



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 4 - November 2012



Storövning i Storuman

Långnavigering + Utbildning i lågflyg + Flygsäkerhet dimma



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: 21 januari 2013

I DETTA NUMMER



Kompletteringsutbildning i lågflyg anordnades på Hags-hult tidigare i år, och piloterna fick en gedigen repetitionsutbildning i utmanande väder.

24

Världens modernaste helikopter är ett flygplan. V-22 Osprey lovar att bli USA:s nya flygande kavalleri.

28



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÅRCHEFENS KRÖNIKA
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 YOUNG PILOT SUMMERAR 2012
- 8 NYHETER
- 10 FOTOTEMA MAKRO
- 12 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 13 STORÖVNING PÅ STORUMAN
- 18 SOMMARENS UNGDOMSLÄGER
- 22 LÅNGRESA TILL HEDE OCH ÖSTERSUND
- 24 KOMPLETTERANDE LÅGFLYGUTBILDNING
- 26 BACK TO OSKOSH
- 28 V-22 OSPREY I FOKUS
- 30 FLYGSÄKERHETSTEMA DIMMA
- 32 SKYTTEMEDALJER TILL FFK



Det bjöds på stort pådrag när fyra Norrlandslän träffades och samövade på Storumans flygplats i Västerbotten. FFK-Nytt var på plats.

13



Bild framsida:
Norrbottnenbaserade SE-EOR väntar på att taxa ut under storövningen i Storuman.
Foto: Martin Trankell



Kårchefen har ordet

Ett ömsesidigt förtroende stärker beredskapen

ett demokratiskt land är det av avgörande betydelse att alla medborgare känner tilltro till samhällets förmåga att skydda och rädda liv, egendom och miljö. De frivilliga försvarsorganisationerna har alltid verkat bland breda folklager och då bidragit till landets försvarsförmåga och krisberedskap, en fördjupad folkförankring och kunskap om vad som krävs vid svåra påfrestningar på samhället.

En aktiv medlem i en frivilligorganisation som FFK drivs av viljan att han/hon med sin specialistkunskap är en viktig funktion i landets krisberedskap. Engagemanget är så stort att medlemmen 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. En viktig del i detta är att individen känner att samhället genom berörda myndigheter har förtroende och respekt för detta personliga engagemang och kunskap.

FFK och andra frivilligorganisationer har upplevt återkommande byten av uppdragsgivare i den civila sektorn. Vår nuvarande huvuduppdragsgivare Myndigheten för samhällsskydd och beredskap MSB, är den fjärde i raden under mina snart tjugo år på FFK:s kårstab. Hos varje ”ny myndighet” har det krävts ett par års gediget engagemang hos de nya handläggarna för att komma till en hyfsat god insikt om den stora resurs som frivilligorganisationernas medlemmar tillför landets krisberedskap. Med något undantag har detta fungerat mycket bra.

Vid senaste årsskiftet flyttades handläggningen av frivilligorganisationerna mellan olika avdelningar inom MSB, med åter igen helt nya handläggare. De långsiktigt löpande uppdragen att utbilda och öva för att frivilligpersonalen ska vara en förstärkningsresurs kommer naturligtvis att fullföljas. Lite oroande är kanske hur det ska gå med den påbörjade uppbyggnaden av länsöverskridande regionala resurspolar sammansatta av frivilliga specialistfunktioner. I nuläget är det oklart hur dessa poler ska hanteras i framtiden. Detta eftersom MSB inte har en operativ funktion och ingen annan myndighet vill ta på sig ledningen!

Flera goda idéer stoppas med motiveringen att – det finns tyvärr inte utrymme i reglerna trots att det vore det mest kostnadseffektiva. Det måste vara en självklarhet att handläggare och myndigheter föreslår och driver krav på ändring av de regler som hindrar möjlig effektivisering av all verksamhet. Även när det gäller frivilligorganisationernas medverkan i landets krisberedskap.



Utvecklingen av Frivilliga Flygkårens stöd till samhället är en omfattande process som befinner sig i en kontinuerlig anpassning till aktuella behov. FFK kan erbjuda tjänster för att bistå samhället vid extraordinära händelser genom att öka krishanteringsförmågan och den operativa förmågan inom flera samverkansområden. Genomgående nyckelord är: inhämta aktuellt läge, skapa gemensam lägesinformation, leda, samverka, byggande av nätverk för att skapa och stärka samhällets krishanterings- och operativa förmåga. Frivilliga Flygkåren har den unika kapaciteten och kompetensen att bistå myndigheter inom flera samverkansområden som en förstärkningsresurs.

I ett litet enmotorigt flygplan kan FFK-besättningen förse insatsledare hos de myndigheter som har ett krisberedskapsansvar med en aktuell lägesbild genom rapporter och bilder från luften i realtid. Rapporter som annars skulle kräva mer än tio- kanske tjugofaldiga resurser 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.

FFK är ett bra exempel på hur ideella krafter kan rädda Sverige vid olika typer av påfrestningar av infrastruktur och andra störningar.

Med fortsatt förtroende från de myndigheter som har ett krisberedskapsansvar är våra medlemmar beredda att fortsätta och att ytterligare utveckla våra insatser för att skydda och rädda liv, egendom och miljö.

Flyghälsningar
Sven-Inge

UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID

• En reviderad utbildningsstege är sju sät under hösten där slutmålet är att YP-medlemmar ska kunna verka som spanare i en FIG-grupp. Mera info om detta kommer.



HEMVÄRNSFLYGARE tar pris

Under årets upplaga av "Rikshemvärnchefens mästerskap i pistol" utgjorde FFK-piloterna 25 procent av skyttarna, 50 procent av tio i topp och 75 procent av de fyra första platserna i resultatlistan för de båda grenarna "snabbmatch": 1 Jack Nyman, 2 Christer Siverud, 4 Germund Eriksson, alla FFK-H(Kalmar) samt i "fältskjutning": 2 Jack Nyman, FFK-H. 3 Peter Jonsson, FFK-Norrbottnen, 4 Christian Lönn, FFK-Göteborg.

HEMVÄRNSFLYGARE får medalj

Hemvärnets bronsmedalj har tilldelats Gustaf Lantz flygtroppchef för Hv-flyget i Västra Götaland. Motiveringen till den välförtjänta utmärkelsen lyder bland annat: "Gustafs sakliga och tydliga ledarskap genomsyrar den enkelhet varmed han leder flygtroppen". Grattis.



HEMVÄRNSFLYGET BEHÖVER PILOTER

Det är alltid hög tid att gå med i hemvärnsflyget. Både bemanning och avtalsuppfyllnad behöver en god tillströmning av nya hemvärnsflygare – gärna kvinnliga. Kontakta närmaste gruppchef eller länsflygchef. Dessa lämnar sedan sitt förslag till kårstaben för fortsatt handläggning av placeringsformalia.

• 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 Försvarsmaktens värdegrund. Utbildningen avslutas med en fältövning där du får praktisera mycket av det du lärt dig under kursen.

• Läs om hemvärdet på [/hemvarnet.se/](http://hemvarnet.se/).



TIPS INFÖR VINTERN

• Mörkerövningar - tänk på att diskussion och teori kring faktorer i samband med mörkerflygning är minst lika viktigt som start och landning och navigering.

• Piloten får inte ta med någon annan än flyglärare då han/hon inte gjort sin mörkerlandning de sista tre månaderna. Det är således inte ok att ta med en annan pilot när man känner sig osäker.

MEDLEMSAVGIFT

Brev med nytt medlemskort för 2013 och betalningsanvisning kommer under december. Medlemsavgiften ska vara inbetald senast 31 januari.



JULHELGEN

Kårstaben kommer att ha begränsad bemanning under jul- och nyårsperioden.



INFO FRÅN FLYGCHEFEN

En ny DHB utkom under oktober månad. Släng tidigare version.

Vi har förtydligat följande:

- Ingen lågflygning i mörker
- Överlevnadsdräkt ska bäras om vi flyger över hav året om.
- Det ska finnas en skriftlig delegering från CPIL till gruppchef om att få beordra flygningar.
- Instruktören är alltid befälhavare under flygning.
- Skicka in dina flygtidsuppgifter vid årsskiftet
- Sänd in en kopia av cert eller medical när du har gjort en förlängning av en behörighet.



UPPDRAGSFLYG, SYSTEMKONTROLL, SKÄRPTA KRAV

• För att vara befälhavare under ett FFK-uppdrag och/eller lågflygning kräver bruksflygreglerna att piloten genomgått en FFK-PFT under de senaste 365 dagarna.

• PFT kan ersättas med en PC. Sänd in första sidan av PC-protokollet till KS.

• En FFK-PFT kan endast göras av en av FFK-kårstab godkänd lärare.

• OBS! Att införa en flygning enbart skicka ett mail till KS innebär INTE att flygningen är beordrad. Varje flyguppslag ska vara sanktionerat av länets chefspilot (CPIL) eller av honom delegerad person. Information om flygningen ska dessutom även meddelas via e-post till ovning@ffk.se.

• 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.

• Daniel Forsberg på kårstaben hanterar



försäkrings-kopior och uppdaterar status på flygplan. Han försöker även skicka ut påminnelse när vi saknar något men det är cirka hundra flygplan att hålla reda på.

• På FFK:s hemsida framgår om planet är "grönt" att användas i verksamheten.

Är planet rött så är det vanligaste felet att KS saknar kopia på försäkringsbrevet.

• Listan över vid varje tidpunkt godkända flygplan redovisas på hemsidan (www.ffk.se).



KURSER OCH UTBILDNING

• Även under resten av året är det kurs- och seminarieprogram i planeringen.

Kompletteringsutbildning för lågflygare, UWE (under water escape), seminarium för flyglärare, chefpiloter, gruppchefer hemvärn o sjöinfogrupper med troppchefer Hv, med mera.

• Under vintern ska alla som ska vara operativa genomgå FFK:s kvalitetsutbildning. Kvalitetschefen Roger Axelsson har tagit fram ett studiematerial som ska användas i länen. Rapport över vilka som genomgått utbildningen sänds in till KS. Utbildningen kommer att introduceras vid närliggande seminarier för chefpiloter och länsflygchefer.

• Inför 2013 planeras: UWE, Lågflyg, Spanarutbildning, SAR, repetitionsutbildningar och övningar, RSÖ regional samövning, Young Pilots grundkurs och påbyggnadskurs, med mera. Kursplanen kommer att visas på hemsidan.

MEDLEMSFÖRMÅNER

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

• Rabatt på Svenska Flygfält. KSAB lämnar medlemsrabatt på nypriset vid inköp av Svenska Flygfält för ny abonnent som inte haft prenumeration de senaste två åren. Dessutom ingår Svenska flygfält app till iPad för alla prenumeranter för dem som har en privat aktiv prenumeration. Maila över ditt prenumerationsnummer eller namn & 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 för ett år framåt. Ring Max eller Lennart på KSAB: 08-764 60 80 för ytterligare info.

