frivilligheten och i synnerhet de stora olikheter som finns mellan olika frivilligorganisationer. En viss oro kan kännas om MSB försöker att med skohornslänkande metoder klämma in oss i samma rutiner som redan finns för hantering av projektstöd till myndigheter.

Riksstämman inleds

Tredje passet med information från myndigheterna gavs av Stefan Hallén från högkvarteret. Stefan är chef för PROD FRIV inom försvarsmakten. Det är den avdelning vars personal försöker att samordna utbildning för de behov som finns för frivilligorganisationernas personal, så att dessa kan fylla upp behovssatta befattningar i försvarsmaktens organisation. Det är ett mäktigt pussel där en ny metod med en stor central dialog har provats i år och sannolikt kommer att bli en del av den nya rutinen.

Efter kaffepausen var det så dags för den formella riksstämman för år 2012. FFK:s tidigare ordförande Roine Karlsson valdes att leda årets Riksstämma. Av möjliga 78 fanns 51 röstberättigade delegater närvarande. Röstlängden omfattade 53 anmälda namn varav två stycken uteblivit med kort varsel.

Riksstämma hålls vartannat år. Därför avhandlas de två senaste verksamhetsåren vid stämman. Styrelsens förslag till justering av FFK:s stadgar



En av föredragarna leddes av Robert Karjel (ovan) som deltagit som helikopterpilot i Adenviken utanför Somalia. Åhörarna fick mycket intressant höra om hur ledarskap och planering kan skapa drivkraft hos individen, även om uppdraget är svårt.



En sprudlande glad Anna Symmons, ordförande i Young Pilots Stockholm, tilldelades ett stipendium av FFK:s ordförande Lennart Myhlback.



fastställdes. Ledamöterna i styrelsen har fyra års mandattid och val sker med halva antalet ledamöter vid varje stämma. Även styrelsens ordförande väljes för fyra år. Året riksstämma omvalde Lennart Myhlback till kärstyrelsen ordförande. Vid val av ledamöter till styrelsen fanns denna gång ett alternativ till valberedningens förslag. Genom begärd slutet votering gick riksstämman på valberedningens förslag. Resultatet av detta blir, med ett undantag, att styrelsen är oförändrad i sin sammansättning. Eva Lisskar-Dahlgren (Stockholms län) tar platsen som personlig suppleant för Kenneth Wallin (FFK-Älvsborg). Eva har sedan hösten 2010 varit adjungerad i styrelsen som ungdomsrepresentant.

Till ny revisor för två år valdes Leif Lindelöw (Skaraborgs län) som ordinarie

med Tommie Rasmusson (Skåne län) som omvald suppleant. Dessutom revideras verksamhet och ekonomi av auktoriserad revisor Patrik Zettergren.

Medaljer och middag

Stämman avslutades med utdelning av ett antal välförtjänta silvermedaljer. Vid styrelsens konstituerande möte utsågs Tommy Wirén till vice ordförande. Dessutom beslutades det att adjungera någon från Stockholms ungdomsavdelning till styrelsen. Se-nare på lördagskvällen intogs mid-dag i Hotellens anrika festvåning ”Stora salen”. Under middagen till-delades FFK:s guldmedaljer till Sven-Erik Martinell, Bertil Svedberg, Lars Johansson, Stig Holm, Lars Eriksson samt postumt till Hans Ulric von der Esch hämtad av sonen Ulric som nu är en av

FFK:s hemvärnspiloter i Stockholms län. Advokaten Hans Ulric var med sin stora juridiska kompetens ett stort stöd för FFK under många år.

FFK:s förtjänstmedalj i silver nummer fem tilldelades Tommy Wirén som under snart 20 år och fortlöpande betyder mycket för FFK:s utveckling och anpassning till nya beredskapsförutsättningar där FFK ligger på framkant. I många fall före de myndigheter som vi kan betjäna.

Årets stipendium ur Hasses minnesfond tilldelades Mats Pettersson från Gotland för idogt flygsäkerhetsarbete med flygplanen i Visby. Stipendiet för ungdomsarbetet tilldelades en sprudlande glad Anna Symmons, som är ordförande i Young Pilots i Stockholm.



Örebro

Text och foto: Johanna Wintzell

Det var tolv glada och pirriga ungdomar i varierande ålder som dök upp på Örebro Segelflygklubb lördagen den 26:e maj. Några hade flugit en eller två gånger förut, andra hade segelflygcertifikat eller var på god väg att lägga ett på fickan – medan några andra hade sin första flygtur någonsin att vänta.

