



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 2 - Maj 2013



Årsrapport 2012

SAR-helikoptern + Göteborgs segelflyg 80 år + Ungdomsspanare



FFK-Nytt

Tidning för Frivilliga Flygkårens medlemmar och samarbetspartners

Ansvarig utgivare:

Ulf Karlsson

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

Lämna gärna material fortlopande. Sista dag att lämna material till nästa nummer: 28 juli 2013

I DETTA NUMMER



Göteborgs Segelflygklubb firar 80 år i augusti med ett stort fly-in. Vår reporter Ingvar Bragd åkte på ett besök och fick veta mer om hur segelflygning kom att bli en av Västkustens stora flygssysselsättningar.

32

FFK lägger ytterligare ett verksamhetsår bakom sig. Organisationens verksamhet under 2012 summeras och framtiden diskuteras med start på sidan tretton.

13



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 VI MINNS VÅR KÄRCHFEN SVEN-INGE
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 BRONSVINGEN - EFTERTRAKTAD UTBILDNINGSMEDALJ
- 8 NYHETER
- 10 FOTOTEMA MAKRO
- 12 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 13 ÅRSRAPPORT 2012
- 25 RIKSDAGSBESÖK PÅ KÅRSTABEN
- 26 PÅ BESÖK VID RÄDDNINGSHELIKOPTERN I UMEA
- 32 GÖTEBORS SEGELFLYGKLUBB FIRAR 80 ÅR
- 34 FLYGSÄKERHETSTEMA SJÄLVINSIKT
- 36 FFK-NYTT OCH YOUNG PILOTS PÅ FACEBOOK



Representanter från Riksdagen och Försvarsutskottet besökte i början av 2013 Kårstaben för att diskutera FFK:s förmågor och framtid.

3



Bild framsida:

Värvadret är här - och detta veteranflygplan av typen Bücker Jungmann passar på att lufta vingarna. Foto: Dmitrij Karpenko



Tack Sven-Inge

- En eldsjäl har lämnat jordelivet.

Kårchefen för Frivilliga Flygkåren Sven-Inge Ander har hastigt avlidit, 65 år gammal. Han efterlämnade hustrun Annika samt barn och barnbarn.

Sven-Inge utbildade sig till privatflygare i slutet av 60-talet. Möjligheterna att utbilda sig vidare för att flyga yrkesmässigt lockade honom och Sven-Inge byggde på sitt certifikat för att bli kommersiell pilot vid sidan om sitt arbete som byggnadsingenjör. Med ett färskt kommersiellt certifikat fortsatte han sin utbildning och blev flyglärare. Många piloter runt om i landet har fått sin första skolning av Sven-Inge. Inkomsten som flyglärare är ofta osäker varför Sven-Inge drygade ut kassan med att flyga älginventering. En form av flygning som kräver stor precision och orienteringsförmåga.



Sin fortsatta karriär hade Sven-Inge under flera år som chef för Västmannaflyg, ett bruksflygföretag i Västerås. Allt eftersom han byggde upp sin erfarenhet som flyglärare blev han kvalificerad att bli kontrollant för Luftfartsverket och examinator av nyutbildade piloter. Det är många nervösa aspiranter som flugit upp och klarat sitt prov under Sven-Inges lugna ledning.

Under sin tid i Västerås kom Sven-Inge i kontakt med Frivilliga Flygkåren – en organisation han vid sitt frånfälle varit medlem i under drygt 40 år. Han började sin karriär som pilot i en flyggrupp och blev sedan flyggruppchef. År 1994 anställdes Sven-Inge som flygchef för hela Frivilliga Flygkåren och år 2000 efterträdde han Hasse Andersson som kårchef.

Under Sven-Inges säkra ledning förändrades FFK från att ha varit en flygkår för insatser åt civilförsvaret till att bli landets största flygorganisation för stöd till samhället under kris. Verksamheten bygger på frivilliga insatser och användandet av flygklubbarnas flygplan.

FFK genomför årligen cirka 9 000 flygtimmar i samhällets tjänst, både för Försvarsmakten och civila myndigheter. FFK är landets enda heltäckande resurs för kartläggning av skador efter till exempel stormar och andra väderstörningar. Som organisation har FFK bara en motsvarighet i världen och denna finns i USA.

Sven-Inge har gjort en mycket stor insats för att höja flygsäkerheten inom allmänflyget. Inom FFK råder en anda där flygsäkerheten sätts i högsätet och piloterna genomgår årligen utbildningar och tester med syfte att bibehålla en hög flygsäkerhet.

Svenskt klubbflyg låg alltid Sven-Inge varmt om hjärtat och saknaden efter honom i flygklubbvärlden är mycket stor. Utan hans insats hade vi inte haft den värdefulla förmågan att kunna stödja Svensk krisberedskap.

Vi saknar dig mycket Sven-Inge, men kommer oförtrutet att arbeta vidare i din anda.

*Lennart Myhlback, ordförande i FFK kårstyrelse
Tommy Wirén, vice ordförande i FFK kårstyrelse*



UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID

• Young Pilots grundkurser pågår löpande. Nästa grundkurs för ungdomarna är till hösten. Se på youngpilots.se.

• I början av juni kommer vi att ha första fortsättningskursen där vi utbildar YP i första delen för att kunna vara spanare för FIG-gruppen. De lär sig navigera och sköta TBOS-utrustningen.

• Det är flera län som nu börjar få in ungdomar men som saknar en YP-grupp som har en verksamhet. Vi från KS önskar få kontakt med er som kan tänka er att hjälpa till för att få igång en fungerande YP-grupp i ert län. Hör av er till Johanna Wintzell johanna@youngpilots.se eller till oss på kårstaben.



STANDARD OPERATING PROCEDURES

För att höja kvaliteten på våra flygningar och få en mer standardiserad flygning har vi tagit fram en SOP. KS har tittat på detta ett tag och tagit hjälp från flera av er ute i landet som flyger kommersiellt. De jobbar med detta hela tiden och har kommit med bra synpunkter till en SOP som vi nu lanserar inom vår flygverksamhet. SOP är ett levande dokument och kommer i framtiden att ingå i vår DHB.



BRANDFLYG

För att få flyga brandflyg i FFK krävs följande: Betald medlemsavgift, minst 100 timmar flygtid, utbildad att flyga brandflyg, Giltigt certifikat och medical där kopior av dessa är inskickade till KS. Inskickade flygtidsuppgifter. Flygningen ska vara beordrad av CPIL. Det krävs inte en PFT, men CPIL måste ha kännedom om personens flygkvalifikationer.



GÅ MED I HEMVÄRNSFLYGET

• Behovet av nya hemvärnsflygare kvarstår – gärna kvinnliga. Kontakta närmaste gruppchef eller länsflygchef. Dessa lämnar sedan sitt förslag till kårstaben för fortsatt handläggning av utbildning och avtalsskrivning.

• Från och med 2014 kommer antagningsrutinerna att förändras. Det är därför extra viktigt att vara ute i god tid för att inte tappa tempo i rekryteringen. Formalia, intervjuer och grundläggande soldatutbildning för frivilliga (GU-F) med mera utbildningar ska hinna göras i tid.

• GU-F är två veckor lång. På schemat står

sjukvård, vapentjänst, skyddsvaktstjänst och fälttjänst, samt teoretiska pass om soldatreglerna och Försvarmaktens värdegrund.

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



VIKTIG INFO FRÅN FLYGCHEFEN

Max ålder i våra flyggrupper

Vi har på KS fått flera frågor om hur länge man får vara operativ pilot i FFK?

Svaret är - att det beror på. Det finns ingen formell övre åldersgräns för FFK:s verksamhet.

• När det gäller Hemvärdet finns en gräns på 70 år för att vara hemvärnssoldat, HvH 2010 sid 8, 6§. "Avtal om tjänstgöring i hemvärdet som hemvärnssoldat får gälla längst till och med den månad hemvärnssoldaten fyller 70 år". Då du inte kan vara hemvärnssoldat kan du inte flyga inom HV.

• Däremot kan du bli aktiv i en annan flyggrupp om det finns plats i Flyginsatsgruppen FIG eller placeras i Resursgruppen RG. Formellt sett kan du delta i verksamhet som ex. sjöbevakning, brandflyg om du har den utbildningen och uppfyller övriga kompetenskrav.

FFK-PFT

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

Kårstaben sänder listor med uppdrag till FFK-lärare som genomför FFK-PFT med berörda piloter i FIG/SIG och HV. Det är dock viktigt att du som pilot följer upp att du är behörig att flyga. Det innebär giltigt cert, medic och klass men också en FFK-PFT eller PC de senaste 365 dagarna.

Har du inte det så kontakta kårstaben för att ordna med en FFK-PFT.

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

• Under FFK:s interna flygoperativa utbildningar integreras FFK-PFT i utbildningen, som exempelvis lågflyg, spaningsflyg, kraftledning, formation, med mera.

Lågflygbevis

Vi kommer att göra på följande sätt gällande lågflygbevisen:

Länsledningen kommer att få ut listor på de som har lågflygbevis i länen. Länsledningen går igenom dessa och stryker de som inte i framtiden behöver ha ett lågflygbevis då de inte ingår i gruppen eller är på väg ur den i närtid eller av annan orsak anses som olämplig. När det är klart skickas det in till kårstaben. Kårstaben stämmer av länsens redovisning med om medlemmen har gjort följande:

- Betalat medlemsavgiften för 2013
- Lämnat in kopior på Cert, medical och klassbehörighet
- Skickat in flygtidsuppgifter
- Genomfört en PFT eller utbildning senast under 2012

Om allt är på plats kommer ett nytt lågflygbevis att skickas ut i slutet av maj månad. Vad händer om det inte är OK? Saknas några uppgifter kommer vi att meddela ut detta till medlemmen och länsledningen.



KONTROLLERAD MILJÖ

• För uppdragsverksamhet och vid lågflygning krävs det att flygplanet finns i fullt kontrollerad miljö. Flygplansägaren äger frågan om flygplanet ska föras in i den kostsammare kontrollerade miljön eller inte.

• Daniel Forsberg på kårstaben hanterar försäkringskopior och uppdaterar status på flygplan. Han försöker även skicka ut påminnelse när vi saknar gällande dokument. 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 den vanligaste bristen att KS saknar kopia på gällande försäkringsbrev.

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

ÅRETS REGIONALA SAMÖVNING

2013-års upplaga av RSÖ genomförs på Piteå flygplats. Planeringsarbetet pågår för fullt och samverkan med ett antal krisberedskapsansvariga aktörer kommer som vanligt att ingå.

Trafikverket, räddningstjänsten, länsstyrelsen, kraftbolag, sjö- och flygräddningscentralen, Sjöräddningssällskapet och kanske ytterligare någon. Tommy Wirén håller som vanligt i taktpinnen i sin roll som projektledare för vårt civila engagemang i krisberedskapen.