• Rabatt på prenumeration av Flygrevyn. Nya FFK-medlemmar som prenumererar under året får alla utgåvor 2013 i brevlådan. Ditt förmånspris som FFK-medlem ser du i brevet med ditt nya medlemskort som kommer i december. 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 deltaga 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
Föräldraledig
Vikarie för Hannele
Daniel Forsberg
0155-209095
forsberg@ffk.se



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



Flygchefen

Stress är en faktor som vi människor måste handskas med varje dag. Barnen ska till dagis, Din partner gnäller för att det inte är städlat, bilen låter konstigt och det är 20 dagar till lön och pengarna är slut. Det är mycket i samhället som påverkar oss i vårt flygande. Hur stor överkapacitet har du när du är ute och flyger?



Vid ett tillfälle flög jag med en elev som kom till flygskolan. Jag noterade att han såg trött ut, men att eleven i övrigt var som vanligt. Vi gjorde tillsyn före flygning och när vi skulle sätta oss i planet uttrycker han sig. "Skit mina kartor! De är hemma!". Som förberedd lärare så lämnade jag över mina egna kartor för att kunna genomföra lektionen och för att vi skulle ta oss till övningsområdet. Vi klättrade in i planet och eleven hade ovanligt bråttom, varpå jag försökte få honom att lugna ner sig.

Av någon anledning försvann inte denna jäkt, och under flygningen blev stressen hela tiden värre trots mina försök till lugn. Stressen ökade hela tiden och när vi skulle göra viktningsoövningen brast det för eleven. Vid debriefingen efter passet kom det fram följande: Rädslan för att göra denna övning hade förstört elevens sömn. Ju närmare vi kom dagens flygpass blev han allt mera stressad. Det enda han såg framför sig var att vi skulle störta rakt ner i marken.

Även om vi innan hade gått igenom vad som skulle hända så tog han det inte till sig. Sömnbristen och rädslan inför vår övning gjorde att min elev glömde saker. Dessutom hade han samma dag fått ett negativt besked från jobbet.

Vad gäller när du, som pilot och befälhavare, ska ut och flyga? Känner du dig trygg i det du gör eller är sidvinden så kraftig att det känns olustigt? I vilken del av den berömda stresskonen befinner du dig när du sätter dig i flygplanet? Är du sen och rusar ut till planet och kastar dig iväg, eller har du gott om tid?

Om det händer dig något i en stressad situation, har du då tillräckligt med kapacitet att reda ut händelsen? Det vet bara du, och endast du kan göra något åt din stress.

Det finns två bra sätt att undvika att snubbla ner i stresskonen.

- **Tag tid på dig och förbered dig noga.**

Den som har förberett sig ordentligt har mer kapacitet över och vet redan innan flygningen vad han ska göra om något oförutsett händer. Han vet vilka alternativa landningsplatser han har att tillgå, vilka frekvenser som ska nyttjas.

- **Erfarenhet och flygtrim.**

Den som flyger mycket och gjort det nyligen är ofta i en bättre flygtrim än den som flyger varannan månad. Han hör vad som sägs i radion och vet vad som ska sägas i radion. Han behöver inte tänka hur han ska göra för att flyga planet. Det sitter i ryggmärgen.

Nyligen så utbildades jag i formationsflygning av våra duktiga formationsflyginstruktörer Jan Landin och Per-Olov Olsson. På väg hem från kursen hade jag en känsla att vad som än händer med planet kan jag reda ut det. Jag kände mig som ett med flygplanet. Att ha den känslan är en fantastisk upplevelse, men det kräver att vi som piloter flyger mycket på kort tid och har planerat väl. Vid den flygningen hade jag enormt med överkapacitet, men när jag flyger till en okänd plats, har ont om tid har jag inte samma resurser. Det måste jag och alla piloter ta hänsyn till när vi är ute och flyger.

Så träna mycket och planera väl, för det är alltid roligare att flyga säkert.

Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK



Rekordår!

I år blev det nytt rekord – igen. Hela 200 platser erbjöds på sommarens ungdomsläger runtom i Sverige. Det är ni funktionärer som gjort det möjligt, med er glädje, ert engagemang och med ert intresse. Så här i slutet av året vill vi därför summera och tacka alla som satsat järnet för att göra 2012 det bästa året i Young Pilots historia.

Jämför vi med i fjol har antalet platser på sommarlägren ökat med 50. Ansökningarna till lägerverksamheten har också ökat, från cirka 200 till närmare 260. Det innebär att procentuellt fler har fått en plats på det läger de sökt till. De ungdomsläger som hölls kan du läsa om i förra numret av FFK-Nytt, samt i mitten av denna tidning. Allt som allt anordnades 14 läger runtom i landet.

Positivt var också att Kronoberg ploppade upp med en egen ungdomsstyrelse i år. Kombinerat med de län som startades upp i slutet av förra året har nu Young Pilots ungdomar etablerat sig i åtta län. Grymt!

Stora nyheter för YP

Young Pilots lanserar sin nya hemsida inom kort, som förhoppningsvis kommer att vara en coolare och lite snyggare variant av den version som legat uppe under några år. Kolla in youngpilots.se för att se om du ser några skillnader.

Har du hängt med så vet du säkert att Young Pilots utbildningar startat upp på riktigt i år, med en rad förändringar från det gamla systemet. Går du igenom grundkurserna och



Foto: Carl von Rosen Johansson

fortsättningskurserna ges du möjlighet att delta i FFK:s operativa spaningsutbildning.

Kurserna följer en logisk trappa, där du först får lära dig mer om FFK och Young Pilots organisation och bland annat läser meteorologi och radiokommunikation. Därefter blir det mer inriktad utbildning på fotograferingssystemen inom FFK (TBOS), flygsäkerhet och navigering. Vid den slutliga operativa spaningsutbildningen ges du möjlighet att delta i "underwater escape" och livräddningsutbildning. Är du över 18 år får du därefter ingå som spanare i en av FFK:s flyggrupper. Den som är sugen på att läsa mer om vidareutbildning inom Young Pilots finner informationen

på youngpilots.se. Nästa grundkurs anordnas 23-24 februari i Nyköping.

Vad händer nu?

Det är ingen hemlighet att vinterhalvåret förändrar aktiviteterna inom Young Pilots. Vintermörker och sämre väder gör att flera län fokuserar på studiebesök och andra inomhusaktiviteter. Som exempel i urval planerar YP-Dalarna ett studiebesök vid flygtornet på Arlanda, YP-Göteborg anordnade mys på Alingsås flygfält och YP-Stockholm besökte föreningen Swesim och fick prova att spaka simulator. För alla er som är nya inom YP, se till att hänga med på vinterns aktiviteter – det roliga slutade inte med sommarlägret!

Text: Martin Trankell

Ny statlig flygutbildning



Foto: Jonathan Hölling

Det blir Scandinavian Aviation Academy i Västerås som anordnar den första årskullen trafikflygarelever inom ramen för Yrkeshögskolan, det slog YH-myndigheten fast i början av september. Utbildningen är statligt finansierad och eleverna utbildas till samtliga behörigheter som krävs för att börja arbeta på ett flygbolag.

YH-utbildningen ersätter den till våren avvecklade gymnasieutbildningen till trafikflygare. Sju av landets 14 flygskolor deltog i ansökan om att få bedriva den nya utbildningsformen.

– Det viktigaste för vår bedömning är utbildningens arbetslivsanknytning. Den utbildningsanordnare vi valt har kunnat visa att utbildningen har brett stöd och medfinansiering från flygbranschen, säger Pia Enochsson, generaldirektör för Myndigheten för yrkeshögskola på Flygtorget.se

Flygutbildningen, som kommer att inledas i januari, kommer att anordnas på Västerås-Hässlö flygplats. Sista fasen i utbildningen kommer att inkludera en typinflygning och därefter praktik på ett flygbolag. Denna första upphandling berör 20 av de totalt 40 platser som på sikt ska erbjudas nationellt. Var de resterande 20 platserna hamnar bestäms hösten 2013, med kursstart våren 2014. Det är alltså inte säkert att alla 40 platser hamnar hos just SAA i Västerås.

– Det är möjligt att den hamnar hos annan utbildare. Vi stänger inte dörrarna för någon, säger Johan Blom på Myndigheten för yrkeshögskolan till Flygtorget.



F-35 dyrt för Norge

Den amerikanska stridsflygplanet F-35 Joint Strike Fighter ska bli Norges nya jaktflygplan. Men det kan bli väsentligt dyrare i drift jämfört med svenska Gripen.

Jämförelsen mellan de två stridsflygplanen belyses av en rapport som gjorts av ett brittiskt konsultföretag på uppdrag av Saab. Den svenska utvecklaren förlorade för fyra år sedan kontraktet när den norska regeringen bestämde sig för att istället köpa F-35 från amerikanska Lockheed Martin. Planen är att Norge ska anskaffa 56 flygplan.

Det höga priset har dock lett till debatt i Norge, och när den brittiska rapporten utgavs i samband med flygmässan i Linköping tidigare i år spädde det på debatten. Resultatet av den höga kostnaden blir sannolikt att de norska piloterna inte kan flyga lika mycket som skulle varit möjligt med ett annat vapensystem.

Saab själva betonar att rapporten inte är framtagen med Norge specifikt i åtanke, utan att företaget vill visa kostnadseffektiviteten i Gripen-systemet.

Flygvapenfrivilliga 50 år

Hemvärnet har anor långt tillbaka, och just nu byter jubileerna av varandra. I somras firade frivilligorganisationen flygvapenfrivilliga (FVRF) 50 år i Sveriges tjänst. Firandet skedde med skarp uppvisning av materiell och trupp på F7 Sätenäs.

Under jubileet ville FVRF visa upp sin verksamhet, som består i att understödja försvarsmakten, för de ungefär 200 gästerna. FVRF grundades 1962 och bakgrunden var nödvändigheten av att

utöka luftbevakningen även på frivillig basis. I dag består organisationens verksamhet främst av skyddsvaktstjänst och räddningsresurser vid flygfält.

Till firandet vid Sätenäs kom bland annat rikshemvärnschef Roland Ekenberg, som intresserat talade med soldater på plats. Under dagen förevisades också ungdomslägrer "Aircamp 2012" och det blev flyguppvisning.

Mer information om nya certifikat

Transportstyrelsen har nu meddelat fler detaljer kring det nya regelverk för flygcertifikat som kommer att träda i kraft succesivt under de kommande åren. Flera av ändringarna kommer redan under våren och påverkar dig som innehar eller är under utbildning till flygcertifikat.