Helgen inleddes med en kort genomgång i kursen Flyg A samt viktig information om FFK:s värdegrund. Därefter drog lägret igång på riktigt, med det vi var där för att göra – flyga! När det var dags delades deltagarna in i fyra grupper (kallade rosa, blå, grön eller gul) som under helgen skulle rotera i stationer. En grupp flög motorseglare och en annan grupp flög segelflygplan medan en tredje flög på klubbens simulatorer. Den

fjärde gruppen flög en navigationsrunda samtidigt som en av ungdomarna fick en provlektion. Mellan dessa stationer roterade grupperna under hela helgen.

Med siktet på segelflygcertifikat

På lördagskvällen var det dags för gemensamma aktiviteter där de fyra grupperna blev ihopslagna till två och därefter skulle tävla mot varandra. På agendan stod äggkastning, potatis på en sked, sopsäckslopp samt att fånga ett äpple med munnen i en hink med vatten och sedan hitta en sockerbit, återigen med munnen och inga händer, i en bunke med vetemjöl. Det blev en ganska geggig tillställning vill jag lova!

På söndagen rullade programmet på med de olika stationerna, men det blev

mycket ”häng” i solen då vädret bjöd på strålende sol och värme – något den gjort dessa båda dagar. Efter lunch var också deltagarnas föräldrar inbjudna att se verksamheten vilket var väldigt uppskattat. På så sätt kunde ungdomarna visa föräldrarna det roliga i flyg, och föräldrarna kunde få en djupare inblick i varför flyg är något för just deras barn. Ett segelflygcertifikat innebär bara att skjutsa till i Örebro – inte på något sätt jobbigare än om ungdomen spelar golf eller ishockey.

Allt som allt var det en strålende helg som i veckan därpå landade i att Young Pilots Örebro numera finns uppstartat, komplett med en styrelse och en fantastiskt bra lokal på Örebro Segelflygklubb!



Alingsås

Text: Ulla Johansson
Foto: Ingvar Bragd

Strax efter midsommar samlades 16 tappra gymnasieungdomar och åtta vuxna i hällande regn på Alingsås flygplats. Målet var att eleverna skulle få lära sig "allt" om flyg och dessutom få flyga under fyra dagar.

Det var fem killar och fem tjejer från Hulebäcksgymnasiet, samt sex killar från Alströmergymnasiet som deltog på lägret. Ungdomarna ska göra ett projektarbete i år tre på gymnasiet, och lägret är en del i detta projekt.

Efter incheckning på rummen blev det korvgrillning som tröst för den våta inledningen. Det blev en strykande åtgång på korv, och det är helt fantastiskt att uppleva hur mycket en tonårskille kan "lägga in".

Maximal tur med vädret

Vid uppvaknandet på tisdag morgon tittade solen fram och det blev en strålande dag. Eleverna delades in i fyra grupper, för att varva teori och flygning på ett löpande sätt. Två segelflygturer och en motorflygtur per elev skulle hinnas med innan lägrets avslutning. Det var ovisst om vädret skulle hålla, men vi hade maximal tur detta år. Det var väldigt goa och hjälpsamma ungdomar som deltog.

Övningen med ett eftersök i sjön Mjörn i samverkan med FFK och räddningstjänsten kändes riktigt realistisk och blev lyckad. Veckan avslutades med en grillkväll med mycket gott att äta. Vi hade dukat långbord utomhus i strålande solsken och majstången stod

kvar sedan veckan innan. Även jag fick upp och flyga en underbar tur runt Alingsås med omnejd. Finns det något vackrare än detta brokiga lapptäcke som breder ut sig under flygplanet? Det blir verkligen en annan dimension uppifrån.

FFK:s flygchef Lars-Göran Johansson gästade lägret under torsdagen och gav mycket uppskattad information om Frivilliga flygkåren. Det finns en fortsättning på detta samarbete med gymnasieskolorna i regionen, som vi kommer att informera om senare.

Som ett resultat av lägret ökade Young Pilots medlemsantal med 18 medlemmar.





Bunge

Text och foto: Christer Dahlgren

Vid Bunge flygfält på norra Gotland arrangerade FFK Stockholm återigen ungdomsläger för killar och tjejer. Länsflygchef Christer Dahlgren berättar om veckan som gick.

Det bästa sättet att beskriva det åttonde flygläret på Bunge är nog att klippa ur den utvärdering som deltagarna gjort.