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 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 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**

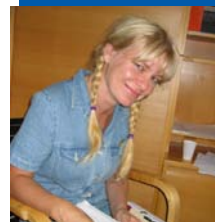
Utebliven flygtids- o certifikatrapportering = ingen flygning.

Personal på Kårstaben

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

Händelser som påverkar vår flygning sker hela tiden. Det kan vara händelser i luften men även på marken. Små händelser (som att exempelvis en lampa inte fungerar) kan vara ett symptom på andra saker som att en verkstad inte sköter sig eller ett dolt elektriskt fel.

Det är därför viktigt att ni skriver störningsrapporter så att vi snabbare kan se trender för att undvika allvarligare händelser.



Många händelser och störningar kan relateras till brist i kommunikation. Det kan vara kommunikationen till flygledaren, övningsledaren eller mellan besättningen. Det är inte bara när vi flyger som händelser inträffar, utan även på marken när vi planerar eller i det vardagliga livet. Några av oss har lättare för att prata – samtidigt som andra tycker att de som pratar gör det för oss alla. Detta kan bli ett problem om vi inte pratar med varandra.

Vid en landningsövning på ett okontrollerat fält kom ett utländskt plan och ropade upp på engelska med avsikt att landa på fältet. Ingen av de lokala planen började prata engelska för att hjälpa den utländska besättningen. De fortsatte att prata svenska. Den utländska piloten lär ha blivit ganska stressad över att det fanns tre flygplan på frekvensen men ingen aning var de var. Inte förrän övningsledaren gick in och sa åt piloterna att prata engelska så började de göra det (bra övningsledare). På så sätt löstes problemet.

Orsaken till att de svenska piloterna inte pratade engelska kan vara att de gör det så sällan att känner sig osäkra. Grundregeln är att om det kommer en utländsk pilot på frekvensen så ska övriga plan i närområdet gå över till att prata engelska. Jag uppmanar er att träna er på er engelska radiofraseologi när ni är ute och flyger.

En annan notering som jag gjort är att vi kan bli bättre i vår kommunikation i cockpit. I våra utbildningar inom FFK har ni fått en del kommandon – detta för att underlätta när vi

utför olika uppdrag. Ett exempel är att vi anmäler hinder, exempelvis genom att säga ”mast klockan ett.” Dessa kommandon är till för att höja flygsäkerheten men också för att underlätta när vi byter besättningar mellan grupperna. Det är tydligt att när besättningen kommunicerar med varandra blir resultatet också ett mycket bättre utfört arbete. För att underlätta för er har kårstaben tagit fram en SOP – Standard Operating Procedures där vi för varje insatstyp tar upp de kommandon som besättningen kan behöva. SOP:n är tillsvidare ett komplement till vår DHB men kommer att bli en bilaga i framtiden.

En effektiv SOP förklarar vem som ska utföra uppgiften, vilket material behövs, var uppgiften kommer att äga rum, när uppgiften ska utföras och hur personen kommer att utföra uppgiften. Utveckling och användning av standardrutiner minimerar variation och främjar kvalitet genom ett konsekvent genomförande av en process eller förfarande inom en organisation.

SOP:n finns på internet tillsammans med våra handböcker. Läs den och använd den. Har ni synpunkter så meddela oss på kårstaben – så ska vi göra den ännu bättre. Av varandra kan vi lära oss att bli bättre men för att göra det behöver ni kommunicera med varandra och oss på kårstaben.

För kom ihåg att det alltid är roligare att flyga säkert.

Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK



Ungdomsspaningskurs inom FFK

Sista helgen i februari arrangerade Young Pilots den numera återkommande grundkursen vid Kårstabens lokaler i Nyköping. Kursen är den första av totalt tre för att bli fullvärdig spanare och få följa med som spanare ombord under skarpa insatser med FFK. Ombord ska spanaren sköta just spaning och fotografering med det nya systemet TBOS.

Kursen hölls centralt på Kårstaben i Nyköping och deltagarna hade rest långväga från olika delar av landet – från Kiruna i norr till Malmö i söder. Under kursen fick deltagarna en introduktion till flygets värld. Vilka typer av flygplan finns det, vad är ett lufttrum, när får jag flyga själv och vilka certifikat kan jag ta? Inom meteorologin fick deltagarna lära sig mer om vad som påverkar vädret och hur en flygare måste kunna om vädrets makter. Vad är lufttryck, vilka molntyper finns det och vilka ska piloten undvika? Den ständigt återkommande sloganen var att undvika CB-molnen. Molntyperna är många och det är klurigt att hålla isär de många namnen. Cirrostratus, altocumulus och nimbostratus kan lätt sätta myror i skallen.

Nästa ämne som togs upp var radio-kommunikation. Här diskuterade vi vilken kommunikation som egentligen sker mellan flygplanen och flygledaren i tornet. Efter en genomgång fick deltagarna själva prova på. Alla turades om att vara flygledare och pilot. Detta var en övning som skulle visa sig ganska svår till en början, men som flöt allt bättre efter lite övning.

Hur planeras en flygnavigation?

Som en del i kursen skulle vi också få lära



Foto: Bengt Olle Nilsson

oss mer om Frivilliga Flygkårens och dess organisation. Vem är det som styr verksamheten, hur många län är inblandade och hur ser organisationskartan ut? Vi diskuterade även FFK:s huvuduppgifter.

Det sista ämnet som togs upp var navigation. Här fick deltagarna först en introduktion om hur kartor är uppbyggda och sedan en grundkurs i det en pilot behöver veta för att planera med hjälp av kartor. Snart var deltagarna själva igång (med assistans från lärarna) att lägga upp en flygrutt som tog dem till Väingsö och tillbaka till Skavsta. En mycket lärorik och intressant övning för samtliga deltagare.

Mellan lektionerna fanns det även tid för hopp och lek. Rasterna tillbringades av många andra YP-ungdomar ute vid den närbelägna bana 26. Här kunde vi se de stora Boeing och Airbus-planen varva upp och avgå mot sina destinationer ute på kontinenten. Lördagskvällen tillbringades på sporthallen inne i Nyköping där det bjöds på bowling och taco-mys – det var

mycket uppskattat av samtliga deltagare. Väl tillbaka på Kårstaben tillbringades resten av kvällen med att äta gott och umgås – vissa tog även tillfället i akt att plugga på inför provet som skulle genomföras nästa dag. Spänningen var påtaglig och många gick igenom sina anteckningar och förhörde varandra till långt in på småtimmarna.

Bronsvingar

Nästa dag var det alltså dags för examineringsprovet – ett prov som ger deltagaren sina första vinge: Bronsvingen. Spänningen under frukosten låg som ett moln över bordet och många tog tillfället i akt att läsa på lite extra sådär i sista minuten. Många var nog lättade när provet var avslutat och resultaten delats ut. Alla fick sina vingar denna gång! Att döma av samtalen som gick så kommer fortsättningskurserna, som ger en silvervinge, inte vara några problem att fylla framöver.

Text: Andreas Eriksson

Privata drönare på gång?



Bild: Will Ross

USA är världsledande på området drönare – obemannade flygplan och helikoptrar. Nu skissar flera amerikanska myndigheter på nya lagar, som ska tillåta privata drönare att i begränsad form få operera i civilt luftrum.

I dag är det nästintill uteslutande försvarsindustrin och nationella myndigheter som har tillgång till det förarlösa flygplan. I USA har de nationella luftfartslagarna länge varit en het potatis för drönarindustrin. Förespråkare hävdar att de specialluftrum som måste upprättas för flygning med obemannade luftfartyg över en viss storlek sätter käppar i hjulen för utvecklingen av ny teknik.

Vinningen med att utveckla den civila drönarmarknaden spås ligga inom det traditionella nytto- och bruksflyget med uppdrag som spaning, gränsövervakning, fotografering och geomätning. En civil drönamässa i Las Vegas (arrangerad av en lobbyorganisation med intressen i marknaden) besöktes under fjolåret av flera stora industrikoncerner.

FAA sätter säkerheten främst

Exakt hur långt drönarreglerna kommer att sträcka sig är ännu oklart. FAA är fortfarande restriktiva med att lova för mycket och tillsvidare föreligger det restriktioner gällande maxvikt för drönarna, samt ett förbud för flygning över 400 fot utan specialtillstånd.

– Användning av drönare i civilt luftrum har andra prioriteringar. Civila krav på ett fungerande luftrum, speciellt i områden med hög tillförlitlighet, är ofta högre. Allmänhetens förväntningar på flygsäkerhet driver vår väldigt höga standard, skriver FAA på sin hemsida.

Japan bygger passagerarjet

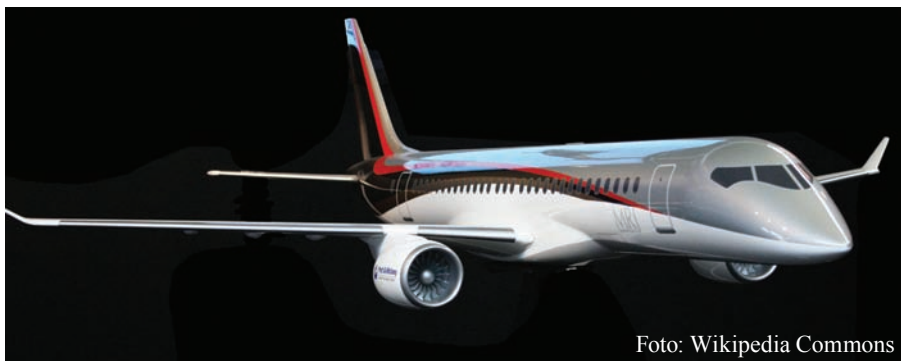


Foto: Wikipedia Commons

Industrilandet Japan kommer i slutet av 2013 att leverera ett regionalt jetflygplan med plats för upp till 90 passagerare – byggt av Mitsubishi. Lanseringen innebär att Japan tar plats på världsmarknaden som ett av de få länder som levererar passagerarflygplan.

Japanska företag har länge varit viktiga underleverantörer till framför allt Boeing – det nya flaggskeppet Boeing 787 är fyllt med japansk teknologi. Anledningen till landets framträdande roll som underleverantör är historisk. Efter det andra världskriget förbjöds Japan att utveckla egna flygplan – men det var naturligt att bygga upp landets ekonomi genom export av högteknologiska varor till USA.

– I flera decennier har vi varit begränsade till att leverera delar till andra passagerarplan. Nu tar vi oss äntligen in på ett nytt område, säger Teruaki

Kawai, som är VD för Mitsubishi aircraft corporation, vid en intervju med tidningen New York Times.

Regionalflyget en separat marknad

Det nya flygplanet kommer att ha en kapacitet på cirka 70 till 90 passagerare beroende på version och kabininredning. Räckvidd och kostnadsprojekteringen innebär att Mitsubishis första maskin kommer att bli ett regionalt flygplan och därför inte konkurrera med exempelvis Boeing och Airbus.