TRANSPORT STYRELSEN

Transportstyrelsen arbetar för fullt med implementeringen av det nya regelverket. Det så kallade "Del-FCL" kommer att beröra certifikatbestämmelser, och nu har myndigheten gått ut med en kortare summering av de ändringar som står att vänta för alla som flyger inom Sverige.

De nya certifikaten kommer bland annat att ha en obegränsad giltighet. Pilotcertifikaten kommer också att få ett annat utseende, men mer i detalj beskrivs inte utformningen av dessa. Certifikaten kommer att börja utfärdas med start den 8:e april 2013.

– (...) när ett certifikat byts ut till ett Del FCL-certifikat på grund av änd-

ring, konvertering, förlängning eller förnyelse, kommer certifikatet endast att visa de behörigheter som är gällande när certifikatet trycks. (...) För att återinsätta behörigheter vars giltighetstid har löpt ut blir det nödvändigt att ansöka till Transportstyrelsen om att få behörigheterna återinförda på certifikatet när förnyelsekraven är uppfyllda, skriver Transportstyrelsen på sin hemsida.

Flygskoltillståndet ändras

De gamla beteckningarna med PPL (Private Pilots License), CPL (Commercial Pilots License) och ATPL (Air Transport Pilot License) kommer att finnas kvar.

Utöver dessa certifikat försvinner helt certifikatet för ultralätta flygplan. Istället införs certifikatet LAPL, som står för Light Aircraft Pilot License. Exakt vad de olika certifikattyperna kommer innebära för dig som flyger meddelas löpande på Transportstyrelsen.se

Organisationer som AOPA har uttryckt glädje över införandet av LAPL, och förhoppningen är att det ska bli enklare att utbilda sig till, och flyga, lättare flygplan inom Sverige. En faktor har dock vållat debatt – beslutet att ändra det skoltillstånd som de flesta av landets flygklubbar i dag använder. Hur privatflygutbildningen kommer att se ut är inte helt klart.

Minskad flygutveckling kostar

Stockholms tillgänglighet till internationella destinationer sinar – och det kostar pengar. Det visar en rapport beställd av bland annat länsstyrelsen i Stockholm.

Jämfört med andra skandinaviska städer har Stockholm fortfarande ett relativt bra linjenät ut i världen – men den tillgängligheten har inte ökat lika mycket jämfört med till exempel Köpenhamn och Helsingfors. Enligt rapporten har det kostat Stockholmregionen mer än en halv miljard svenska kronor i förlorade intäkter och utebliven produktion – vilket går att härleda till att det blivit svårare för affärsresenärer att resa till Sverige.

Att tillgängligheten försämras beror delvis på att två stora amerikanska flygbolag slutat trafikera linjerna Atlanta och Philadelphia. Det är såklart flygbolagen som står för beslutet var de nya flyglinjerna ska öppnas, och



Foto: Närheten till navet i Kastrup gör att den internationella Stockholmstrafiken inte ökar lika mycket som i grannländerna.

Foto: Tomasz Sienicki

Stockholms närhet till SAS-navet vid Kastrup gör att många passagerare slussas dit innan de åker vidare till långdistansdestinationer.

– Vi har ett begränsat antal flygplan och vi måste använda dem på de linjer som

har bäst lönsamhet. När vi använder Köpenhamn är det ju också många från Stockholm, Göteborg och Oslo som flyger dit och byter, säger Elisabeth Manzi, presstalesperson på SAS till Svenska Dagbladet.

Text alla nyheter: Martin Trankell

Makro

FlygSverige i FÖTÖ

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

1 Höga kusten: På en långnavigering fotograferade Lydia Wennström denna bild på Högakustenbron, strax norr om Sundsvall. Bilden är tagen på ungefär 2 000 meters höjd
Foto: Lydia Wennström

2 Algblomning: Så här kan det se ut när algerna i Östersjön blommar och sprider en giftig sörja. Det går tydligt att se vindriktningen i bilden, då svallvågen från fartyget driver bortåt, och de talrika algerna också driver i långa stråk med vinden.
Foto: Bengt Olle Nilsson

3 Regnbyar: Mathias Hellman knäppte denna vädriga bild under en flygningen över Östersjön i en DA-42 – med nosen riktad mot Kalmar.
Foto: Mathias Hellman

4 Sanering: Kustbevakningen utförde ett omfattande saneringsarbete efter det oljeutsläpp som skapade stora problem i Bohuslän tidigare i år. Lars Molin, FFK-pilot i Göteborg, lyckades fånga en del av detta saneringsarbete på bild.
Foto Lars Molin

5 Landningstävling: Funktionärer övervakar noggrant "Ludvig-Urbans" landning under de svenska mästerskapen i precisionsflygning. Tävlingen anordnades på Sjöbo Sövde flygfält, och Sjöbo flygklubb var värd. Segrare blev Lars-Inge Karlsson från Gävlebygdens flygklubb.
Foto: Bengt Olle Nilsson

1

2



3



4



5

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
guldmetsall **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



Norrlands FLYGINSATSGRUPPER I STORSAMARBETE

Närmare 30 piloter och 14 flygplan deltog i en samverkansövning över länsgränserna vid Storumans flygplats i början av augusti. FFK:s flyginsatsgrupper, ämnade att understödja statliga myndigheter vid större samhällsstörningar, övade navigering, samverkan och spaningsförmåga under två intensiva dagar.

Text och foto: Martin Trankell

Det råder febril aktivitet när jag som inkommande reporter anländer till Storumans flygplats denna varma augustidag i norra Västerbotten. Det är trångt på plattan – flygplan från hela Norrland är på plats för denna speciella samövning som Västerbottens län anordnat, tillsammans med flyginsatsgrupper från Norrbotten, Jämtland och Västernorrland. Jag traskar in till ankomsthallen på flygplatsen, som för dagen står helt till FFK:s förfogande. Klockan är bara åtta, men ett 30-tal piloter arbetar redan vid flera långbord – de flesta djupt försjunkna i kartor och navigeringsplanering. Jag kastar en snabb blick över salen, och suger in den genomträngande känslan av koncentration, varefter jag tyst söker mig till kaffemaskinen. Det är nog ingen idé att störa ännu.

Varje år anordnar FFK en regional samverkansövning. Det är en centralt planerad övning som är ämnad att förstärka FFK:s förmåga att samarbeta och understödja svenska myndigheter. Den regionala samövningen är dock begränsad till ett visst antal län, och anordnas endast en gång per år. Det gör att specifika län kan få vänta ett antal år på deltagande.

Detta var en av drivkrafterna när Norrlands flyginsatsgrupper kallade till samövning vid Storumans flygplats under sensommaren. Det har under en längre tid varit tal om ett mer bredaxlat direkt initiativ mellan länsflygavdelningarna i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland. Länen opererar alla i en miljö med stora avstånd och speciella krav från de myndigheter som finns på plats. Det är därför viktigt att

piloterna träffas och delar idéer, övar och utbyter erfarenheter med varandra. Efter mycket tankar kom det stora ledningsmötet på M/S Cinderella i fjol att bli ett startskott för samarbetet. Övningen på Storuman är på så sätt den första på senare tid där Norrlandslänet tagit ett eget initiativ och samövat.

Länsöverskridande

I takt med att jag tyst sörplar på mitt kaffe klarnar bilden av hur stor övningen faktiskt är. De över 30 piloterna kommer från Kiruna i norr, till Sundsvall i söder. Av de deltagande är fyra flyglärare, vilka utöver att flyga i övningen också under morgonen hållit regelbundna kompetenskontroller med flera av de övriga piloterna. Kompetenskontrollerna blev ett ypperligt läge för piloterna att repetitionsöva grundläggande flyg-

förmåga, vilket är en del i FFK:s fortlöpande säkerhetsarbete.

Huvudmålet för förmiddagen är däremot att komma upp på skarp övning i navigation. Klockan tickar. Snart utannonserar övningsledningen att en gemensam briefing kommer att genomföras om cirka tio minuter. Besättningarna skyndar på med planeringsarbetet, samtidigt som jag försöker att inte störa allt för mycket med kameran.

Målet med övningen vid Storuman blev, utöver de direkta flygkompetenshöjande övningarna, att skapa ett länsöverskridande samarbete. Sam-

övningen är också en mycket god förberedelse inför kommande regionala övningar i länen. Övningsledningen var noggrann att poängtera att denna första övning fokuserade på något grundläggande; navigeringskunskap och repetition av mörkerflygning. På sikt är tanken att norrlandslänen ska dela på ansvaret för övningarna, och att flygningarna ska få en mer komplex övningskaraktär. Övningsledningen hoppas att specifika uppdragsflygningar ska gå att praktisera, till exempel eftersök, kraftledningsövervakning och skogsinspektion vid stormskador. Förhoppningen är också att de regel-

bundna övningarna ska rotera runt i länen – på så sätt får flyggrupperna öva i nya miljöer.

Lågflygpetition

Briefingen börjar. Först håller övningsledningen en grundlig genomgång av de övningar som ligger framför samtliga besättningarna under dagen. Två lågflygbanor och en ”vanlig” navigerings slinga kommer flygas parallellt. Startordningen är viktig eftersom så pass många flygplan deltar måste separationen mellan starttider och de olika flygplanstypernas marchhastigheter tas i noggrann beaktning. Lågflygbanorna går norrut, nästan halvvägs upp till Arvidsjaur, och tar ungefär 45 minuter att slutföra. Kartunderlaget är vanliga flygkartor i skala 1:250 000, understödda av vägkartor i skalan 1:100 000. Det är inte helt enkelt



Planering tar tid och kräver precision.



14 flygplan deltog på den stora övningen.



att navigera på en så detaljerad karta, då flygplanets fart över kartan gör att vikningen blir svårare. För de piloter som till vardags alltid flyger med skala 1:250 000 blir det också en nyttig erfarenhet att repetera hur skalförändringen upplevs under praktisk navigation. Vid varje punkt ska ett kort tas, för att simulera en uppdragsflygning där myndigheten begärt att få en lägesbild från luften.

Den två ”vanliga” navigeringsrutterna går söderut mot Vilhelmina, och där flyger besättningarna en lite mer komplicerad rutt, med inplanerad tankning på Vilhelmina flygplats. Storumans flygplats är nämligen inte

bemannad, och har stått tom sedan årskiftet 2009-2010. Några möjligheter till bränslepåfyllning finns därför inte. En av maskinerna under övningen, en DA-40, använder också JET-A1, vilket komplicerat planeringen något.