- Det här har varit den bästa veckan på året och jag tror att det är svårt att överträffa den vad jag än gör resten av året! Min dröm är helt klart uppfylld! Min dröm var att få komma tillbaka till Bunge och få flyga och träffa alla fina människor igen... Och det fick jag göra! Nu är drömmen densamma tills nästa år!

Det brukar gå att se på de nya deltagarna när de har flugit första gången, leendet går från öra till öra. Som vanligt hade vi även ett par ledare som var med för första

gången, Hans och Fanny. De landade med lika stora leenden, lyckliga över hur kul det varit att flyga med duktiga ungdomar. Bland alla fantastiska ledare finns en som måste nämnas särskilt: Anna, ordförande i YP i Stockholms län, höll inte bara ordning på sin egen grupp ungdomar. Hon höll också ordning på allt annat och gjorde verkligen skäl för rollen som vice lägerchef.

Bunge betyder mycket

I år hade vi besök av Josefin från FFK Gotland som fick mycket inspiration inför att dra igång Young Pilots i Gotlands län. Även FFK:s styrelseordförande Lennart Myhlback var med och fick ta del av den fina stämningen på läret. Trots att vädret inte alltid stod på vår sida och vi ibland fick planera

om så lyckades vi genomföra hela programmet. Det finns dock en sak som många klagat på – att skiljas när läret är slut.

- Det bästa jag vet! Jag kan inte förklara hur mycket Bunge betyder för mig. Det är helt klart den bästa veckan på året!! Här kan man få de bästa vännerna för livet och leva ut sin dröm om att flyga. Här finns de bästa ledarna som alltid har visa råd och stöttar en till tusen vad det än gäller! Det är så jobbigt att åka här ifrån just nu...

Några fick även chans att berätta om FFK, vår ungdomsverksamhet och läret på Bunge men även om problemet med flygplatssituationen i Stockholm för en stor del av flygsverige på seminariet ”Flygets dag” som inträffar under Almedalsveckan. Nu håller vi tummarna för att det tagit skruv...





Sjöbo

Text: Tim Tedesund
Foto: Bengt Olle Nilsson

Sjöbo i Skåne har under de senaste åren vuxit och blivit ett av FFK och Young Pilots återkommande lägerarrangemang. Detta år berättar lägerdeltagaren Tim Tedesund om ett läger fyllt med flyg, studiebesök och om att få vara flygledare!

Med en härlig morgon och 15 förväntansfulla ungdomar började Young Pilot Skånes första läger 2012. Läget hölls även i år vid Sjöbos lokala flygfält. Äventyrscampen, bara några meter från Sjöbo Flygklubb, utgör ett perfekt läge för Young Pilots aktiviteter. Sjöbo flygklubbs lokaler och flygmaskiner bidrog även till större delen av lägets verksamhet. Flygmaskinerna som användes under läget är nästan helt nya. En Piper PA-28 och en Cessna 172 fick lufta sina vingar ett flertal gånger. Mellan varje

flygning hölls teorilektioner i navigation, metrologi och aerodynamik.

Flygledarskola inspirerade

Den första dagen av tre börjades med en presentation av ledarna och piloterna Jimmy Olsson samt Susanne Larsen. Den första aktiviteten blev ett besök på Entry Point North, en av Europas största flygledarskolor. Entry Point North är en internationell skola som bedriver sin utbildning på Malmö Airport. Med en bra presentation från flygledaren och läraren Bertil Asplund samt även Staffan Holst som också arbetar som instruktör på Boeing 737NG. Här fick vi information om hur det går till att bli flygledare. Efter "utbildningen" fick vi pröva på hur det är att vara Approach Controller i skolans egna simulatorer.

Dag två började med att en tredje ledare anlände. Ulf Heikman, first officer på Tuifly Nordic och flyger till vardags en Boeing 737NG. Han deltog också i läget som både pilot och var lärare i navigation. Sen kom ytterligare en överraskning – Biltemas Supermarine Spitfire gjorde en privat flyguppvisning ovanför Sövde flygfält till allas belåtenhet.

Flygningen lades upp som en navigationstävling där grupperna av deltagare planerade en egen driftfärdplan och med hjälp av de kunskaper vi lärt oss planera en så exakt ETA som möjligt. Därefter skulle vi flyga enligt färdplanen och identifiera sju olika platser och byggnader runt om i Skåne. Läget avslutades med en gruppbild framför klubbens Cessna 172, sen var helgen över med många nyfunna vänner och glada minnen som resultat.