New York Times uppger att det redan finns 165 beställningar men att Mitsubishi räknar med över 5 000 leveranser inom de närmaste 20 åren. De företag som den japanska utvecklaren kommer att konkurrera med är främst kanadensiska Bombardier och brasilianska Embraer på regionalmarknaden.

Nya certifikatregler viktiga för flygplansägare

I början av april trädde de nya svenska reglerna för flygcertifikat ikraft. Införandet har under de gångna månaderna väckt visst debatt, speciellt för flygplan som innefattas av Annex 2.

En het potatis för många har varit om flygplan som inte innefattas av det europeiska regelverket, så kallade Annex 2-flygplan, och om flygtidserfarenheten i dessa kan komma att räknas till piloternas EASA-certifikat. Transportstyrelsen

meddelar att så kommer att ske.

Flera grupper engagerade sig i frågan om huruvida flygtiden i Annex 2-flygplan kan räknas till upprätthållandet av ett flygcertifikat med en EASA-stämpel. Transportstyrelsen ställer sig positiva till att flygplan i klassen enmotoriga kolvmotorflygplan (SEP) som ingår under Annex 2 också ska kunna användas för att bibehålla behörigheten genom flygtid eller genom kompetenskontroll (PC). Mer information finns på transportstyrelsen.se

Flygbolaget tar betalt för din vikt

Det blev uppståndelse i media när en forskare i mars drog slutsatsen att passagerarens vikt också bör avgöra eller i alla fall påverka biljettpriset på en flygning. Bara ett par veckor senare blev Samoa Air först i världen med att införa kilopris på biljettpriset ombord.

Att passagerarens vikt påverkar flygningen är kanske något som gemene man inte alltid tänker på – men ju högre vikt på flygplanet ju mer bränsle drar också flygningen. Det är varken miljövänligt eller kostnadseffektivt. De senaste åren har också den ökande medelvikten varit på flygsäkerhetstapeten, då de standardvikter som används i Europa börjar bli för klena. Enligt forskaren Bharat P. Bhatta är lösningen att börja låta passagerarens vikt direkt influera biljettpriset. Han föreslår flera lösningar såsom att låta kilovikten direkt bestämma priset, eller att dela in passagerarna i viktclasser, eller erbjuda rabatt för lägre vikter.



Kilopris på biljetten

Samoa Air blev först med att anamma den nya idén. Varje kilo kostar ungefär en amerikansk dollar. Då räknas även väskan med i detta pris. Faktum är att flygbolaget, som är beläget i ett av de mest fetmadrabbade länderna i världen har använt prismodellen sedan november. Men det var först i slutet av mars,

som även amerikanska myndigheter godkände kilopris för flygbiljetter och flygbolagets internationella rutter också kunde inkluderas i prismodellen.

– Flygplan opererar efter vikt och inte efter antalet säten, och passagerarna borde utbildas på denna viktiga punkt, berättar flygbolagets företrädare Christ Langton för World News.

Ja till utbyggnad av Ronneby

Regeringen fattade i mars beslut om att Ronneby garnison och flygflottilj ska byggas ut. Beslutet innebär att flottiljbasen kommer att genomgå omfattande nybyggnationer av start- och landningsbana samt övriga faciliteter.

Inom försvarsmakten möttes beslutet med glädje – även om det för många kom som en överraskning.

– Beslutet är mycket bra för Försvarsmakten och F 17:s framtid och för de delar av Helikopterflottiljen som verkar från F 17. F 17 och 3:e helikopterskvadronen kommer nu att kunna leverera de förmodar som efterfrågas på ett effektivt och rationellt sätt, dessutom säkerställer detta den civila luftfarten vid flygplatsen, berättar Gabor Nagy, som är chef för Blekinge flygflottilj.

Omfattande utbyggnad väntar

Investeringen är omfattande och innebär att start- och landningsbanorna kommer att byggas om. Övriga satsningar



Foto: Johannes Jansson - norden.org

kommer att ske på uppställningsplattor, flygledningstorn, tankanläggning och även speciella parkeringsfickor för transportflygplan av typen Herkules men också det nya, betydligt större flygplanet av typ C-17. Det uttrycks också på försvarsmaktens hemsida att det kommer finnas utökad plats för incidentberedskapen. Totalt beräknas investeringen kosta 647 miljoner kronor.

– Det är glädjande att regeringen nu har kunnat ge klartecken till den här stora investeringen. Satsningarna kommer både att tydligt förbättra försvarsmaktens kapacitet i regionen och också vara viktig för den civila flygtrafiken i Blekinge. Det kommer också att ge en stor mängd arbetstillfällen till regionen, vilket naturligtvis är positivt, säger civilminister Stefan Attefall via Regeringens blogg.

Text alla nyheter: Martin Trankell

MAKRO

FLYGSVERIGE I FOTO

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

1

1 Trafik i sikte: Johan Petterson från Stockholm, en av FFK:s många frivilliga sjöinformationspiloter, håller koll på roteettan under en formationsflygning – samtidigt som fotografen Christer Dahlgren skymtar fram i vänsterkant.

Foto: Christer Dahlgren

2 Världen på kant: Niklas Eriksson från Västerås drar sig inte för att se världen ur ett annat perspektiv. Vårflygning när den är som bäst sker upp- och ner eller på högkant, om du frågar den här mannen. Kanske var det tur att kameran satt kvar vid landning!

Foto: Niklas Eriksson

3 Hemvärnsövning: Vid Hagshultsbasen i Småland samlades under hösten ett gäng hemvärnspiloter för att delta på gruppens årliga krigsförbandsövning. Fotografen Per Wernholm hälsar att "pojkarna" i gruppen är en skön blandning – alla personer som gör FFK och allmänflyget så oemotståndligt roligt, intressant och lärorikt att vara en medlem av. Övningen? Den gick också bra med flera uppdrag slutförda per pilot!

Foto: Per Wernholm

4 Fartygsträff: Tankerfartyget Zaliv Anadyr fastnade i FFK:s kamera under ett sjöbevakningsuppdrag tidigare i år. Spanaren som tog den läckra bilden heter Bengt Blomqvist, som flög tillsammans med sjöbevakningspiloten Bengt Olle Nilsson.

Foto: Bengt Blomqvist

5 Vårdrag: Här kommer en vårbild från Martin Jonsson fotograferad på Borlänge flygplats. Segelflygsäsongen drog igång tidigt i år – den sista mars drogs det första släpet framför de töande skidbackarna från den långa asfaltsbanan inne i Sveriges mitt.

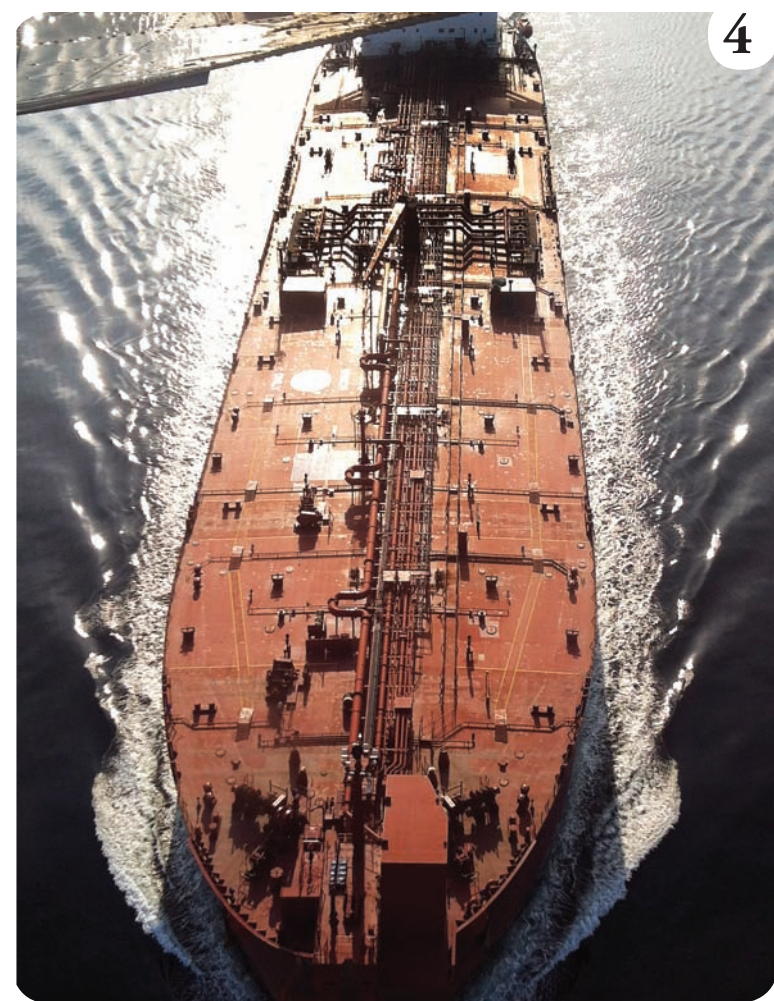
Foto: Martin Jonsson



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 enbart till medlemmar. Aktuella priser januari 2013. Porto och emballagekostnad tillkommer. Vi reserverar oss för att den önskade varan kan ta slut.



FFK märke
påstrykbart
10 kr



Blazermärke
broderad
190 kr



Keps
50 kr



Young Pilots
Keps
50 kr



Banderra
30 kr



**Flygplans-
klocka FFK**
9 cm bred
100 kr



Reflexväst, FFK strl M, L - 30 kr
Reflexväst, YP strl M - 30 kr



Nyckelring, YP
5 kr



Flygkalender 2013
100 kr



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



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



Nyckelband i siden
FFK, YP
5 kr



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

Frivilliga Flygkåren 2012

Vi lägger ännu ett flygande år bakom oss. På följande tio sidor beskrivs organisationens verksamhetsår 2012 i förkortad form. Om du vill läsa mer ur årsberättelsen kan du vända dig till FFK:s kårstab.





Foto: Folke Dahlberg

FFK:s organisation

Organisationen har två aktiva delar. En del för det civila samhällets behov – Krisberedskapsflyg och en del för Försvarsmakten. Den senare delen består av hemvärnsflyg (FFK-HV) och sjöinformationsflyg (FFK-SIG).

Krisberedskapsflyget är organiserat med en till två flyginsatsgrupper (FIG) i varje län beroende på länets storlek. I FIG ingår avtalsbundna piloter som inom två timmar efter larm ska kunna utföra olika typer av uppdrag. För rekrytering och ungdomsverksamhet finns en resursgrupp (RG) i länen.



Foto: Bengt-Olle Nilsson

Information om verksamheten

Information till medlemmar och myndigheter har bland annat skett genom FFK:s webbsida ffk.se och genom medlemstidningen FFK-Nytt. Tidningen har under året utkommit med fyra nummer. FFK har tagit fram informationsmaterial bland annat roll-ups och så kallat profilmaterial, som medlemmar i flygavdelningarna kan låna. Länsflygavdelningarna har genom att delta i olika frivilligarrangemang, flygdagar, utställningar samt regementsdagar och andra viktiga informationsmöten medverkat till att sprida information om FFK som en del av totalförsvaret.