Flygsäkerheten främst

Efter att de praktiska frågorna lösts övergår breifingen till en allmän diskussion om flygsäkerhet. En besättning undrar vilket lufttryck som ska användas för inställningen av höjdmätare, nu när tornet inte är bemannat. Är det befogat att flyga med flygplatsens marknivå som utgångshöjd (QFE), eller ska flygplanen gå med havsnivån som

referens? En annan besättning varnar för att deras Piper Cub har en lägre marchhastighet, och att de andra besättningarna ska vara uppmärksamma på detta. Det konstateras också att lågflygningen ska ske med normal marschfart, för att öka marginalerna vid ett eventuellt motorbortfall. Övningsledningen påminner sist om att fältet är okontrollerat, och att alla flygplan ska passera över flygplatsen innan de ansluter lämpligt varv. Även om en av övningsdeltagarna är utbildad AFIS-tjänsteman som har behörighet att ge information från flygtornet, så kommer inte tornet att hålla öppet. Det är bättre att alla får flyga och öva,



konstateras det från övningsledningen, innan briefing avslutas.

Inkvarteringen har under natten skett på ett lite osedvanligt sätt – flera av piloterna har slagit upp sovsäckar och liggunderlag på bagagebanden i ankomsthallen, och runtomkring stolar och datorer vid incheckningsdiskarna.

Utanför badar Storumans stora och moderna flygplats i sol denna varma sensommardag, och en av Norrlands

sista riktiga värmeböljor möter besättningarna på plattan. Snart sartzar det första flygplanet upp sin motor, och följs därefter i rask takt av resterande maskiner. Inom en timme är samtliga flygplan iväg, och övningen är igång på riktigt.

Flygplansfrågan

Under tiden flygplanen startar och landar utanför får jag tillfälle att prata

med länsflygavdelningarna från de olika länen. Först ut är Västerbotten, med chefpilot Bengt Bergsten som med ett leende på läpparna kan berätta om en relativt kontinuerlig övningsverksamhet de senaste åren, med fotografering, identifiering och flygsäkerhet som primära mål. FIG i Västerbotten skrev en artikel om en större navigeringsövning i FFK-Nytt för ett par år sedan – en flygning som tog gruppen Norrland runt, med kortfärlsövning på schemat. Vi kommer därför osökt in på Västerbottens stora avstånd och de krav det ställer på flygplansägare, FFK och dess flygande medlemmar.

Bengt berättar att det endast finns ett ensamt grönt flygplan i länet. Ett grönt flygplan innebär att flygplanet uppfyller myndighetens krav för att delta i bruksflygverksamhet inom FFK, alltså i skarpa uppdrag och i lågflygning. Tillgången på gröna flygplan är alltså ett måste, och Västerbotten har därför ett en svår nöt att knäcka för att få verksamheten att gå ihop.

Denna flygplansbrist kommer sig främst av att både Norrbottens och Västerbottens flygplansägare ofta inte har möjlighet att få flygplanen till en av de specialistverkstäder som krävs för den gröna stämpeln. Istället är det mer fördelaktigt att serva flygplanen lokalt, vilket förbättrar möjligheterna till att lösa eventuella tekniska problem lokalt när de uppkommer till vardags. Att behöva flyga ett par timmar för att byta en lampa på flygplanet är ett projekt som kostar både pengar, tid och i slutändan också flygsäkerhet.

De andra deltagande länens flyg-

plansituation varierar. Jämtland har hela fem gröna flygplan, vilket leder till en relativt problemfri situation i det länet. Västernorrland har däremot bara två gröna, och flyginsatsgrupperna i Sundsvallsregionen har ofta fått söka hjälp från Jämtland för att få uppdrag och övningar att gå ihop.

Norrbotten står också inför samma avståndsproblem som Västerbotten. Här är Flyginsatsgrupperna uppdelade i två områden – kustgrupperna som finns i Luleås närhet, och malmfältsgrupperna i Gällivare och Kiruna. Den lämpligaste verkstaden ligger i Skellefteå, med en tekniker-filial i Luleå, vilket möjliggjort för kustgrupperna att få in gröna flygplan i verksamheten. För malmfältsgrupperna är det svårare, och ingen riktig lösning går att finna på

flygplansfrågan i dagsläget. Det är också relativt svårt mer rekrytering, då det inte finns någon skolverksamhet för normalklassade flygplan norr om Luleå. Utbildning till ultralätt certifikat genomförs i Kiruna, men för att ta ett privatflygcertifikat behöver de intresserade åka ner till kusten.

Mörkerövning vässar inför vintern

Övningen har lockat många deltagare, med god uppslutning från samtliga grupper och län. Av de dryga 40 piloter som flyger i FIG i dessa fyra Norrlandslän, är 30 på Storuman denna dag. Övningen fyller också funktionen med att agera flygplansutbyte; positivt med tanke på den rådande situationen i främst Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland.

Det börjar dra sig mot kväll, och de många flygplanen återvänder inför kvällens aktiviteter, med prioritet på middag och ny planeringstid. Självska jag bege mig hem, men innan jag åker får jag veta att det under kvällen planeras en stor navigeringsövning i mörker, för att vässa på besättningarnas mörkerflygningskunskaper inför vintern. Vid den här tiden på året är det fortfarande naggande midnattssol, och det första mörkerpasset kommer först att kunna starta runtomkring klockan 23:00. Därefter ska flygningarna pågå fram till 03:00 på morgonkvisten.

Det är alltså full fart för FFK:s norrlandslän, som i så många aspekter lever och arbetar under mycket speciella förhållanden.



Såtenäs



Öppen ramp i Herkules

I mitten av veckan åkte vi till Skövde för att testa på både motor- och segelflyg, vilket var en av veckans höjdpunkter. Det var flera av deltagarna som fick uppleva en loop med segelflygplan. Efter landning var det tydligt att den upplevelsen är något de sällan kommer att glömma.

En annan oförglömlig stund var då vi på lägret fick möjlighet till en halvtimmes flygtur i C-130 Hercules. Vi flög med öppen ramp, vilket vackert ramade in Läckö slott när vi flög förbi. Vi fick även känna på branta svängar med tillhörande G-krafter som kittlade i magen. Det var en fantastisk flygning som är få förunnad, och en av deltagarna grät till och med glädjetårar och sa att det var det bästa som hänt i hennes liv.

Under veckan hann vi med att bygga upp militärtält, lägga första förband och öva excersis. När det var dags att lämna grönkläderna åter föll sig uppställning på två-led-linje och att marschera i takt alldeles naturligt för oss ungdomar – något som var till ledarnas stora glädje.

För att sammanfatta veckan kan det under lägret framgångsrikt planterade skånska ordet användas. Ordet är uppenbart positivt, men saknar konkret definition, det var ”puligt”!

Text och foto: Johanna Wintzell

I förra numret av FFK-Nytt hann vi inte ta upp alla av de ungdomsläger som anordnats i sommar. Här kommer rapporten från Såtenäslägret, som inleddes i början av juli vid flygflottiljen F7 vid Såtenäs.

Första veckan i juli samlades 22 ungdomar och sex ledare från hela Sverige för fjärde gången på flygflottiljen F7 Såtenäs, nära Lidköping i Västra Götaland för en fantastisk lägervecka.

Lägret inleddes med ett besök i flygtornet på flottiljen, något som gav en överblick över flygplatsen som skulle vara vårt hem de kommande dagarna.

Kort därpå var det dags för samtliga deltagare att bli grönklädda, något som till en början var ovant men som kom att älskas av de allra flesta när det väl var dags att resa hem.

Under veckan hann vi med teorilektioner i såväl navigation, meteorologi, flygplanslära som flygsäkerhet och radiokommunikation. En annan lektion var i luftgevärsskytte, men den aktiviteten fick avbrytas efter en halvtimme då det utannonserades att JAS 39 Gripen skulle ha en flyguppvisning, vilket vi naturligtvis inte ville missa. Tänk så det kan hända när du är på en flygflottilj!



Dalarna

I Dalarna är det en fortsatt ökande ungdomsaktivitet inom Young Pilots. Inte nog med att Mora anordnar ett sommarläger – även på Borlänge blev det denna sommar ett dagläger för flyg-intresserade. Staffan Eriksson, sekreterare i Young Pilots Dalarna, berättar mer:

På morgonkvisten lördagen den 25:e augusti samlades tolv förväntansfulla och flygsugna ungdomar i Borlänge Flygklubbs klubbstuga. Vi skulle ut och flyga.

Flygplanen drogs ut och vi gjorde tillsammans daglig tillsyn. Under dagen stod flygningar med segelflygplan i form av Bergfalke och Janus, ett motorsegelflygplan i form av SF-25C och ultralätta flygplan i form av EV-97 Eurostar och WT-9 Dynamic på schemat. Deltagarna skulle få en flygning i varje flygplansklass, vilket såg lite tveksamt ut på lördagsmorgonen då dimma hade lagt sig över Borlänge och Dala-Airport. Men hoppet är det sista som överger människan.

Lagom till att förberedelserna blev klara så började vi urskilja molntussar ur den grå dimman, och kort efteråt blev även dimman till fina vita molntussar.



Flyglärarna beslutade att vi skulle dra igång verksamheten. Med flygplanen utställda på plattan så hoppade också tre förväntansfulla deltagare in i varsitt flygplan. Flyglärarna gick igenom hur flygplanen fungerar och sedan flög de iväg. Denna procedur upprepades, med endast ett regnabrott mitt på dagen och en lunchrast, tills varje deltagare fått en flygning var.

Stora leenden huvudtema

Under dagen anordnades även teori om flygets grunder, och en flygsimulator

stod redo för lek mellan flygningarna. Många av deltagarna hade aldrig suttit i ett mindre flygplan förut och jag (som är stolt sekreterare i Young Pilots Dalarna) fick den stora äran att stå på marken och att, efter varje deltagares första, andra eller tredje flygning, se det stora leendet som endast stoppades av öronen!

Som avslutning så vill jag bara tacka alla underbara deltagare, ledarna, flyglärarna, Siljansnäs Flygklubb och såklart Borlänge Flygklubb som hjälpte oss att anordna denna oförglömliga dag.

Text och foto: Staffan Eriksson



Långtora



Måndagen den 6:e juli samlades ledarna och alla deltagare vid Enköpings tågstation. Lägerdeltagarna kom från Sveriges alla hörn, ända från Göteborg och Jönköping till Dalarna och Örebro. När alla var på plats hoppade deltagarna in i de tre minibussarna och åkte till Långtora flygfält som skulle vara deras hem de närmsta dagarna. Young Pilots Johanna Wintzell berättar mer om lägret.

Väl på plats vid Långtora flygfält inledde vi med "Hasses" kycklingsallad till lunch, följt av utdelning av flygoveraller och sovplatser i rummen. Efter att det praktiska klarats av drog det igång ett

antal teorilektioner i ämnena navigation, radiokommunikation, meteorologi och aerodynamik. Dessa lektioner löpte hela vägen fram till kvällsfikat.