Mora

Text och foto: Elias Svens

Young Pilots Dalarnas årliga läger i Mora hårdstartades i år med så mycket flygning det bara gick de första dagarna. Detta på grund av inkommande dåligt väder senare i helgen. De flygplan som deltog var en normalklassad PA-28:a, en ultralätt Dynamic WT-9 och en motorseglare av typ SF25c. Alla lägerdeltagare fick minst en åktur i varje flygplan mellan regnskurarna och alla var mycket nöjda med att få komma upp i luften – en del för första gången.

För de som inte flög hölls teorilektioner inne i Mora Siljans Flygplats terminalbyggnad där det övergripande förklarades hur ett flygplan flyger, hur det är uppbyggt, hur väder fungerar, vilka begränsningar vi som människor har när vi flyger och hur piloter navigerar från ett flygplan.

Under lördagen så besökte Moras brandkår lägret och hade med sig brandsläckare i massor, en branddocka och hjärt-och-lugnräddningsdockor. Under deras besök fick alla på lägret lära sig

att hantera och pröva att tömma en brandsläckare. Vi fick dessutom lära oss hur det går till att effektivt släcka brand i kläderna med en filt och hur man administrerar HLR. Efter att den stackars branddockan ett flertal gånger hade räddats undan lågorna (och efter att en ledare nästan lyckats tända eld på sig själv) begav sig brandmännen hemåt igen.

En titt i tornet

För att deltagarna även skulle få en bredare inblick i hur kommersiell flygtrafik fungerar kom en man ur markpersonalen på Mora flygplats upp till lektionssalen. Han berättade hur och varför ramppersonalen gör dagliga kontroller på bränslet som tankas i flygplanen.

Deltagarna bjöds även att komma upp i trafikledartornet när den dagliga passagerarflygningen anlände. Där möttes de av en mycket glad och trevlig

trafikledare som berättade om sin roll på flygplatsen och vilka instrument han har till sin hjälp för att bedöma väder och ordna trafikflöde.

I luckorna mellan den goda maten, teorin och flygningen så drogs ett antal rövarhistorier av de äldre ledarna. Åke Svanfeldt visade ett bildspel om sina resor till Svalbard och på söndagen avslutades det lyckade lägret med Kyrkbåtsrodd.

Mer av det roliga väntar

Young Pilots Dalarnas läger i Mora är nu tradition och här för att stanna. Vi i Young Pilots Dalarna tillsammans med FFK:s ungdomsansvarig i länet Kjell Byström kommer snart att börja planera inför nästa år.

För att följa våra aktiviteter under året så begär att få gå med i vår Facebook grupp: Young Pilots Dalarna eller kolla in på hemsidan!



Sundsvall

Text och foto: Lage Norberg

Återigen i år anordnades det ett ungdomsläger på Stöde flygfält, med nio ungdomar deltagande. Det blev favorit i repris med segelflygsprovture, motorseglare och även normklassad flygning i Cessna 172. Lägerledaren Lage Norberg berättar mer.

Vår Young Pilots-general från ifjol fick förhinder relativt sent i planeringen och vi övervägde om vi överhuvudtaget skulle kunna genomföra årets ungdomsläger. Efter några möten och med hjälp från framför allt segelflygklubbens organisation beslöt vi att ändå gå vidare och undersöka intresset. I likhet med i fjol bedömde vi att tio deltagare var rimligt. Även fast vi var sent ute gick det bra att hitta intresserade ungdomar. En av deltagarna fick magsjuka dagen innan och lägret kom därför att bestå av åtta killar och en tjej i åldrarna 15 till 20 år.

Varje deltagare fick tre segelflyg-ktioner, en lektion i segelflygklubbens nya motorseglare samt en åktur i en C-172. Dessutom stiftades också bekantskap med ultralätt flygplan.

All sorts flygning på schemat

Övningen som påbörjades på fredagsmorgonen och avslutades under söndagen, bjöd på omväxlande väder. Fredagen, som var sommaren kanske hittills varmaste dag, blev perfekt för segelflygning med tidvis bra termik. Alla hann med två segelflygningar och lite teoriutbildning på kvällen.

Lördagen började med regn men vädret blev bättre och resterande flygning på programmet kunde genomföras. Dessutom flögs det en hel del modellflygning mellan varven och en segelflygsimulator fanns tillgänglig hela tiden. Söndagen regnade bort och ägnades helt åt markaktiviteter.