Det finns ett behov av att med viss periodicitet samla ledningspersonal från både central nivå och från länsflygavdelningarna för att informera om FFK:s utveckling och inte minst ge tillfälle för chefer samt gruppchefer inom flyggrupperna från de olika länsflygavdelningarna att träffas.

En tvådagarskonferens ombord på fartyget Cinderella i januari 2012 lämnade utrymme för både schemalagd information och tid för erfarenhetsutbyte över funktionsgränserna. Konferensen blev mycket uppskattad enligt deltagarnas utvärdering och gav många uppslag till innehåll i kommande konferenser.



Under 2012 har styrelsen fortsatt arbetet med att anpassa verksamheten till samhällsutvecklingen. Flyginsatsgrupper (FIG) finns i samtliga län i landet. Målet med Flyginsatsgrupperna framgår av följande text:

"FFK ska bygga upp den operativa förmågan och kapaciteten genom Flyginsatsgrupper utifrån den riskbild som finns i dag, för att stödja samhället vid extraordinära händelser och göra insatser för att skydda och rädda människoliv.

Byggandet av lokala nätverk mellan FFK och samverkande myndigheter och organ är viktigt och däri ingår även andra frivilliga försvarsorganisationer."

Utvecklingsverksamhet har bedrivits för att uppfylla Försvarsmaktens olika behov. Under året har FFK i utbildnings-, övnings- och insatsverksamhet, trots ökad efterfrågan, endast producerat 6 477 flygtimmar, jämfört med 7 452 flygtimmar 2011. Minskningen beror på att brandflyget endast genererade tretton timmar mot normalt 1 000 till 1 500 timmar. Utöver detta bidrog bristen på flygplan godkända i tillståndspliktig verksamhet till den minskade produktionen. Det senare orsakas av Transportstyrelsens krav på att flygplanen ska vara i så kallad kontrollerad miljö.

Personalförsörjning

Organisationen uppvisar endast ett fåtal vakanser i vissa geografiska områden. Antalet medlemmar uppgick den 31 december 2012 till 2 094 (jämför 2 077 för fjolåret) varav 186 (119) är kvinnor och 511 (388) är ungdomar 15 till 25 år. I siffran ingår även medlemmar som inte har placerats i någon grupp. Under året har 352 medlemmar slutat och

Utbildningsuppdraget för MSB

Utbildningstyp	MSB:s uppdrag antal elever	Utfall antal elever
Allmän totalförsvarsutbildning	28	26
Introduktion till lågflyg	28	26
Grundutbildning lågflyg	24	17
Grundutbildning UWE	0	21
Grundutbildning SAR	6	6
Utbildning för Svenska Kraftnät	60	56
Utbildning för Trafikverket	48	39
Repetitionsutbildning FIG	22	224
Instruktörsutbildning	80	76
Kompletterande utbildning lågflyg	48	67
Grundutbildning strålningsmätning	8	8
Periodisk flygträning	80	91
Instruktörsutbildning	80	76
Utbildning TBOS	120	140

Foto: Folke Dahlberg

362 nya medlemmar tillkommit. Ledning och medlemmar i de 23 länsflygavdelningarna lägger ned ett stort arbete för att vidareutveckla FFK. Länsflygavdelningarna är den del av FFK som syns gentemot allmänheten.

Kårstaben var vid årets slut bemannad med fem heltids- och tre deltidsanställda medarbetare. Arbetsbördan med att administrera och stödja den omfattande verksamheten är mycket större än den fasta personalen hinner med. Konsulter och timanställda har därför anlitats i ökande omfattning i samband med kurser och speciella uppdrag.

Den ekonomiska situationen

FFK:s ekonomi är fortsatt stabil och årsomsättningen för 2012 var knappt 28 miljoner kronor. Av detta har 14,6 miljoner kronor betalats till flygklubbar för hyra av flygplan i samband med uppdrag för utbildning och övning.

Kommentarer om FFK:s framtid

Styrelsen ser med tillförsikt på framtiden beträffande uppdragsgivande myndigheters intresse för verksamheten. Totalt sett är medelstillsdelningen inklusive organisationsstödet större för 2013 jämfört med 2012 vilket är positivt. Det tyder på stor tilltro till FFK:s verksamhet och att verksamheten bedöms vara kostnadseffektiv.

Styrelsens ambitioner är att FFK i ännu högre grad ska inriktas på att vara en resurs som kan stödja samhället vid extraordinära händelser. Av största betydelse är hur organisationen fortlöpande kan förändras för att bli mer anpassad till samhällsutvecklingen med förändrade krav. FFK har under innevarande år fått en större betydelse i det framtida samhället genom nya uppdrag och utvecklingsprojekt. Styrelsen avser fortlöpande anpassa och utveckla verksamheten inklusive verksamhetens administrativa rutiner.

Dialogerna med uppdragsgivarna, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) samt Försvarsmakten, är mycket stimulerande och sker i ömsesidigt intresse. Det är, enligt styrelsen, viktigt för FFK:s framtida utveckling att det arbetet fortlöpande fortsätter i en lika öppen och positiv anda. Det är också mycket viktigt att fortsätta bygga upp samarbetet med andra frivilligorganisationer, intresseorganisationer och flygklubbar.

Transportstyrelsens förtroende för FFK förpliktar och utgör en förutsättning för att den operativa verksamheten kan bedrivas och utvecklas. Det förutsätter att FFK hela tiden lever upp till det ansvar som förväntas av organisationen.

Det är styrelsens intentioner att FFK ska fortsätta driva på och utveckla verksamheten i rimlig takt.



Utbildningsuppdraget för hemvärnet och marinen

Utbildningstyp	Uppdrag antal elever	Utfall antal elever
Instruktörskurs specialuppdrag	3	3
Instruktörskurs klassinstruktör	3	1
Grundutbildning lågflyg	15	15
Grundutbildning spaning	10	13
Grundutbildning mekaniker	10	6
Search and Rescue 1 – nöd vatten	30	26
STRIL-kommunikation	40	18
Kompletteringsutb. lågflyg	60	55
Kompletteringsutb. formationsflyg	32	32
Periodisk flygträning	100	99
Utbildningskonferens	60	52
Ungdomsutbildning	440	-

Utbildning

Foto: Martin Trankell

FFK har på grund av Transportstyrelsens nya krav inte i alla avseenden kunnat genomföra den utbildnings- och övningsverksamhet som myndigheterna har beställt. Utbildningsarbetet har ändå gått framåt med många uppdragstyper på agendan.

Samarbetet med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Försvarmakten samt andra myndigheter och samhällsorgan med ansvar för den svenska krisberedskapen är mycket gott. Detta har underlättat för FFK i arbetet med att sträva mot uppställda mål.

För personalen i hemvärnsflyggrupperna har den icke flygoperativa utbildningen skett vid hemvärnsförbanden inom respektive utbildningsgrupp. All grundutbildning i lågflyg har genomförts vid kårstaben i Nyköping. Lågflygutbildningen är en förutsättning för att sjöinformationsgrupperna och hemvärnsflyget samt insatsverksamheten inom FFK ska utvecklas vidare. Det har också en klart flygsäkerhetshöjande effekt.

Kompletteringsutbildning (KU) lågflyg har hög prioritet för att kvalitetssäkra den delen av flyggruppernas verksamhet. Även kompletteringsutbildning mörker har genomförts för två piloter.

Årets största övning

Årets regionala samövning (RSÖ) ägde rum på Flygvapnets bas i Hagshult. Besättningar från fyra länsflygavdelningar deltog i den stora övningen. Samverkan skedde med Svenska Kraftnät som ställde upp med ett MOLOS fordon (ett så kallat mobilt lednings- och sambandsfordon). I övningen deltog även länsstyrelsen i Jönköpings län, Trafikverket, Sjöfartsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Strålsäkerhetsmyndigheten samt flera räddningstjänster i Jönköpings län. Dessutom deltog frivilligorganisationerna Frivilliga radioorganisationen (FRO) och Frivilliga automobilkåren (FAK).



Följande insatser gjordes under årets RSÖ:

1. Störning och skador på kraftledningar
2. Avbrott och skador på järnvägar
3. Störning och skador på vägar
4. Undsättning av människor med Trafikverkets bandvagnar
5. Insats med kommunal räddningstjänst.
6. Informationsöverföring till länsstyrelsen vid översvämning
7. Sjöräddningsinsats
8. Mätning av radioaktiv strålning
9. Sändning av digitala bilder från flygplan till ledningsorgan med utrustningen TBOS

Fortsatt hög klass

Repetitionsutbildningen för både de civila och militära delarna inom FFK har bedrivits på regional nivå. Utfallet av dessa utbildningar är bra och ledningspersonalen i länen har bemödat sig att genomföra väl förberedda och meningsfulla övningar, trots de svårigheter som uppkommit på grund av den beskurna tillgången på flygplan.

Sammanfattningsvis kan styrelsen konstatera att organisationerna för Hemvärnsflyg och Krisberedskapsflyg är av hög klass och uppfyller väl de krav och mål som ställs på organisationen. Samarbetet med Försvarmakten, MSB och övriga uppdragsgivande myndigheter har varit ömsesidigt givande inte minst inom insatsverksamheten för kompletterande övning. Styrelsen är väl medveten om den fina insats som görs av ledningspersonal och medlemmar i länsflygavdelningarna.



Hemvärnets år i korthet

Uppdraget från Försvarmakten för den krigsplacerade personalen inom hemvärdet har varit att uppnå och utbilda det önskade antalet krigsplacerade i landet. Vid årets slut fanns 278 befattningar för krigsplacering inom FFK-HV. Totalt finns 218 personer placerade i HV-flygorganisationen, varav åtta är kvinnor. Tillgången till sökande för krigsplacering inom FFK-HV är i huvudsak god.

I hemvärnets underrättelsekompanier ingår 14 av FFK:s 32 flyggrupper. Detta är en viktig roll för FFK som tillför Försvarmakten en flygande resurs för underrättelseinhämtning. FFK har trots de ökade luftvärdighetskraven, dock med vissa inskränkningar, kunnat genomföra HV- och SIG-uppdraget från Försvarmakten.

Samverkan med Flygvapnet

Under året har Flygvapnet och FFK fört samtal om hur FFK eventuellt skulle kunna medverka i FV:s övningar. Idéer och förslag har väckts och kommer att konkretiseras i olika typer av insatser som kommer att kräva en utvidgning av FFK:s flyggrupper. Detta skulle inledningsvis startas med en flygvapenflyggrupp (FV-flyggrupp). Detta kan ske under förutsättning att medel blir tillgängliga. Det är mycket positivt för FFK att kunna samverka med även denna gren av Försvarmakten.



Foto: Christer Dahlgren

SIG:s år i korthet

Marinen har genom FFK tillgång till fyra sjöinformationsgrupper (SIG) med totalt 32 piloter. Dessa är fördelade med en grupp i Halland, en i Skåne, en grupp i Stockholm och en grupp som bemannas med hälften av piloterna från Blekinge och hälften från Gotland.