Tisdagen ägnades helt åt segelflyg med obligatorisk grillning av hamburgare till lunch. Alla deltagare fick två starter, en i ett segelflygplan och en i ett motorsegelflygplan. Det blev en lång, varm och skön dag på flygfältet med många glada ansikten bland deltagarna – för några var detta deras första flygning!

På onsdagsmorgonen satte vi upp i minibussarna och styrde vår kosa till Linköping, där vi skulle besöka Flygvapenmuseumet i några timmar. Innan

vår guide tur påbörjades åt vi en god lunch i restaurangen. Turen blev tyvärr lite kort, men vi hade ändå många timmar att själva gå runt och fascineras. Det var ett väldigt uppskattat besök bland både deltagare och ledare, för på museumet fanns något för allas intresse!

På besök i Västerås

Torsdag morgon satte vi upp i minibussarna igen, men denna gång åkte vi till Västerås och Hässlö Flygförening. Först berättade Lasse Johansson, privatflygare och ledfigur inom FFK, om sin väg genom flyget och om Hässlö Flygförenings historik. Efter det fick ungdomarna en teknisk genomgång på flygplanen i hangarerna och utbildning i FFK:s fotograferingssystem TBOS. När vädret väl lättat upp fick alla ungdomar en flygtur i en DA 40. Det är något helt annat än att flyga en PA28:a eller en Cessna – som annars är de vanliga flygplanen för Young Pilots ungdomar.

På fredagen blev det packning och städning innan vi avslutade med lunch och vinkade hej då till alla. Det blev allt som allt en härlig vecka med ett härligt gäng – tack!

Text: Johanna Wintzell
Foto: Sebastian Willstedt
och Hans Jörnén



Borås

Du vaknar upp, möts av solstrimmorna som sipprar in genom gardinerna, jämte dig börjar en annan deltagare röra på sig, allt är tyst och lugn. Du vet att det är en ny dag med nya möjligheter och i luften ligger förväntningarna och nyfikenheten som en tjock bris.

Det är vecka 31 och slutet av sommarlovet. Det är tiden då detta års sommarhistorier ska knytas samman, förhoppningsvis med bravur. Du befinner dig på Borås flygfält med vetskapen att du om bara några timmar kommer att befinna dig på samma ställe, fast 1 000 meter högre upp. Upp i det blå. Upp i det blå där fåglar svävar med luftmotståndet som enda tillstymmelse till hinder. Du kommer få testa att flyga flygplanet, känna på dess egenskaper, utmana det, skaffa erfarenheter och fram för allt – minnen. Minnen som kommer vara svåra att beskriva för andra. För det är just det de flesta säger "det är obeskrivligt, man måste uppleva det själv för att förstå".

På kvällen kommer du och några kompisar gå till sjön för att dela med er av de nyfångade upplevelserna. Vem flög vad? Vem flög var? Vem såg sitt hus från ovan? Vem hittade termik? Vem flög ikapp med en fågel? Vem lärde sig spännande saker på teorin? Tusen saker att fråga – tusen saker att säga. Diskussion med personer du inte visste fanns. Personer du endast känt i ett fåtal dagar, men som du nu blivit vän och har kul med. Vänner som du delar dina intressen och upplevelser med.

Tillbaka i klubbstugan är maten framdukad och ser otroligt god ut efter en sådan händelserik dag. Du äter snabbt upp och väntar sen på dagens kvälls-



aktivitet. Ikväll är det frågesport. Hur många segelflygplan finns det på den klubb ni håller till på? Vad har det motorflygplan ni flög för beteckning? Vad heter Brasiliens huvudstad? Hur många invånare finns det i Borås?

Poängen räknas och ett lag vinner varsin Young Pilotströja. Alla är fortfarande upprymda och det är långt kvar till läggdags. Det kommer fram chips, popcorn, godis och läsk. Allt för att höja lägerstämningen.

Men så kommer stunden då de flesta börjar ta fram sina tandborstar, göra sig redo för nattens sömn och drömmar. Du lägger dig tillrätta i den tältäng du blivit tilldelad. Går snabbt igenom dagen igen med kompiserna i sängen jämte. Ute i stora rummet hör du några som dröjer sig kvar och väntar en stund längre innan sömnen även slukar dem. Du säger god natt, blundar, tänker tillbaka på dagens alla upplevelser och ler, tänker att i morgon är en ny dag med nya möjligheter. Sakta börjar du försvinna från rummet och in i drömmarnas värld. Plötsligt är allt lugnt och tyst.

Ett välfyllt läger

Precis såhär kan en dag vara på ett läger. Vecka 31 genomfördes Boråslägret med 20 spralliga och nyfikna deltagare. Alla fick testa på både segelflyg med bogsering och vinsch, motorseglare och motorflyg. Dessutom fick även alla en lektion i både allmän flyglära och termiklära. När vi inte flög, låg sjön nära och bra till, vilket ledde till många dopp. På kvällarna lekte vi, hade frågesport, femkamp och föredrag från både Svenska Flygsportföreningen och FFK. Trots lite otur med vädret, fick vi till en riktigt rolig vecka med mycket skratt, gemenskap och upplevelser.

Dock hade inte veckan fungerat utan alla funktionärer som var med och hjälpte till med både flygningar, mat och övrigt. Stort tack till alla deltagare och funktionärer som gjorde veckan oförglömlig!

Text och foto: Elin Sandblom
Ordförande i Young Pilots Göteborg





Fly-in till Östersund och Hede

- ”Ska vi sätta ut minutstrecken på kartan?”
- ”Nej det räcker med att tiderna finns i driftfärdplanen.”

FFK Stockholms län har planerat en gemensam flygning till Östersund och Hede och våra ungdomar i Young Pilots håller som bäst på att preparera kartorna. Utbildningsmomentet för ungdomarna i teoretisk och praktisk navigation ingår som en del i arrangemanget. Inför varje flygning ska de, tillsammans med piloten, preparera kartor och förbereda driftfärdplaner. Under flygningen ska de sedan, under pilotens överinseende, sköta navigationen. Det är tretton piloter ur olika flyggrupper och lika många ungdomar som mött upp på de olika flygplatserna i Stockholmstrakten som vi utgår från.

Några av oss har samlats klockan tio i klubbstugan hos SAS Flygklubb på Bromma för att genomföra förberedelserna. Vädret är dock inte på vår sida så det blir ett antal samtal till meteorologen och till de grupper som sitter på andra flygplatser, innan vi kommer iväg strax före halv fyra. Besättningarna i de nio flygplanen hade valt lite olika platser att mellanlanda på under färden upp till Östersund. Vi kommer dock överens om

att alla stannar på Hedlanda eftersom vädret norr därom är sämre. Meteorologen har rekommenderat oss att inte flyga raka vägen utan att följa kusten upp en bit norr om Gävle och sedan flyga in mot Sveg och Hede.

Hede men inte längre

Judiah, min unga ”navigatör” och jag ligger först i spåret och rapporterar på radiofrekvensen 123,450 till de andra hur vädret är. Vi har helt fritt mellan molnen och när vi kommer norr om Gävle ser vi många mil inåt landet hur landskapet börjar bli kuperat. Vi siktar in oss rakt på Sveg, för att sedan följa dalgången förbi Björnrike och Vemdalen upp till Hedlanda. Det här är kända områden för mig som är medlem i Hedlanda flygförening sedan många år och har flugit ganska mycket härifrån. Och Judiah hänger med bra på kartan.

Efterhand så samlas flygplan och besättningar på Hedlanda och väderprognosen visar sig tyvärr stämma. Det är inte flygbart den sista biten upp till Östersund. Nu är vi över 20 personer

på en flygplats nästan 15 mil från vårt bokade natthärbärge i Östersund! Här fordras kreativt tänkande! Karl-Erik Bäckwall, som arrangerat den här utflykten, vet genast på besked:

– ”Jag ringer en kompis i Vemdalen och lånar en buss.”

Det är ju perfekt, vi kan åka buss till Vandrarhemmet på gamla F4 i Östersund (som lovat inkvartera oss utan kostnad) och i morgon komma tillbaka till Hedlanda för att vara med på flygdagen här.

Flyguppvisning i Vemdalen

Karl-Erik har inte bara en kompis i Vemdalen, han är från Jämtland och har många kontakter och mycket goda planer för vårt besök. Genom att vi blev försenade missar vi dock den planerade rundturen i Östersund, men vi får lite guidning ändå av bussförare Karl-Erik på väg till F4 på Frösön.

Samtalet med meteorologen på lördag morgon inger gott hopp för dagens flyguppvisning. Visserligen kan de inte lova några vackra vita Cumulusmoln



som jag försöker ”beställa”. Stackmolnen ger en så bra bakgrund för flyguppvisningar. Men i dag blir det uppehåll och ganska höga molnbaser. Fint!

Jag har varit uppvisningsledare för flygdagar i Hede/Vemdalen i många år, men aldrig haft det så lätt som nu. Med Erfan som ”starter” (en som ser till att piloterna är beredda i tid inför sin uppvisning) och som såg till att speakern fick information om förändringar i programmet med mera; och med några YP:are som medhjälpare till Marshall (som rangerar flygplan), andra YP hjälpande till att hålla publiken på rätt sida av avspärningarna var det en ”walk in the park” att hålla ihop den här flygupp-



visningen. På eftermiddagen lämnar vi Hedlanda/Vemdalen och beger oss mot Östersund. Det var tänkt att vi skulle flyga runt lite bland fjälltoppar och ta ett varv runt Åreskutan på vägen dit.

Det har dock dragit in regnskurar österifrån och vi håller oss naturligtvis därifrån utan flyger rakt till Östersund. På Optand blir vi hjärtligt mottagna av klubbmedlemmar och lokala FFK:are. Första fröet till att dra igång YP-verksamhet i Jämtland tror jag sås här, när man ser alla våra entusiastiska ungdomar och vi berättar om deras aktiviteter. Fröet groor ganska fort, för när vi dagen efter kommer igen så frågar Bertil Andresson om inte några av Stockholms ungdomar kan komma upp och hjälpa till att dra igång verksamheten. Självklart!

Museer och motorcyklar

Vi letade, utan framgång, efter Storsjöodjuret. Men med en underbart vacker utsikt över Storsjön intog vi vår middag. Därefter buss till nattkvarter på vandrarhemmet och en stunds botanisering bland motorcyklar. Det var en träff för medlemmar från hela Europa i klubben för de tyngre motorcyklarna, Goldwing. Goldwing är för övrigt även namnet på den högsta kunskapsnivån inom YP, men det är en helt annan sak!

Efter frukost och städning på söndag morgon åker vi till Optands Teknikland.