Stödefältet är idealiskt för läger av denna storlek med tillräckliga resurser för inkvartering och mathållning. Flygmässigt är fältet bra utan luft-rumsproblem och i stort sett ingen för segelflyget störande sjöbris. Vissa bullerproblem finns där grannarna normalt bara tillåter segelflygning. Läger som detta förbereds med information till grannarna.

Young Pilots behöver etableras

I likhet med ifjol upplever vi att lägret blev lyckat och att genomförandet måste få godkänt. Det senare understryks av den deltagarundersökning som gjordes och där deltagarna genomgående uttryckte sig positivt och många undrade om det blev ett läger också nästa år.

Vi upplever att den springande punkten är att få deltagarna att bilda en Young Pilots-förening med egen livskraft och verksamhet. Deltagarna i fjol kallades till de övriga FFK-övningarna men antalet som ställde upp minskade successivt. En intervju med fjolårsdeltagarna gav en tydlig övervikt i deltagandet för de som avsåg fortsätta och bli yrkespiloter.

Young Pilots-verksamheten ger ändå positiva effekter och en del av deltagarna fortsätter med sin segelflygutbildning. Med tanke på åldern är detta naturligt och om några av dessa fortsätter med motorflygutbildning kan vi anse att ett av syftena med Young Pilots är uppnått.



Lågflyg - En möjlighet men ingen rättighet

Flygchef Lars-Göran berättar mer om FFK:s lågflygtillstånd, och de krav och åtaganden som följer för alla som flyger lågt.

I FFK har vi från Transportstyrelsen fått möjligheten att underskrida 500 fot över marken om piloten är utbildad och om uppdraget så kräver. FFK har under en lång tid utbildat och tränat piloter i att flyga på låg höjd – dock alltid som lägst 150 fot. Historiskt sett var en av orsakerna till lågflygtillståndet att FFK inte skulle störa det militära flyget i händelse av ofred. Under tiden har FFK:s insatser förändrats och då också behovet av lågflygning.

I dag existerar följande insatser där vi kan beordra utbildade och godkända piloter underskrida 500 fot ground, om behovet finns.

- Radiakindikering, mätning av strålning
- Maskeringskontroll, rekognosering
- Övervakning av vattenområde
- Trafikövervakning
- Kontroll av land- och kustgränser
- Insatser vid katastrofer, räddningstjänst, eftersök av försvunna personer.
- Målgång och övervakning av riskzon
- Sjöbevakning
- Sjöräddningstjänst
- Kontroll av infrastruktur

Även om vi under vissa insatstyper (vid behov) får underskrida 500 fot så innebär detta inte att det är fritt fram



för lågflygning. Piloten måste vara godkänd för insatsen. För att bli godkänd krävs det grundutbildning i lågflyg. För att få gå denna kurs ska piloten ingå i FFK:s operativa verksamhet och ha minst 200 timmar erfarenhet i motorflygplan. Detta gäller med PPL-cert (Privatflygarcertifikat). För CPL (kommersiellt certifikat) gäller 150 timmar som erfarenhetskrav. Efter att ha blivit godkänd på grundutbildningen ska piloten även genomgå utbildning på insatsen, genom att till exempel delta i en spaningsutbildning.

Utöver denna interna utbildning ska kopia finnas på FFK kårstab av pilotens gällande certifikat och medicinska intyg. Här ska också flygtidsuppgifter finnas innan flygning kan äga rum. Vid all FFK-relaterad flygning ska samtliga i besättningen och andra ombordvarande vara medlemmar i FFK enlighet med gällande stadgar.

För att få flyga en insats eller öva exempelvis lågflyg måste flygningen ske

med flygplan som är i kontrollerad miljö, ett så kallat grönt flygplan. Lista på gröna flygplan finns på hemsidan (ffk.se/huv_avt_flygplan.htm)

Endast när alla förutsättningar är klara kan CPIL (chefspiloten i länet) beordra dig att utföra en insats i FFK:s tjänst. Det är endast CPIL som kan beordra flygning i länen. Han kan delegera den uppgiften till sina gruppchefer (vilket är praktiskt). Denna delegering görs normalt skriftligen.

Vid lågflyg är det viktigt att du som pilot är alert. Har man sovit dåligt eller känner sig lite hängig ska man inte flyga lågt. Så om du får uppgiften att flyga och du känner dig dålig är det upp till dig som pilot att säga nej. Det är din skyldighet som befälhavare.