De olika sjöinformationsgrupperna styrs av respektive sjöinformationskompani – SK Göteborg och SK Muskö. Samordning sker på bataljonsnivå.



Foto: Ingvar Bragd

FFK - Ett stöd för samhället

FFK har under 2012 fortsatt sitt arbete med att utveckla organisationens förmågor med samhällets förändring och behov i åtanke.

Flyginsatsgrupper

Flyginsatsgrupperna fortsätter att utvecklas som ett steg i anpassningen av organisationen till de behov som landet har i samband med extraordinära händelser och större olyckor som kan drabba samhälle

Sjöräddning

Sjöfartsverket driver i samverkan med FFK ett projekt för att utveckla FFK som en kompletterande resurs inom sjöräddning mot bakgrund av insatser vid extraordinära händelser, olyckor och liknande situationer.

Kontroll av kraftledningar

Svenska Kraftnät har ett samarbetsavtal med FFK som gäller tills vidare. Detta innebär att FFK ska utbilda och vidmakthålla en spaningsresurs med specialitet att bistå de svenska elkraftsleverantörerna efter svårare väderstörningar när de normala spaningsresurserna inte räcker till i akuta situationer.

Strålningsmätning från luften

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) och FFK fortsätter samarbetet och utbildar piloter i strålningsmätning från flygplan. SSM indikerar ett stort behov av den resurs som FFK kan tillföra denna del av krisberedskapen.

Kontroll av vägar och järnvägar

Trafikverket och FFK vidareutvecklar sin samverkan för att förmedla information vid insatser.

Eftersök av försvunna personer

Under året genomfördes ingen utbildning i eftersök av försvunna personer på grund av medelsbrist. Intresset för samverkan finns hos flera länspolismyndigheter och fortsatt verksamhet planeras inför år 2013.

Överföring av lägesbild

FFK har utvecklat och är ägare av ett system för överföring av realtidsbilder från flygplan till en webbserver. Systemet kallas tag bild och sänd (TBOS). Möjligheten att kunna ge ledningsfunktioner realtidsbilder underlättar både operativ ledning och strategiska beslut i samband med extraordinära händelser och större olyckor. Systemet har bland annat använts

under den regionala övningen i Hagshult. Under året inköptes ny utrustning i form av iPad. Tekniken kommer att underlätta användningen av TBOS. Landsomfattande utbildning av piloter i systemet har gjorts under året.

FFK svarar för drift av webbservern och kan som administrativt ansvarig för servern leverera bilder till de myndigheter som har behov.

Journummer för myndigheter

Varje länsflygavdelnings flyginsatsgrupp har ett journummer dit myndigheter kan ringa för att begära hjälp. Journumret går till jourhavande pilot som har till uppgift att starta det flygföretag som myndigheten begär. Normalt kan ett flygplan med två mans besättning vara i luften inom cirka två timmar. Olika förutsättningar som tillgång till flygplan, väder, med mera kan dock göra att tiden varierar.

Under slutet av 2012 inrättade FFK en ny funktion kallad tjänsteman i beredskap (TiB). Detta är ett nationellt journummer. Tjänsteman i beredskap kan dygnet runt nås på telefonnummer 0155-212 000 och är en förstärkning av FFK:s operativa insatsmöjligheter. Arbeta pågår för att lägga in numret hos SOS-Alarm.



Foto: Sven-Inge Ander

Uppdragsverksamheten

FFK bedriver uppdragsverksamheten baserat på tillstånd från Transportstyrelsen. I uppdragsverksamheten ingår utbildningsuppdrag från civila myndigheter och Försvarsmakten. Under året har en stor mängd uppdrag flugits och ett urval återges nedan.

En mindre del av insatsverksamheten, endast cirka 0,2 procent, av all flygtid inom FFK har utgjorts av det brandflyg som upphandlas av länsstyrelserna genom anbudsförfarande. All annan insatsverksamhet baseras på avtal eller annan överenskommelse med civila myndigheter eller Försvarsmakten för att FFK med ideella resurser (piloter och flygplan) ska upprätthålla en insatsbered flygresurs i samhällets krisberedskap.

Skogsbrandbevakning från luften har under året bedrivits av FFK i tre län med totalt 13 timmar. Reduceringen från

de 16 län som bedrev brandflyg 2011 beror på brist av flygplan och att ett nytt bruksflygtillstånd från Transportstyrelsen kom så sent att anbud inte kunde lämnas. Samarbetet mellan brandflygare och räddningstjänsten har fungerat bra och vi har återigen visat vilken nytta FFK gör för samhället för att förebygga omfattande skador.

Viktigt med central översiktsbild

Kårledningen bedömer det som nödvändigt att ha en fullständig kontroll vid genomförandet av all flygverksamhet för att minimera riskerna för tillbud eller haverier. Allt flyg registreras centralt beträffande besättning, flygplan, uppdragets art, fakturerad kostnad samt utbetald ersättning för flygplanshyra.

Det är också viktigt att FFK håller sig inom den tillståndsram som fastställts.

Därför är det nödvändigt med stark och vältrimmad ledningspersonal i länsflygavdelningarna och för att stödja och leda den enskilde piloten. Transportstyrelsen bekräftar att detta är en nödvändig grund för verksamheten.

Radioförbindelse måste förbättras

Kommunikation mellan FFK:s flyg och uppdragsgivarna är ett stort problem. FFK har inte tillgång till egna terminaler i det nya radiosystemet RAKEL, utan tvingas att låna utrustning vid varje tillfälle. Detta försenar och i värsta fall förhindrar insatser. Dessutom saknar FFK tillgång till utrustning för anslutning av de tre olika typerna av radiofabrikat som finns hos myndigheterna. Det positiva är att Frivilliga Radioorganisationen (FRO) har fått uppdrag att utbilda FFK:s piloter i användning av RAKEL.



Kvalitets- och säkerhetsutvecklingen inom FFK

För att säkerställa och utveckla flygsäkerheten i verksamheten krävs ett väl fungerande kvalitetssystem för hela organisationen. Kårstaben är sedan två år tillbaka förstärkt med en speciellt kvalitetsansvarig. Samtidigt har flygsäkerhetsövningarna fortgått.

Internrevisioner och närbesläktade aktiviteter har bedrivits såväl på Kårstaben som ute i länen. Responsen är mycket bra och länsflygavdelningarna uppskattar att få besök av representanter från Kårstaben.

Utbildning inom FFK:s lednings- och kvalitetssystem har påbörjats och pågår för samtliga piloter som genomför insatser inom ramen för FFK:s bruksflygtillstånd. Utbildningen, som omfattar över 500 personer, startade i slutet av 2012 och beräknas vara genomförd under första kvartalet 2013. Chefspiloterna har tilldelats en viktig roll i utbildningen som har stort fokus mot flygsäkerhet.

Ett rapporteringssystem över piloternas flygtid och utbildningsstatus används för att följa upp att piloter har behörighet att verka som piloter under året. De som inte sänder in uppgifter får inte delta i

övningar eller i uppdragsverksamhet. I kårstabens administrativa system följs kontinuerligt upp vem som flugit respektive uppdrag och med vilket flygplan.

Periodisk flygträning

För att uppfylla de nya krav som bruksflygtillståndet ställer på piloterna genomförs löpande så kallad FFK-PFT (periodisk anpassad flygträning). Detta krav trädde i kraft från 1:a april 2011. Periodisk anpassad flygträning genomförs även i samband med utbildningar som exempelvis kompletteringsutbildningar och grundutbildningar. Kompletterande utbildningar har gjorts i lågflyg, spaning, kraftledningsövervakning, formationsflyg och instrumentflygcheckar. Utöver detta sker ett antal PFT:er på plats ute i länen med FFK:s lärare eller av flygchefen godkända klassinstruktörer (CRI:er).

Utbildning och storövning

Vidare genomförs en årlig central övning (RSÖ) där olika förmågor sätts på prov. Under år 2012 genomfördes denna

övning på flygvapnets bas i Hagshult. 16 besättningar och 14 flygplan deltog. Under övningen testades besättningarna i samverkan med olika myndigheter för att se inom vilket område vi behöver sätta in extra utbildning för att behålla kompetensen.

Under året har det centralt genomförts 1 291 flygtimmar kompletterande utbildning av piloter samt kontrollflygningar. Dessutom har länen genomfört 1 638 flygtimmar i samband med övningar i samverkan med myndigheter. I denna siffra ingår också flygtimmar i intern utbildning.

För att kvalitetssäkra vissa uppdragstyper sker pilotutbildningen för SAR (search and rescue), spaningsutbildning, Trafikverkets behov, kraftledningskontroll samt formationsflygning centralt på Kårstaben. Årets flygläroarseminarium genomfördes med FFK:s interna lärare för att ytterligare kvalitetssäkra alla omfattande utbildningar som FFK:s lärarkår utför i hela landet. En annan viktig personalgrupp för flygsäkerheten är våra mycket kunniga chefspiloter i länen.



Foto: Sven-Inge Ander

Övning förebygger olyckor

En vanlig orsak till haverier inom flyget är felaktigheter och bristande rutin vid start och landning. Det är därför befogat att på ett systematiskt sätt följa upp FFK-piloternas flygförmåga. Om behov finns tillförs nödvändigt stöd samt utbildning. Därför har FFK fortsatt med obligatoriska landningsövningar för piloter som protokollförs. Alla piloter i organisationen med avtal ska delta minst en gång varje år. Bästa länsflygavdelning får en inteckning i Hasse Anderssons vandringspris. Året 2012 blev länsflygavdelning i Uppland bäst. Bästa enskilde pilot blev Sven Antvik, Stockholm med 48 prickar.

FFK har som ambition att all verksamhet ska utföras professionellt. Tyvärr så har det under året inträffat ett allvarligt haveri, dock med endast materiella skador. Detta resulterade i en hel del åtgärder för att förbättra verksamheten. Resultatet av dessa åtgärder hoppas vi ska synas i 2013 års verksamhet. FFK:s rapport från händelsen mottogs väl av Transportstyrelsen.

Organisationens högsta beslutande organ är riksstämman.
Riksstämman avhölls i Västerås den 26 maj 2012.

Lennart Myhlback, Ordförande

Ordinarie ledamöter

Tommy Wirén, vice ordförande
Kenneth Wallin
Lage Norberg
Ingemar Grenemark
Rune Leindahl
Conny Svensson
Bertil Planwall
Sven-Inge Ander, kårchef

Suppleanter

Bengt Olle Nilsson
Eva Lisskar-Dahlgren
Sune Pettersson
Jan-Olov Nilsson
Bengt Torsek
Svante Blomberg
Göran Åhlin
Ulf Karlsson, stf kårchef

Anna Symmons, adjungerad med fokus på ungdomsfrågor

Revisorer

Patrik Zettergren
Leif Lindelöv

(Auktiserad revisor, Revisionsbyrån Fyrstornet)
Tommie Rasmusson

Juridiskt ombud: Advokat Magnus Jonsson

Under verksamhetsåret har styrelsen hållit fyra sammanträden.