Det är en imponerande anläggning med militärhistoria och mycket flyg. Det finns flera simulatorer och annat som det var ganska svårt att dra några av ungdomarna därifrån när det blev dags för lunch. Av en händelse hade jag med mitt signalhorn (som inte är en trumpet) och till slut var alla samlade till en god lunch.

Regnskurar i Åre

Länge trodde vi att vi skulle kunna runda Åreskutan på väg hem. Vädret såg ganska lovande ut. Erfarna fjällflygare delade med sig av vad som är viktigt att veta vid fjällflygning och ungdomarna planerade ruten runt Åreskutan och ned genom Lunndörppasset. Radarbilder från iPad visade dock att det var kraftiga regnskurar på väg in mot Åre och det var ett lätt beslut att avstå från flygningen dit. Det fina med det är att nu finns det ännu ett skäl till att göra om den här resan!

Vi tackade våra lokala värdar och speciellt Karl-Erik som ordnat den här härliga flygturen. Sedan flög vi hem till våra respektive flygplatser i Stockholm, Eskilstuna och Norrtälje.

Text och foto: Christer Dahlgren

Foto: Tony Jarnbrink



Kompletterande lågflygutbildning!

För andra året arrangerade kårstaben kompletteringsutbildning för lågflygning på flygplatsen i Hagshult. Det var två kurser med tio deltagare i varje kurs. Första kursen började på söndag eftermiddag och slutade på tisdag. Den andra kursen började på tisdag eftermiddag och avslutades på torsdag.

Populära kurser

Kårstaben skickade ut inbjudan till piloter i södra Sverige, som var aktuella för kompletteringsutbildning i lågflygning. Från och med det att inbjudan gick ut tog

det mindre än 36 timmar innan båda kurserna var fullbokade – vilket var väldigt positivt – med den första anmälan redan efter 15 minuter. Piloterna uppskattade att det arrangeras utbildningar på en central plats i södra Sverige.

Som flyglärare medverkade Christian Forsäng, Ulf Hansson, Christer Siverud, Lasse Eriksson och kurschefen Sture Isaksson. Tillsammans med matvärdin Eva Isaksson bildade de ett bra team, som försökte göra det så bra och utvecklande som möjligt för kursdeltagarna.

Bra träning i svåra förhållanden

Under några av kursdagarna rådde det kraftig vind och turbulens och en och annan tröja bar blöta spår av mödan. Besättningarna fick generellt bekänna färg och ökade självförtroenden blev de goda resultaten.

Allmän flygträning och nödövningar fanns med på programmet. Mycket tid användes till regelgenomgång och kartpreparering. Sture ledde kurserna på sedvanligt professionellt manér och fick verksamheten att flyta på ett naturligt sätt.

Inför all lågflygning måste förberedelserna vara rigorösa. Lasse Eriksson, en av lärarna på kursen, höll en mycket uppskattad lektion i kartpreparering under kvällspasset på tisdagen.

Grundträningen viktig

Det var påtagligt hur kraftig vinden var vid uppvaknandet på kursens andra dag. Skulle det bli flygning? Efter frukosten kallades till briefing. Alla man i B-kursen var på plats, och det lovade gott. Ledningen gav klartecken till det

Piloterna tycker till om kursen:

- Min kamrat och jag missade första kvällen på grund av vädret. Vägen från Varberg var "stängd". Tack vare vänliga kamrater lyckades vi preparera våra kartor. Första dagens vind var väldigt jobbig. För mig var tillfället till nödträning och demonstration av onormala flyglägen mycket givande och tacksamt, menade Peter Pedersen, bosatt i Varberg.
- Kursen i Värnamo ger jag högsta betyg. Paret Isaksson ansvarade för kursen. Intresse och engagemang präglade hela kursen. Jag åker hem till Kallinge mycket nöjd, säger Länsflygchefen i Blekinge, Torsten Norberg.
- Allt fungerade ypperligt. Vi genomförde kursen trots att vädret var sådär. Aldrig någon stress. Jag är verkligen nöjd och hoppas att fler medlemmar skall få komma till Hagshult och flyga i passande terräng. Det berättar Håkan Olsson från Kungsbacka.

Sture Isaksson, som var kurschef på Hagshult, berättar för FFK-Nytts läsare om kraven som ställs på lågflygning inom FFK:

- FFK opererar enligt bruksflygreglerna och det innebär bland annat att alla piloter årligen ska genomföra en så kallad PFT för att vara behörig att flyga för FFK.
- Denna FFK-PFT gäller i ett år och ska genomföras av någon av FFK:s flyglärare.
- FFK-PFT:n kan ersättas med en godkänd PC, till exempel om piloten genomför en PC för IR eller någon klass- eller typbehörighet. En kopia på första sidan av PC-protokollet ska skickas in till kärstaben.
- För att erhålla ett FFK:s lågflygbevis är kravet att kunna visa sig kapabel att flyga en navigationsbana på 150 fot över marken tid utan större misstag. Stor vikt läggs vid att piloten flyger på ett flygsäkert sätt, anpassar höjden efter omständigheterna samt kan korrigera navigeringsmisstag.
- Kompetensen att "lågflyga" är en färskvara och av detta skäl behövs kontinuerlig träning.
- Lågflygning, det vill säga flygning under 500 fot över marken, får utföras på uppdrag av chefspiloten i länet eller den han delegerar beslutet till, om behov finns.
- Befälhavaren i en besättning ska ha ett giltigt lågflygningsbevis utfärdat av flygchefen i FFK.
- Befälhavaren skall ha giltiga behörigheter och ha skickat in kopior på aktuella behörigheter till kärstaben samt flygtidsuppgifter
- Flygplan som används vid lågflygning skall vara godkända för ändamålet, så kallade gröna flygplan.
- Lågflygning får ej ske med medlemmar som är under 18 år ombord.
- Vid all lågflygning bör flytväst bäras.



första flygpasset som omfattade allmän flygträning.

Under den allmänna flygträningen fick lärarna lära känna sina elever. "Eleverna" var mycket kompetenta – några hade flugit åtskilliga timmar. Detta hjälpte dock inte, många blev fundersamma på grund av den starka vinden som manade till försiktighet.

Trots allt upplevdes det första passet mycket givande och gott för moralen. Det blev sidvindsländningar av den hårdare skolan, på närbelägna flygfält. Stall- och vikning och bedömningslandning tränades naturligtvis också. Vinden

tilltog och flyglärarna beslöt att avvakta med nästa flygpass, som skulle bli en navrunda. Istället togs tid till fördjupade förberedelser – innan det vid tvåtiden gavs klartecken till fortsatta övningar av övningsledningen

Vackert väder avslutade

Navrundorna hade lagts söder och sydväst om flygfältet bland annat för att inte komma in i Jönköpings kontrollerade luftområde. Den första dagens navrunda blev svår på grund av vind och turbulens, men de flesta klarade sig ändå förhållandevis bra och lyckades hitta

samtliga brytpunkter.

Därefter kom torsdagen med ett underbart väder och svag vind. Morgonen bjöd på höstens första frost på Hagshultsbasen. Efter frukosten var aktiviteten på flygfältet febril – framför allt på grund av nyvunna kunskaper i kartpreparering och ett otroligt behov av att få komma ut och flyga i det vackra vädret.

Navrundan gick bland annat runt sjön Bolmen där sju brytpunkter lagts ut. Resultaten blev i stort sett goda. Kontrasten till gårdagens navrunda blev total. Sjön Bolmens hyser enligt uppslagsboken 365 öar. Enligt sägnen slog riddaren Ebbe Skammelstad ihjäl både sin brud, rival och svärmor vid Bolmen och fick som straff att sitta fjättrad ett dygn på varje ö.

Denna dag kunde besättningarna även njuta av den fina utsikten. Övningsledaren hade lagt brytpunkterna på tydliga ställen, korsningar, sjöar, öar.

Lämplig för övningar

I summering är Hagshultsbasen mycket lämplig för FFK:s övningar. Faciliteterna är enkla men funktionella. Naturen är också lämplig för flygträning. Det finns gott om sjöar, samhällen och mossar att sikta på. I området finns även flera reservfält exempelvis Feringe och Smålanstenar.

Text och foto: Ingvar Bragd

Foto: Sture Isaksson



Oshkosh 2012

-Världens största flygshow

År 2011 besökte sju FFK:are Oshkosh. I år blev det hela elva stycken. I fjolårets decembernummer fanns det gott om tips till hur du reser till världens största flygshow och hur du hittar bostad i staden Oshkosh. Här kommer Tommy Wiréns intryck från årets flygshow.

Foto: Bengt Olle Nilsson

Hur löser du det logistiska med att flyga in tusentals flygplan om dagen, till en flygplats där olika typer av flygplan ska samlas, allt ifrån J3 Cub till P 51 Mustang? Under bara en dag vid Oshkosh 2012 var det mer än 2 100 landningar och starter under en begränsad tid. Under uppvisningarna är fältet stängt för ankommande flygplan. Piloterna flyger IFR, vilket på Oshkoshspråk betyder "I Follow the Railway or Road". Uppsamlingen av ankommande flygplan sker över orten Ripon sydväst om Oshkosh. Därifrån följer flygplanen järnvägen till en liten plats kallad Fisk. Från Fisk fortsätter piloterna längs med järnvägen till Wittman field (Oshkosh), eller alternativt Fisk Avenue till Wittman field. Valet beror på bana i användning.

Flyghöjd är 1 800 fot över havet och farten som måste hållas är 90 knop. De som måste flyga snabbare än 90 knop ligger på 2 300 fot med 135 knop. Avståndet mellan flygplanen ska vara en halv mile. Längs rutten finns två sjöar

som väntlägen. Piloterna måste lyssna på ATIS och konfirmera information före landning med kraftig Vingtippning.

Piper Cub 75 år

På flygevenmanget deltog 200 stycken J3 Cub från hela USA. Gräsfältet lyste som en sommaräng fylld med smörblommor av alla de gula Cubbar som fanns på plats. Det är förunderligt hur en flygplanstyp kan överleva så länge. Dess avkomma Super Cub fortsätter att produceras än i dag under olika namn. Ännu vet ingen hur gammal en Cub kan bli.

För den som gillar aerobatics är Oshkosh den rätta platsen. Varje dag genomförs ett varierat aerobatic program av de allra skickligaste piloterna. AeroShell genomförde ett mycket fint program med en fyrgrupp med flygplanstypen T6, (i Sverige kallad SK 16). Världens största formationsflyggrupp med tolv flygplan av typen RV virvlade runt i lufthavet omgärdade av dieselrök

för att förhöja effekten av flygningen.

Det förekom även stolliga flyginslag som när Alabama Boys flög sin J3 Cub och blev osams. En broder försökte "skjuta ner" flyplanet med ett hagelgevär under dess vingliga färd. Slutligen lyckades brodern landa flygplanet på en lastbil!