Vi har fått in några frågor som rör lågflyg som jag passar på att besvara här.

Hur länge är lågflygbehörigheten giltig?

Den är normalt giltig i ett år. FFK:s kårstab förlänger alla lågflygbevis



administrativt i två år, men för att få nyttja sin behörighet krävs att du har gjort en FFK-PFT senaste 365 dagarna. Denna FFK-PFT kan ersättas med en PC.

Med jämna mellanrum kommer du som pilot att bli kallad till en kompletteringsutbildning för att fräscha upp dina lågflygfärdigheter.

På vilket sätt får jag flyga lågt?

Flygningen ska vara beordrad av din CPIL. Du får flyga ner till lägst 150 fot över marken, vattnet eller till hinder. Observera att skog är hinder.

Navigeringsbanor ska vara kontrollerade innan flygning. Du får inte flyga över tätbebyggt område, pälsfarmer eller störningskänsliga områden. Om det är bleke på vatten eller om det existerar obruten snöyta får befälhavaren inte

flyga lågt. Mer information finns i FFK:s drifthandbok i kapitel 3.4.2.

Vad är taktisk flygning?

Taktisk flygning inom FFK är flygning där piloten använder sig av terrängen på ett sätt så att flygplanet underviker att bli upptäckt, istället för att åka rakaste vägen. Observera att vi aldrig underskrider 150 fot över hinder oavsett insatstyp eller typ av flygning.

Hur lågt får jag flyga vid fotografering?

I reglverket (LFS 2007:47) står det att lägsta höjd för fotografering är 75 meter.

Vem är befälhavare på våra flygningar?

Det får bara finnas en befälhavare ombord och denne sitter normalt i vänsterstolen. Under all utbildning är flygläraren (eller CRI) befälhavare.

Behöver jag ha flytväst på mig?

Det beror på vart du flyger. Grundregeln är: Kan du inte glidflyga till land ska du ha flytväst på dig. Detta gör att om du flyger över en större sjö på låg höjd måste du ha flytväst. Oftast är en sjö den bästa nödländningsplatsen vid lågflyg så ta för vana att alltid ha flytvästen på dig.

Slutligen vill jag poängtera vikten av att säga ifrån som elev, spanare eller befälhavare när en pilot gör något som du vet är fel eller som du känner olust inför. Det är vår plikt som medmänniskor att säga ifrån så att olyckor förhindras. Det är också vår plikt som piloter att tänka till när vi flyger lågt. ”Behöver vi verkligen flyga lågt nu eller kan jag stiga till 500 fot?” Tänk alltid på flygsäkerheten när ni flyger så blir allt mycket roligare för oss alla.

FFK-Hälsningar
Lars-Göran



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B



Bunge, Gotland. Foto: Christer Dahlgren

Young Pilots anordnar kurser

I mars genomfördes kurserna Flyg A och Airmanship A. I maj var det dags två nya kurser. Helgen inleddes med ett pass om flygsäkerhet och information om viktiga faktorer för att på individnivå må sitt bästa. Efter en som alltid mycket njutbar lunch lagad av Lotta och Helene fick deltagarna en djupgående genomgång av FFK:s historia, organisation samt uppgift i samhället.

Text: Johanna Wintzell

Det praktiska momentet i kursen Hälsa & Friskvård A för denna gång var femkamp och paintball på Vida äventyr i Nyköping. Vi fick testa att kasta yxa och kaststjärnor, blåsa pil samt skjuta luftpistol och pilbåge innan vi avnjöt grillade hamburgare och korv. Efter grillningen var det dags för huvudmomentet paintball, något som engagerade alla deltagare innerligt. Vid

kursutvärderingarna efterfrågades en turnering i paintball mellan alla YP-län i Sverige, något som absolut är en möjlighet i framtiden!

Söndagen ägnades åt praktiska ledarskapsövningar och ett pass i pedagogik för att hjälpa kursdeltagarna. Målet är hädanefter att deltagarna själva kunna hålla våra kurser hemma i sina län. Allt som allt var det en mycket lärorik och

givande helg, både för deltagare och kursanordnare!

Sök du med

Alla medlemmar i Young Pilots är välkomna att söka kurserna, som delvis anordnas centralt i Nyköping på Kårstaben. Hör av er till mig på johanna@youngpilots.se för mer information, eller titta in på youngpilots.se/utbildning.