Protokoll från samtliga styrelsemöten har tillsänts alla länsflygavdelningar efter justering.

Ledningsfunktionärer i Länen (gällande 2012-12-31)

Län	Länsflygchef	Stf länsflygchef	Chefpilot	Stf Chefpilot
AB	Christer Dahlgren	Peter Lovén	Fredrik Wengelin	Henrik Engelberg
C	Sune Pettersson	Ulrik Jansson	Magnus Träff	Andreas Andersson
D	Bengt Torsek	Lars Andersson	Rune Leindahl	Anders Eriksson
E	Leif Thelander	Vakant	Björn Ahlgren	Lennart Persson
F	Jörgen Hjort	Göran Svensson	Göte Rickardsson	Oddbjörn Nilsen
G	Rolf Lundström	Vakant	Ulf Rosén	Vakant
H	Bo Forsberg	Anders Thulin	Jack Nyman	Bo Forsberg
I	Jan Åhlberg	Mats Pettersson	Johan Löfström	Vakant
K	Torsten Norberg	Ingemar Olofsson	Per-Olof Eriksson	Åke Bergvall
LM	Bengt Olle Nilsson	Jöran Blom	Mats Jerpander	Ulf Hansson
N	Ingemar Andersson	Jan-Olof Andersson	Svante Andersen	Björn Blommegård
O	Göran Åhlin	Magnus Falck	Christian Forsäng	Lars Rydberg
P	Sven-Olof Järnfors	Ingvar Bragd	Conny Birgersson	Anders Fagerlind
R	Nils Martin Karlsson	Leif Lindelöv	Lars G Wik	Vakant
S	Tommy Wirén	Daniel Jansson	Benny Öhqvist	Vakant
T	Per Lindsten	Stig Holm	Anders Bergqvist	Kalle Kovacs
U	Ann-Sophie Tersmeden	Christopher Carlander	Bo Johnson	Lars Eriksson
W	Folke Jacobsson	Roland Olsson	Ingemar Brottare	Vakant
X	Mikael Wahlberg	Urban Andersson	Urban Andersson	Stig Huss
Y	Lage Norberg	Ulf Lundgren	Kjell Lilja	Lennart Sundström
Z	Sven-Åke Roos	Tom Brantheim	Kjell-Åke Jonsson	Vakant
AC	Lennart Ingman	Ulf Ericsson	Bengt Bergsten	Vakant
BD	Lars-Olov Persson	Jan-Olov Nilsson	Bror Tingvall	Vakant



Foto: Bengt-Olle Nilsson



Foto: Staffan Eriksson



Foto: Johanna Wirtzell

Ungdomsverksamheten

Ungdomsverksamheten växer fortsatt starkt med ett stadigt ökande medlemsantal. Flera läger har anordnats under året som gått.

Young Pilots har utvecklats under året. Totalt har 14 läger genomfördes över hela landet. De stora lägren är "I Have a Dream" på Bunge, Gotland, Långtoraläget och Såtenäsläget. Bungaläget anordnades av Stockholms län medan Långtora och Såtenäs leddes centralt från Kårstaben.

Samverkan mellan Försvarsmakten och ungdomsverksamheten har under året utvecklats ytterligare, från ett redan mycket positivt utgångsläge. Ungdomsverksamheten får ekonomiskt stöd från Försvarsmakten, Kronprinsessan Margaretas landstormsfond och Stiftelsen Stockholms fasta försvar. Via samverkan med segelflygklubbar har indirekt stöd erhållits från flygsportförbundet.

Det finns i dagsläget drygt 500 ungdomsmedlemmar och flera av dessa har flygcertifikat. Under året har två län, Hallands och Kronobergs län, startat ungdomsverksamhet.

Mer än bara läger

Det är i YP-avdelningarna som verksamheten genomförs och de har arrangerat elva egna läger på följande platser: Örebro, Västerås, Sjöbo, Borås, Alingsås, Mora, Sundsvall, Älleberg, Ronneby. Totalt har 271 ungdomar deltagit i våra läger och ytterligare 150 har gått våra introduktionskurser (A-kurser). I god samverkan med Segelflygförbundet och deras lokala segelflygklubbar anordnades läger i Sundsvall, Borås, Örebro, Sjöbo och Alingsås.

YP har presenterat sig på ett flertal flygdagar och arrangemang. Exempel

är Hässlös Roll-Out i Västerås, Is-Flyin i Dalarna, flygdag i Dala Järna och Ung08 i Kungsträdgården i Stockholm. Utbildningsplanen för ungdomsverksamheten har utvecklats under året och kvalitetssäkrats. Det har genomförts två grundkurser med 20 deltagare och under 2013 kommer ytterligare en fortsättningskurs. Utbildningstrappan avslutas med en spaningsutbildning. På detta sätt finns det en plan för ungdomar att komma in i ordinarie flyggrupper som spanare.

YP har utvecklat sin närvaro på internet. YP gör numera alla sina anmälningar till kurser och läger via sin hemsidan. På ungdomsorganisationens facebookside sker en snabbare och mer interaktiv information mellan medlemmarna. Det finns en mediagrupp som löpande arbetar med IT-frågorna inom YP.



Foto: Martin Trankell

Utmaningar med förnyat tillstånd

I och med det förnyade bruksflygtillståndet fortsätter myndigheten att ställa höga krav på FFK, speciellt i flygplans- och underhållsfrågan för de flygmaskiner som FFK hyr av flygklubbar och flygplansägare.

FFK:s bruksflygtillstånd förnyades den 1 april 2012 och gäller i två år. Under året har revisioner gjorts för att anpassa drifthandboken (FFK-DHB) till de krav som Transportstyrelsen har för att FFK ska uppfylla bruksflygtillståndet.

Under den tid FFK:s nya tillstånd är giltigt kommer delar av en ny europeisk luftfartslag att träda i kraft, med start från den 8 april 2013. Detta regelverk avser i första hand certifikat, utbildning och klassificering av flygplan i olika kategorier. Införandet av den europeiska luftfartslagens olika delar är delvis beroende på hur den nationella myndigheten tillämpar lagen. Myndigheten kan inom vissa ramar själv bestämma om när lagen ska tillämpas.

Underhållskraven kvarstår

FFK har i det nya tillståndet inte beviljats några avsteg från kravet på att flygplanen

som används i den tillståndspliktiga verksamheten ska vara i så kallad kontrollerad miljö. Samma villkor som ställs på kommersiell luftfart gäller för FFK:s ideella verksamhet. Följden för FFK har blivit en ökad administration med redovisningsskyldighet av bland annat avtalen med flygplansägare. I avtalet ingår redovisning av underhåll och tillsyn av flygplanen samt kontinuerlig uppföljning av försäkringar för flygplanen. I praktiken innebär detta även ökade kostnader för administration av dokumentation och information.

Kravet på flygplan i kontrollerad miljö gör att tillgången på flygplan som FFK kan nyttja är begränsad. Från att ha haft cirka 230 flygplan fördelade över hela landet före år 2010 är nu tillgången mindre än 100 flygplan. I vissa län finns det bara ett flygplan som kan användas. Ett exempel är Västerbottens län där detta utgör ett hinder för att kunna bedriva både brand- och hemvärnsflyg. Situationen kan tillfälligt lösas med inlåning av flygplan från andra län. Men flygplanen, som tillhör flygklubbar, ska samtidigt vara tillgängliga för klubbarnas

medlemmar. Att låna flygplan längre tider kan därför vara svårt för FFK. För att statliga uppdragsgivare ska kunna använda sig av ideella resurser för att bedriva flyg för samhällets krisberedskap måste på sikt dessa problem lösas. Det är en förutsättning för att FFK:s flygverksamhet ska kunna bedrivas i nuvarande omfattning.

Det kan också diskuteras om flygsäkerheten verkligen ökar genom att underhåll ska utföras av verkstäder klassade som part-F eller part-145, som utgör den kontrollerade miljöns bas. Det kan leda till att flygklubbarna förlorar den nära kontakt de haft med sina så kallade 66-tekniker. Avstånden till de till antalet få godkända verkstäderna innebär även ökade kostnader för transportflygningar till verkstäderna.

Normalt underhåll enligt privatflygreglerna av flygklubbarnas flygplan borde vara tillräckligt för FFK:s verksamhet. Kravet på kontrollerad miljö har tillkommit för att göra FFK:s brandflygverksamhet ”konkurrensneutral” gentemot något enstaka kommersiellt flygföretag som vill lämna anbud på brandflyg.

BALANSRÄKNING

2012-12-31

2011-12-31

RESULTATRÄKNING

2012

2011

TILLGÅNGAR

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Maskiner och inventarier 164 513 329 468

Finansiella anläggningstillgångar

Långfristigt värdepappersinnehav 1 215 110 1 184 536

Andelar 2 400 2 400

Summa anläggningstillgångar 1 382 023 1 516 704

Omsättningstillgångar

Kortfristiga fordringar

Kundfordringar 830 496 390 837

Övriga fordringar 44 713 448 380

Förutbetalda kostnader

och upplupna intäkter 631 415 346 597

1 506 624 1 185 814

Kassa och bank 8 031 39 8 598 484

Summa omsättningstillgångar 9 538 016 9 784 298**Summa tillgångar 10 920 039 11 301 002**

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital

Fritt eget kapital

Hasses minnesfond 60 470 70 470

Balanserat resultat 7 630 523 6 545 968

Årets resultat -154 895 1 084 556

Summa kapital 7 536 098 7 700 994**Avsättningar 1 382 904 1 500 000**

Kortfristiga skulder

Leverantörsskulder 181 139 336 950

Aktuella skatteskulder 69 231 28 395

Övriga kortfristiga skulder 216 943 178 613

Upplupna kostnader och

förutbetalda intäkter 1 533 724 1 556 050

Summa skulder och eget kapital 10 920 039 11 301 002

Ställda panter Inga Inga

Ansvarsförbindelser Inga Inga

Verksamhetens intäkter

Erhållna kostnadsersättningar 27 100 950 26 955 099

Övriga intäkter 458 280 335 660

Summa intäkter 27 559 230 27 290 759

Verksamhetens kostnader

Externa kostnader -19 644 652 -19 271 711

Personalkostnader -8 093 256 -7 002 472

Avskrivningar -159 674 -67 073

Summa kostnader -27 897 582 -26 341 256**Rörelseresultat efter avskrivningar -338 352 949 503**

Finansiella intäkter och kostnader

Övriga ränteintäkter och dyl. 199 727 149 027

Övriga finansiella kostnader -16 270 -13 974

Summa finansnetto 183 457 135 053**Årets resultat -154 895 1 084 556**

Kommentarer till årets resultat

Årets resultat påverkas av kostnader som inte var budgeterade för året. Bristen på kontorslokaler gjorde att den tidigare förläggingsbyggnaden invid kårstabens hus byggdes om till kontor med plats för åtta personer. För att uppfylla behovet av förläggning hyrdes före detta underofficersförläggningen.