Under ett annat flyginslag blev en Super Cub "stulen" varefter piloten genomförde en hisnande uppvisning med mycket nära krascher. Efter uppvisningen kunde besökarna i hangaren se vingspetsarna på Cubben som hade duken avnött och lagad med VVS tejp. Lekfullheten saknas inte "over there."

Stort utbud av flygplan

I Oshkosh kan besökarna se en stor variation av flygplan. Allt från äldre biplan, till USA:s största transportflygplan C-17 Globemaster – ett flygplan som lockade många besökare att kliva in i dess ofantliga buk. En annan udda gäst var den 74 år gamla tyska Junkers JU 52 som flugit in från Schweiz och gjorde reklam för



ett väskmärke. Vilde besökaren flyga veteranflygplan fanns det som vanligt en klassisk Ford Tri Motor och en blankpolerad B-17 (flygande fästning) som erbjuder flygningar runt fältet. Dessa flygningar var mycket populära.

Det fanns flera typer av flygplan som klassas i kategorin LSA, Light Sport Aircraft, att beskåda. Klassen kommer så småningom att godkännas i Europa vilket ger oss ett större urval för att förnya vår flygplansflotta. Ett intressant hembygge är flygplanet ONEX som sägs kunna byggas för runt 25 000 dollar. Flygplanet är ensitsigt och har fällbara vingar så det ryms i ett garage. Flygegenskaperna sägs vara utmärkta.

Ett annat underligt flygplan visades upp. Det var en korsning mellan en motorcykel och ett flygplan där motorcykeln var inmonterad i bakkroppen! Vi vet inte om den har flugit ännu.

I EAA:s fina museum kunde världens minsta flygplan, en Stits biplane, beskådas. Spännvidden är inte mycket större än propellerns längd. Mycket an-

nat fanns att se på museet som alltid är värt ett besök.

Warbirds

I år var mängden warbirds (flygplan från andra världskriget) större än tidigare. Förutom en hel mängd P-51 Mustang fanns flera Curtis P-40 dekorerade med karaktäristiska hajtänder. Det är en ljuvlig musik att höra när en Corsair med radialmotor startar samtidigt som Mustangerna bjuder på ett ettrigare ljud från sina Merlinmotorer.

Årets höjdpunkt var minnet av Japans anfall på Pearl Harbour och USA:s efterföljande krig mot Japan. Himlen fördunklades av dieslrök och explosioner när T6 flygplan, föreställande japanska Zero och Achi Val anföll och bekämpades av Amerikanska P-40. Som tur var körde piloterna inte på varandra, men det såg stundtals riktigt farligt ut.

Flygsäkerhetsinfo och workshops

Varje dag hålls ett stort antal föredrag om allt från flygsäkerhet till hur du

bygger flygplan. Amerikanska luftfartsmyndigheten FAA höll ett föredrag, vars deltagande gav poäng som piloterna därefter kunde spara. Poängen har betydelse vid förnyelse av certifikat. Kurser hölls i dukning, svetsning, plåtarbete, med mera. Allt detta för att locka fler att prova på att bygga egna flygplan.

FFK:s systerorganisation i USA, Civil Air Patrol, deltar varje år i Oshkosh. Vi hade stämt möte med Colonel Clarence Peters som är chef för Wisconsin Wing av CAP. Han berättade att CAP utvecklades och behåller sin ställning trots nedskärningar i försvarsbudgeten. CAP har inte några problem med att få tillgång till flygplan då de äger sina flygplan. CAP har en stor ungdomsverksamhet där Wisconsin Wing medverkade i olika aktiviteter under Oshkosh-veckan.

Ett besök på Oshkosh blir ett minne för livet med möjligheter att träffa piloter från hela världen. Totalt deltog 2 100 internationella piloter av drygt 10 000 totala besökare under veckan.



Boeing V-22 Osprey

Är det en helikopter eller ett flygplan? När USA går in i en ny ämbetsperiod är Osprey ett av de absolut modernaste, mest mångfunktionella och kanske underligaste projekten som återfinns i den amerikanska försvarsbudgeten. För ett system som togs i operationellt bruk så sent som 2007 har den redan satt sin stämpel som ovärderlig i trupptransportfrågor, och den är här för att stanna.

Huruvida Osprey är ett flygplan eller en helikopter är en definitionsfråga. Vacker är kanske inte det ord som klingar högst när du ser farkosten för första gången – istället ligger orden mångsidig och funktionell närmare tillhands. USA:s militärapparat har producerat en mängd komplicerade och specialiserade flygfarkoster, men Osprey är en av de få som sticker ut med att ha gått i massproduktion – och som i dag används både i Irak, Afghanistan och senast i Libyen.

Ett projekt kantat av problem

Efter att transportflygplanet C-130 Herkules varit inblandad i den misslyckade gisslanfritagningen i Teheran 1980 återuppväcktes behovet av att utveckla

ett nytt sorts flygplan. Farkosten behövde kunna landa och starta vertikalt, men också flyga fortare än en helikopter samtidigt som den kunde lasta trupper. Att USA:s äldre helikoptervariant CH-46 började bli föråldrad gav också bränsle till projektsatsningen. Den amerikanska marinkåren tillsammans med flygvapnet blev ansvariga för att plocka fram ett förslag.

Det skulle ta många år innan tiltrotorflygplanet Osprey nådde ut på förbandsnivå, för även om Boeing vann upphandlingen med sitt förslag, och den första prototypen rullade ut 1988, höll hela programmet på att avbrytas under åren som följde. Försvarsminister Dick Chaney gjorde flera försök att strypa budgeten, men Osprey hade den

amerikanska kongressen på sin sida och projektet lyckades hålla huvudet över ytan.

Detta ledde till småskalig produktion med start 1997, något som i sin tur endast dock resulterade i cirka tio individer producerade fram till millennieskiftet. Det var först år 2005 som Pentagon godkände obehindrad produktion av Osprey. Då planerades 458 individer, och fram till i dag är cirka 160 stycken färdiga.

En klass för sig

Osprey är världens första serieproducerade tiltrotorflygplan. Med två tiltbara turbopropmotorer kan flygplanen användas både i helikopterläge, flygplansläge eller i en hybrid mellan

de två. Hybridläget används ofta för att minska start och landningsträckor där det inte är fördelaktigt att starta eller landa vertikalt. Övergången mellan helikopter- och flygplansläge tar endast 12 sekunder. Osprey kan också backa tack vare att tiltrotorerna kan vinklas bakåt.

Prestandamässigt framstår Osprey mycket riktigt som en hybrid. Maxhastigheten är strax över 250 knop. Det är 100 knop snabbare än de flesta normala helikoptrar, men 100 knop långsammare än exempelvis C-130 Herkules. Maxhöjden på 24 000 fot är också åtskilliga tusen fot högre än för helikoptrar, men lägre än för Herkules. Klassificeringen av farkosten är lite

luddig. Den amerikanska luftfartsmyndigheten har skapat en egen kategori för flygplansklassen kallad ”powered lift aircraft.” Det innebär att Ospreys piloter per definition varken är helikopter- eller flygplansförare. Samma klassificering kommer att återfinnas i det nya europeiska luftfartsregelverket.

Transport med klös

På sikt kommer Osprey att ersätta CH-46 Sea Knight, den bananformade helikoptern som ofta gör sig påmind i populärkultur (Sverige har haft typen under beteckningen HKP 4). Under flertalet tillfällen har tiltrotorflygplanet landat på hangarfartyg, och det finns

planer på att ersätta de äldre hangarfartygsburna transportflygplanen C-2 med Osprey.

Under krigen i Irak och Afghanistan har Osprey främst deltagit som trupp- och materielltransport, men några individer har försetts med bukkulsprutor. I framtiden blir det nog inte tal om någon tyngre beväpning dock – Ospreys tillsatsvikt är relativt hög, men den lämpar sig bättre till att frakta runt de 24 soldater som får plats i dess buk – på ett snabbt, snyggt och effektivt sätt.

Vad får du då betala för kalaset? 400 miljoner kronor per flygplan.

Text: Martin Trankell



Längd	17,5 meter	Maxvikt	27 400 kilo
Vingspann	14 meter	Maxfart	509 kilometer i timmen
Rotordiameter	11,6 meter	Maxhöjd	25 000 fot / 7 620 meter
Tomvikt	15 032 kilo	Besättning	Två piloter/Två lastmästare



Dimma

Höst och vinter är kända årstider för snabba och vanskliga siktnedsättningar. Vi går igenom grunderna för dimbildning och fokuserar därefter på det mer praktiska för den erfarna flygaren – med tips och trix från verkligheten.

I flygsammanhang talar meteorologerna om tre olika siktnedsättningstermer. Dimma och fuktdis härrör båda från att vattenpartiklar i luften faller ut och bildar ”moln med markkontakt”. Skillnaden mellan dimma och fuktdis är endast definitionsmässig – i dimma är sikten under en kilometer och i fuktdis är sikten över en kilometer. Den tredje siktnedsättningen består av vanligt dis vilket härrör från luftföroreningar i luften, ofta utsläpp i stora städer. Dis är ovanligt i Sverige men förekommer ofta sommartid under varma, stabila högtryck då partiklarna fångas under en längre tid i samma geografiska område.

I denna artikel kommer vi fokusera på den vattenbaserade dimbildningen, som hör vintern till.

Hur bildas dimma?

Fukt finns i all luft. I det rum du sitter i just nu finns det stora mängder vattenånga. Dimma bildas när vattenången i luften övergår till fast form och faller ut i små vattendroppar. För att vattenången ska kunna falla ut krävs det att luften antingen blir mättad, eller att temperaturen sänks.

Ett luftpaket vid en viss temperatur kan innehålla en viss mängd vattenånga. Om antalet vattenpartiklar ökas i luftpaketet, till exempel genom regn, kommer luftpaketet till slut bli mättat och inte kunna mottaga mer vattenånga. Resultatet blir att vattenången faller ut och bildar dimma. Ett bra exempel på detta är fukten som bildas i ditt badrum efter att du duschat (tillfört fukt) i badrummet.

Omvänt kan ett luftpaket också falla ut sitt vatten om temperaturen på luftpaketet sänks. Det beror på att varmare luft kan innehålla mer fukt i förhållande till kallare luft per volymenhet. Ett praktiskt



exempel på detta är morgondimma och dagg, som bildas under de kalla morgontimmarna.

Höstdimman

Dimbildning är viktigt för dig som pilot – speciellt om du avser flyga mörker under vintern. Det är vanligt att dimma bildas efter solnedgången när temperaturen sjunker. Efter mildare perioder med smältande snö finns det också en stor mängd fukt i luften.