Andra kostnader under året var anskaffning av TBOS utrustningar till hela organisationen samt utbildning av piloter i den nya utrustningen. Behovet av säkerhetsutrustning för flygning över vatten blev större än planerat. Sammantaget bidrar detta till årets negativa ekonomiska resultat.



Styrelsens slutord

År 2012 lägger vi nu bakom oss. Vi kan glädja oss åt att det genomförda året medfört en fortsatt god utveckling av verksamheten.

Under året har ungdomsverksamheten stärkts genom extraresurs på kårstaben samt adjungering av ungdomsansvarig i styrelsen.

Styrelsen vill framföra ett varmt tack till alla medlemmar för den gedigna insats som utförts under det gångna året, samt det förtroende som visats styrelsen. Tack även alla familjemedlemmar som stödjer den flygintresserade i sitt engagemang för FFK.

Vi vill särskilt framföra ett tack till all ledningspersonal: länsflygchefer, ställföreträdare, gruppchefer, chefspiloter, medlemmar som är engagerade i ungdomsverksamheten, anställd personal och konsulter för det arbete som Ni lägger ned på verksamheten och utvecklingen av FFK.

Det stöd som FFK erhållit från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarmakten, Länsstyrelser och andra samhällsorgan och organisationer har stor betydelse för FFK:s utveckling och förtroendet för FFK verksamheten i samhället. Detta gäller naturligtvis även alla som medverkat till framgångar för och med FFK.

Styrelsen ser fram emot en fortsatt positiv utveckling med flygsäkerheten i främsta rummet.

Nyköping 21 mars 2013

Lennart Mählback
Ordförande

Tommy Wirén *Sven-Inge Ander*
vice Ordförande Kårchef

Kenneth Wallin *Ingemar Grenemark*

Rune Leindahl *Bertil Planwall*

Lage Norberg *Conny Svensson*



FFK:s frivilliga insatser stärker krisberedskapen i samhället och breddar flera förmågor inom Försvaret. Riksdagens Försvarsutskott besökte nyligen kårstaben och diskuterade FFK:s läge och framtid.

Riksdagsbesök hos FFK

Försvarsutskottet besökte i början av 2013 kårstaben. Riksdagsutskottet representerades av Asa Lindestam samt Anna-Lena Sörensson från Socialdemokraterna. På tapeten stod FFK:s centrala krisberedskaps- och totalförsvarsroll.

Målet med mötet var att ge en nyanserad bild av FFK, och diskutera framtiden för organisationen. På schemat stod en hel del genomgångar men också en flygning för de båda riksdagsmedlemmarna. Tyvärr hindrade vädret några försök att komma upp i det blå – men lika bra var nog det. Tiden visade sig vara knapp som den var för att hinna igenom programmet och informationen som behövde överföras till Försvarsutskottets medlemmar.

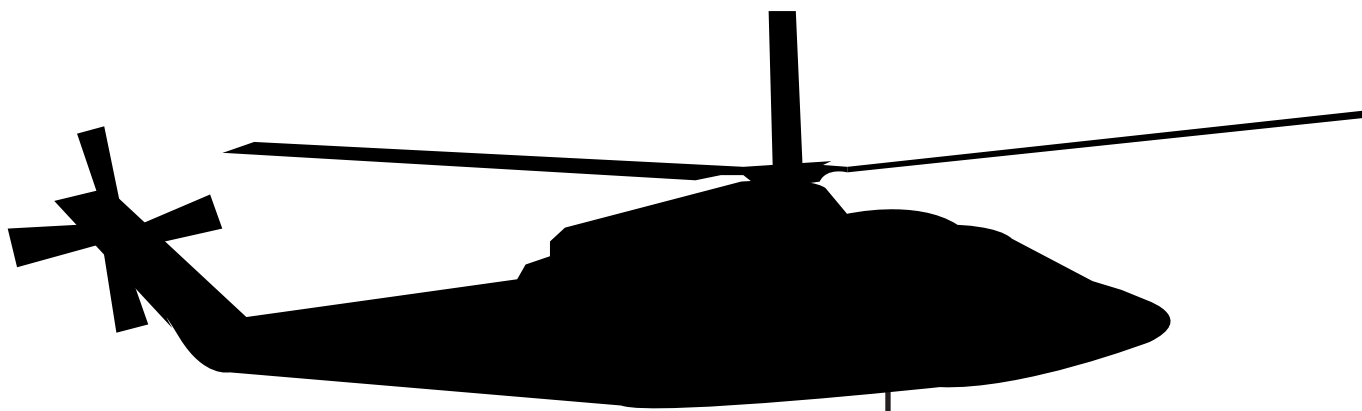
Ett stort intresse för FFK:s verksamhet uttrycktes, vilket ledde till flera konstruktiva diskussioner om

hur FFK utvecklas och numera är ett stort verktyg för stöd till samhället. Regelsituationen ordades och hur den kan inverka till att göra frivillig verksamhet dyrare och mindre effektiv.

Den nyligen sjösetta satsningen med central jourtjänst – tillgänglig för myndigheter och uppdragsgivare, lades också upp på bordet. Tjänsten, som kallas tjänsteman i beredskap (TiB), är ämnad att vara ett komplement och en vidareutveckling av den krisberedskapsfunktion som FFK ständigt utvecklar.

Kårstaben och länsflygavdelningar inom FFK tittar löpande på att knyta fler kontakter i riksdagen och bland myndigheter – och glädjs åt att fler vill besöka kårstaben, lära sig mer om verksamheten och se positivt på framtiden.

Text: Martin Trankell



RÄDDNINGSHELIKOPTERN

Alltid redo för **nödvändig** insats

Text: Martin Trankell
Foto: Alexander Wiklund



Det är försommarens första flygtur och du har fått motorstopp på din flygmaskin. Efter en exemplarisk nödlandning finner du dig guppanades i flytvästen, nedsänkt i det kalla svenska vårvattnet. Förhoppningen ligger i att bli funnen och räddad så snart som möjligt. Som tur är har du varit noggrann och slagit på din portabla nödradiosändare som du bär med dig. Snart hör du det välkomna ljudet av rotorblad vid horisonten. En vit och röd helikopter hovrar inom kort ovanför dig, och ytbärg-aren hissas ner. Ombord finner du fyra besättningsmedlemmar, som alla möter dig med ett gemensamt leende. Räddnings-helikoptern har precis räddat dig!

Det är en råkall och blåsig marsdag på Umeå flygplats när jag och tidningens fotograf Alexander passerar med vår bil nära landningsbanans inflygningsljus. Vi spanar ivrigt in mot flygplatsområdet och försöker finna rätt väg till vårt mål för dagen. Någonstans i de många hangarerna vet vi att en av Sveriges fem insatsberedda räddningshelikoptrar står – och vi är inbjudna för att göra ett reportage.

Vädret har varit riktigt dåligt under färden till Umeå – snörök och kraftig blåst har fått Alexander att hålla en lägre hastighet än skyltarna krävt. Men även om vinden piskar på så börjar dagens första solljus glimta igenom molntäcket ovanför flygplatsen – en flygplats som är en av Sveriges största och utgör en viktig knutpunkt för en stor del av post- och fraktflyg upp till Sveriges norra delar. Att den nordligaste svenska

räddningshelikoptern hamnat i Umeå är därför ingen slump. Fram till april 2010 stod helikoptern i Sundsvall, varpå ekipaget flyttade till Skellefteå under två år. Slutligen flyttade Sjöfartsverket helikoptern och besättning till Umeå i maj 2012. Försvaret har länge haft ett intresse av räddningsförmågan, och tryckte på för att få helikoptern längre norrut. Dessutom är Västerbottensflygplatsen ett bra utgångsläge för uppdragsverksamhet – flygplatsens flygtorn är öppet i princip dygnet runt, och Umeås geografiska läge möjliggör för besättningen att klara av uppdrag både långt uppe i Norrbotten, och ändå ner till Stockholmsområdet. Det officiella målet är att sjö- flyg- och räddningstjänst ska kunna erbjudas inom 90 minuter till 90 procent av ett lands befolkning. Sverige, som är ett avlångt och glesbefolkat land, får naturligtvis kämpa för att uppfylla det kravet.

Ständig jour

Det är svårt att undgå skylten som tornar upp sig på en av flygplatsens hangarer. I röda och vita bokstäver, helikopterns klassiska färger, läser vi: “SAR – Search and Rescue Service.” Snart är vi invinkade genom grinden och skakar hand med kapten Johan Ledin, som utöver att vara baschef och befälhavare för helikoptern också kommer att vara vår guide för dagen. Med sig har han sina tre kollegor, ytbärgare Marcus Johnson, styrman Rami Rundgren och vinschoperatör Leif Ärlebrand. Dessa fyra delar den rådande jourveckan på SAR-helikoptern i Umeå.

Hangaren doftar nästan nytt. De polerade golven, de automatiska fönsterhissarna och de moderna och öppna panoramafönstren skvallrar om nybyggnation. Lokalerna ägs av Swedavia, som byggde hangaren på uppdrag av Sjöfartsverket. I dag hyrs lokalen av ägaren Swedavia.



Trots den något moderna steriliten finns här flera hemtrevligt indelade ytor för kontors-tjänst, matlagning och personlig tid. Det är viktigt med trivsel – besättningen på räddningshelikoptern bor nämligen på basen en vecka åt gången. I Umeå går besättningen på jouten en tisdag, och åker återigen hem tisdagen därpå. Det blir därför mycket tid i lokalerna, i närheten av helikoptern och tillsammans med kollegorna.

Larm är inte jättevanliga och Umeåbasen har lite lägre larmfrekvens än de övriga baserna i södra Sverige. Nationellt rör det sig om cirka 500 larm per år. Av dessa leder ett mindre antal till faktiskt uttryckning. Umeåbasen får cirka tio procent av de totala larmen, vilket leder till långa tidsperioder emellan varje skarp uttryckning. Insatsberedskapen kräver alltid att besättningen kan vara på plats i lokalerna och börja planeringsarbetet

senast 15 minuter efter inkommet larm – och oftast är helikoptern i luften efter denna kvart. Det kräver såklart att helikoptern är servad, besättningen tränad och utrustningen i ordning hela tiden. Det blir alltså inga långa utflykter i veckorna, och de flesta i besättningen förblir på basen långa perioder i sträck. Naturligtvis är det därför viktigt att vistas i en trivsamt miljö.