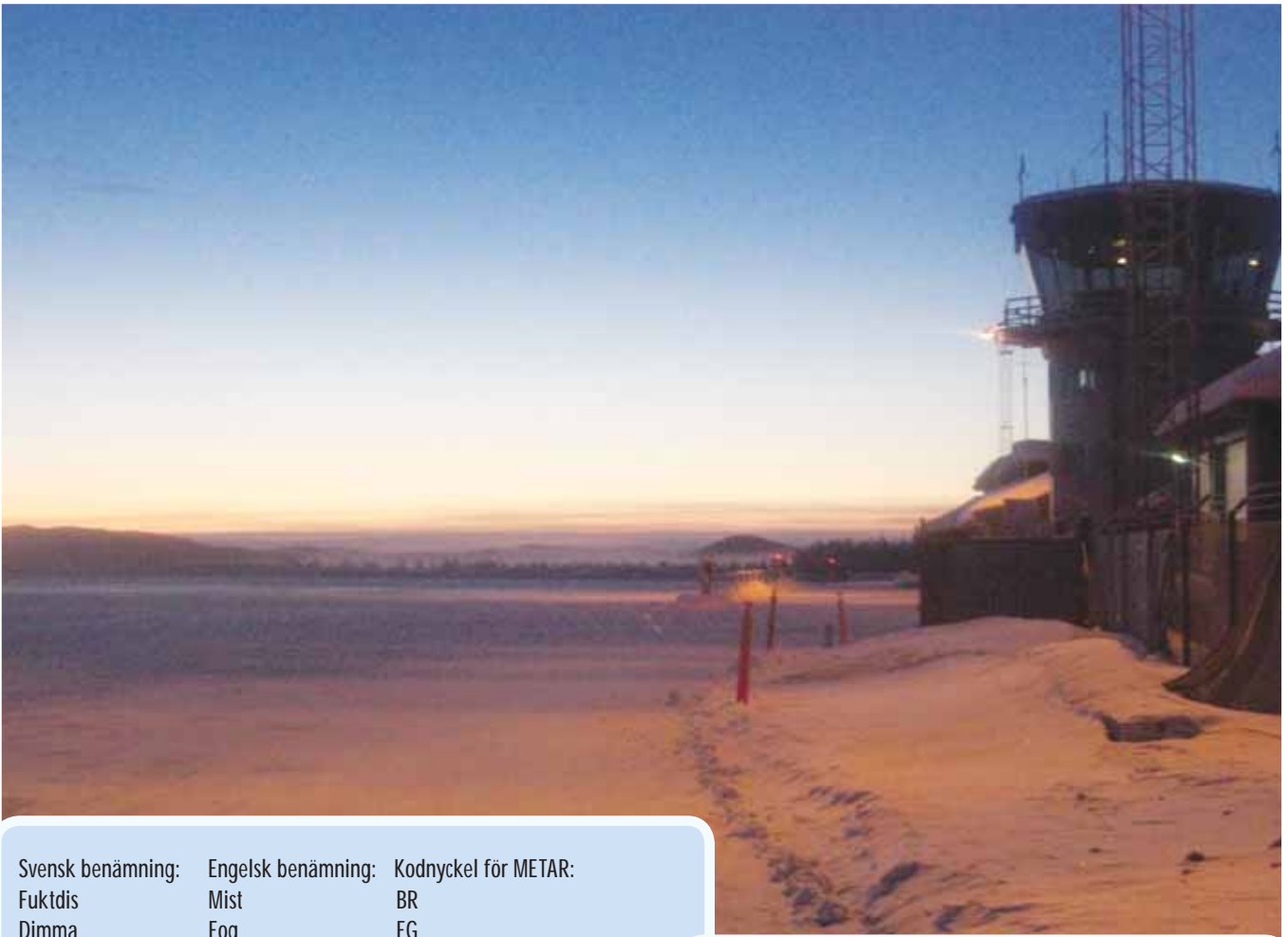
METAR och TAF är bra hjälpmedel för att upptäcka om det finns risk för dimbildning – men de måste användas med sunt förnuft. Ett vanligt misstag är att inte titta på en TAF:s giltighetstid. Ofta stänger flygplatser på kvällen – och en TAF får aldrig vara giltig efter att flygplatsen stängt. Du kan alltså läsa en TAF klockan 20:00, som bara sträcker sig fram till klockan 22:00. Om dimbildning förväntas påbörjas klockan 23:00, kan TAF:en se oskyldigt positiv ut.

I METAR kan du utläsa luftens dagg-

punkt. Daggpunkten är temperaturen där vattenpartiklarna kommer att börja fallas ut för den rådande fuktigheten i luften. Är temperaturen och daggpunkten någon grad ifrån varandra, och solen precis börjar gå ner, ska du vara mycket kritisk till kvällens väder. På så sätt gör du dig en egen prognos för kvällen, även om en TAF inte finns tillgänglig eller kommer att löpa ut. Ett samtal till en flygmeteorolog skadar inte heller.

Inversioner

I fuktig, varm luft är risken hög för imbildning på flygplanet, och på rotor – om flygplanet är kallare än luften. Under vintern är det vanligt med inversion, där temperaturen ökar med ökad höjd. Det händer då och då att ett kallt flygplan stiger upp i den varmare och fuktigare luften på höjd, och då bildas snabbt imma på flygplanets ruta. Vid vissa tillfällen har dimman varit så kraftig att flygningen helt fått övergå på instrument. Se till att flyga på dina



Svensk benämning:	Engelsk benämning:	Kodnyckel för METAR:
Fuktdis	Mist	BR
Dimma	Fog	FG
Dis	Haze	HZ
Låga bankar	Shallow fog	MIFG
Höga bankar	Fogbanks	BCFG
Partiella bankar	Partial banks	PRFG
Vertikalsikt	Vertical visibility	VV

Publicerat värde:	Förklaring:
R09/1100	Sikten vid bana 09 är 1 100 meter
R09/1100U	Sikten vid bana 09 är 1 100 meter och är på väg upp
R09/1100D	Sikten vid bana 09 är 1 100 meter och är på väg ner
R09/1500P	Sikten vid bana 09 är mer än 1 500 meter

RVR och metrologisk sikt

I METAR rapporteras ibland sikten som ett metrologiskt värde i meter (exempelvis 4000), och ibland som ett så kallat RVR-värde. Det bör veta är att RVR-värdet oftast är högre (alltså mer positivt) än det metrologiska värdet. Förklaringen ligger i att det metrologiska värdet uppmäts visuellt från exempelvis flygtornet. Flygledaren eller metrologen tittar ut genom fönstret mot ett känt föremål (till exempel en mast eller ett hus) på ett känt avstånd. Uppmätning av RVR-värde sker automatiskt med hjälp av Ijustmätning mellan två utplacerade master, som står på ett känt avstånd.

instrument och fortsätta stiga och ligg rätt på vingarna (för att komma bort från marken) om detta skulle inträffa, och se till att veta hur rutans defroster fungerar.

Annan dimma

Den dimma som bildas på kvällen, natten och morgonen kallas för strålningsdimma, eftersom värmeutstrålningen från marken sänker temperaturen.

Det gäller att vara observant på de

andra vanliga dimbildningsorsakerna – där advektionsdimman sticker ut som nummer ett. Advektionsdimma bildas när varm och fuktig luft tvingas över ett kallt underlag. Denna dimma är vanlig nära kusten under vinter, när temperaturerna över land är under noll, men vattnet ute på havet och sjöar inte är fruset. Blåser det in mot land, färdas ”varm” fuktig luft in över det kallare underlaget, avkyls och bildar kraftig

dimma. Advektionsdimma kan snabbt skölja över en kustnära flygplats och kan vara väldigt ihärdig.

En annan form av dimma är frontdimma – en siktnedsättning som skapas när fukt tillförs i form av nederbörd framför en varmfront. Denna typ av dimma är mindre lömsk, eftersom den ger mer förvarning, och är därför lättare att undvika.



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B



Pistol ska även kunna skjutas från en motorcykel. Motorcyklisterna, hundförarna och piloterna inom hemvärnet är alla utrustade med pistol för närskydd.

FFK knep medaljer!

Nu kan alla FFK:are sträcka lite extra på sig – och böja sina knän i ordentlig skjutställning. När rikshemvärnschefens mästerskap i pistol anordnades knep piloterna hälften av topplaceringarna.

Att vara beväpnad i cockpit är ingen lek – det vet alla som genomgått pistolutbildning inom FFK. Även om det i vardagsövning inte flygs med skarp pistol ombord (i de lägen det krävs används istället en atrapp) så är FFK:s hemvärnspiloter medvetna om det tunga ansvar som åligger varje pilot som är beväpnad.

Ett av de främsta syftena med skytte-tävlingar inom hemvärnet är att sporra pistolanvändarna att träna skytte och därigenom bli bättre skyttar och hemvärnssoldater. Det bidrar till god stidsförmåga men också till säkerhet och teknisk kunskap om sitt vapen.

Att vara pilot inom FFK:s hemvärnsgrupper innebär en hel del gröntjänst. Utöver kärnverksamheten i flygplanet deltar varje år piloterna vid minst ett

övningstillfälle tillsammans med de ordinarie soldaterna i hemvärnskompanierna. Utöver skytte tränas bland annat samband, logistik och exercis.

Skarpskjutna flygare

SM i militärt skytte anordnades i Boden tidigare i år. 30 deltagare från hela landet deltog i rikshemvärnschefens mästerskap i pistol. Inte var det heller fy skam att piloterna fick äran att åka transportflygplan (typ Herkules) till tävlingarna. Bengt Flodin, tävlingsledare för Rikshemvärnschefens mästerskap i pistol, berättade för tidningen Hemvärnet att mästerskapet varit rolig:

- Vi har genomfört militär snabbmatch på bana men också fältskjutning med pistol. Fältskjutning som är nytt för i år har många sofistikerade och roliga skjutstationer. Roligaste är dock den

när skyttarna sittande på motorcyklar ska träffa givna mål.

Vilka blev då FFK:s stoltheter under skyttetävlingarna? Jack Nyman från Kalmar län knep förstaplatsen i grenen ”snabbmatch.” Jack blev även andrapristagare i grenen ”fältskjutning.” Även Peter Jonsson från FFK i Norrbotten knep medalj genom en tredjeplats i ”fältskjutning.” Värt att nämna är också att piloterna Germund Eriksson från Kalmar och Christian Lönn från Västra Götaland båda tog sig till fjärdeplats i varsinn gren.

FFK:s piloter lyckades kamma hem mer än hälften av topplaceringarna, trots att bara var fjärde skytt kom från flyggrupperna ute i landet. Grattis önskar FFK-Nytt!

Text: Martin Trankell
Foto: Christer Siverud