Väderkrav även för räddningstjänst

Det tar inte lång tid innan vi sitter och dricker kaffe. Ämnet leder snabbt in på flygning i olika former – det naturligt gemensamma ämnet. Utanför snöar det ihärdigt. Snön yr upp och sänker sikten i den kraftiga blåsten, och vi kommer inte helt osökt in på väderkrav för helikoptern och de räddningsuppdrag som utförs. För småflygplan är det relativt ganska hårda väderminima för visuellflygning. Startminima för distansflygning med

flygplan i Sverige kräver en molnhöjd på 1 000 fot (cirka 300 meter) och minst fem kilometer sikt. Johan berättar att helikoptern har ett visuellt minima på 300 fot (cirka 100 meter) och ett siktkrav på två kilometer. Anledningen till att minima är lägre är med hänsyn till helikopterns förmåga att hovra och flyga långsamt. En lägre hastighet gör det möjligt att lättare undvika andra flygplan, väder och markhinder.

Om vädret skulle vara sämre blir det dock svårare för helikoptern att ge sig ut. Eftersom räddningshelikoptern är av typen Sikorsky S-76, som har en begränsad avisningsförmåga, är det inte tal om flygning in i isbildningsförhållanden. Går det inte att flyga kan besättningen därför tvingas avböja larm. Instrumentflygning under de månader då isbildningsrisk inte föreligger medger dock självfallet ökade möjligheter att kunna lösa ett uppdrag



Utrustningen ombord är komplex, talrik och anpassad för en mängd olika uppdrag. Här trängs snöskor med sjukvårdsutrustning och nödradisändare.



Den gyrostabiliserade kikaren är ett ovärderligt spaningsverktyg.

eller uppgift. Nyanskaffning sker just nu av ett antal nya helikoptrar från den italienska tillverkaren AugustaWestland. Dessa kommer att ha avisningsförmåga, bättre räckvidd och en modernare cockpit redan från början. Det sistnämnda skiljer Augustan från Sikorskyn då den senare successivt har uppgraderats med modernare instrumentering. Besättningen pratar alla intresserat om den nya helikoptern som "är på gång." Jag tolkar mellan raderna ett sorts kamratligt kompanjonsskap med Sikorskyn, men generellt är tongången att Augustan ska bli ny och spännande.

Service genomförs på plats

Vore det inte för räddningshelikoptrarna i Sverige skulle räddningsförmågan vara kraftigt nedsatt. Flygvapnets helikoptrar, som tidigare tog en stor del av ansvaret, har helt övergått till andra uppdragstyper. Försvarets inställning är att flygvapenhelikoptrarna ska syssla med militära sysslor – vilket indirekt och via en lång process resulterat i att Sjöfartsverket i dag har ansvaret för flygräddningstjänsten.

Däremot är det fortfarande en hel del före detta militärpiloter som flyger på räddningshelikoptern. Piloterna Johan och Rami har båda en bakgrund inom det militära. Tillsammans gissar de att cirka var femte pilot på räddningshelikoptern har rötter i försvaret och flygvapnet.

Fyra besättningar på fyra man delar på ansvaret för helikoptern i Umeå. Totalt sett finns det fem baser i Sverige och sju helikoptrar. Varje bas har en egen helikopter som är knuten geografiskt till basen. De två extrahelikoptrarna står i reserv utifall någon av de aktiva bashelikoptrarna behöver genomgå större service eller får andra problem. På så sätt säkerställs att det alltid finns en helikopter redo om nödsituationen skulle vara ett faktum.

Helikoptern servas på basen, vilket är möjligt tack vare att vinchoperatören är utbildad tekniker och utför alla de sysslor som rör helikopterns underhåll när den är på marken. Detta är en viktig faktor som säkerställer att helikoptern alltid är redo för uppdrag.

Ingen snabb räddning för räddarna

När kaffet är inmundigat och en mandel-

kaka slunkit ned är det dags för rundvisning i lokalerna och i helikoptern. Vi passerar som hastigast hangaren, som är stor och rymlig. Här står helikoptern med sin dominerande närvaro. Vi passerar den röd-vita bjässen och slinker först in bakom kulisserna. Här finner vi ombytesrum med personliga skåp för samtliga besättningsmedlemmar, inriktningstavlor för NVG (Night Vision Googles) och torrdräkter. Torrdräkterna är så kallade sextimmarsdräkter – vilket betyder att besättningsmedlemmen ska klara av att ligga nedsänkt i nollgradigt vatten i upp till sex timmar. Ytbärgaren Marcus påminner oss om att ett haveri med en räddningshelikopter är väldigt allvarligt. Vem räddar räddningshelikoptern om den havererar? Det gäller därför att förbereda sig för en ganska lång tid ute i terrängen eller guppadas i havet. Vi får en lektion i vikten av att klä sig rätt under torrdräkten. Klädseln måste bygga på flerlayersprincipen för att isoleringen mot det iskalla havet ska vara effektiv.

Väl tillbaka i hangaren börjar demonstrationen av all den utrustning som finns ombord. I helikoptern finns ett stort utbud av nödradiosändare, flottar, sjukvårdsutrustning, vinchselar, torrdräkter och annan viktig utrustning vid räddningsuppdrag. Det är ytbärgaren Marcus som leder demonstrationen, vilket är naturligt då det är denna besättnings-

medlem som primärt måste använda räddningsutrustningen i samtliga skarpa lägen, hängandes från en vinch fastsatt i en hovrande helikopter – ofta i dåligt väder. Det säger sig självt att en grundlig förståelse av utrustningen är en viktig del av ytbärgarens vardag.

Speciellt för Umeåbasen är en stor vinterväska avsedd för överlevnad i arktisk miljö. Vi får veta att det bara är Umeåbasen som har denna utrustning tilldelad, samtidigt som Marcus plockar fram ett par snöskor, hjälmar försedda med pannlampor för mörkersök, pejlu-trustning för nödradiosändare och övrig nödvändig utrustning för eftersök iland. Sjukvårdsutrustningen är begränsad – helikoptern är ingen ambulans utan en räddningshelikopter för nödställda. Ytbärgaren och vinschoperatören kan dock ge sjukvård, och ombord finns

förband, defibrillator och utrustning för att ge första hjälpen.

På en skylt på helikopterns dörr påminns besättningen om att inte glömma sin NVG. Marcus förklarar att NVG är ett viktigt och väldigt användbart komplement när eftersök genomförs under mörker, men det är främst ytbärgaren och vinchoperatören som använder mörkerglasögon. Sikorskyns instrumentering är i dagsläget inte anpassad för användning av NVG i cockpit. Belysningen måste ske genom ett speciellt filter för att instrumenten ska kunna avläsas. Men trots vissa begränsningar anser alla ombord att mörkerförmågan förbättras avsevärt med NVG i kabinen.

Tätt samarbete

Instrumenteringen i cockpit är modern – de flesta instrumenten är digitala. ►



Mer om räddningshelikoptern:

Helikoptertypen som används som räddningshelikopter i Sverige är av typen Sikorsky S-76. Typen är en av världens vanligaste helikoptrar och används till en mängd olika sysslor, bland annat just search and rescue. Snart når sagan med Sikorskyn i svensk tjänst sitt slut. Sjöfartsverket kommer att införskaffa nya helikoptrar från tillverkaren AugustaWestland för användning inom sjö- och flygräddningstjänsten.

Fakta S-76:

Besättning	Två piloter en ytbärgare och en vinschoperatör
Längd	16 meter
Bredd	3 meter
Höjd	4.4 meter
Maxvikt	5 300 kilo
Maxfart	155 knop eller 287 kilometer i timmen



Till sin hjälp har piloterna en rörlig kartbild matad med GPS-information. Två kameror, en i botten på helikoptern och en i vinschanordningen (som hänger på helikopterns högersida) är bra hjälpmedel för den pilot som flyger helikoptern under själva vinschmomentet. Alla ombord kan kommunicera med hjälp av interkomradio – även ytbärgaren när han är nervinchad. Piloterna berättar att de oftast kan se ytbärgaren nicka eller skaka på huvudet. I många situationer kan piloten genom en enkel fråga få ett svar utan att ytbärgaren behöver låna en av sina händer och trycka på radioknappen. Det märks att besättningen tillsammans har utarbetat en rad praktiskt funktionella metoder för att underlätta under uppdrag.

Bak i kabinen finns det en nedfällbar skärm som visar en rörlig kartbild. Med denna karta håller sig vinchoperatören och ytbärgaren uppdaterade om helikopterns läge och position. Det finns även en radarhöjdmätare som visar helikopterns höjd över land eller hav. Det underlättar när vinchoperatören ska arbeta. Sist men inte minst har kabinbesättningen tillgång till en sorts bärbar läsplatta, innehållandes en stor mängd information rörande exempelvis flygplatser, kartor och sjökort. Här är det gott om instrumentering och hjälpmedel som alla ombord kan använda för att underlätta helikopterns uppdrag och flygning.

Vita kläder obra!

Har besättningen då några tips på vad en allmänflygare kan tänka på om nödsituationen hastigt dyker upp? Helikoptern åker främst ut på larm till havs och många av tipsen rör därför hur piloten och passagerare bör klä sig vid flygning över öppet hav. Det är viktigt att kläderna är väl synliga. Vita kläder ser lätt ut som krusningar på

En lodkamera finns monterad i vinchen.



vattnet, berättar ytbärgaren. Reflexer är naturligtvis väldigt bra. Av yttersta vikt är också att flytvästen som används är i en kontrasterande färg. Om du landat i land syns kontrasterande tygsstycken, väskor eller filtar mycket tydligt med den gyrostabiliserade kikare som finns ombord på helikoptern.

Den pejltrustning som finns ombord tillåter pejling av nödradiosändare. Ytbärgaren kan hissas ned och kan själv ta med sig en bärbar nödpejl om det skulle behövas. Nödländar du därför i skogsterräng är det fördelaktigt om du stannar i absolut närhet av ditt eget flygplan eller den bärbara nödradiosändare som finns i vissa flygplan. Ombord på

helikoptern finns det även en flytande nödradiosändare, som kan kastas ned utifall helikoptern skulle behöva bege sig ifrån ett område, till exempel på grund av bränslebrist, väder eller för att utrymmet ombord tagit slut.

Ett annat tips från besättningen är att medföra någon sorts ljuskälla i skymning och under mörker. Räddningshelikopterns kollegor på polishelikoptern ska med hjälp av mörkerkikare sett en mobildisplay på relativt långt avstånd under ett sökuppdrag. En laserpekare (röd) eller en ficklampa som lysas mot ett par mörkerglasögon är mycket effektiva och fångar uppmärksamheten från besättningen.



Kort om svensk sjö- och flygräddningstjänst

Räddningshelikoptern är ett av flera kugghjul i den svenska sjö- och flygräddningstjänsten – som primärt används och leds från flygräddningscentralen (JRCC) i Göteborg. Utöver de fem räddningshelikoptrar som finns startberedda runt om i Sverige står också kustbevakningen, polisen och frivilliga aktörer till räddningscentralens förfogande.

Räddningshelikopterns besättning är specialutbildad för räddning till havs, vilket reflekteras i den utrustning som finns ombord. Med möjlighet att lokalisera nödradiosändare, ytbärga personer från havsytan och förse nödställda med utrustning, exempelvis livflottar, är helikopterbesättningen en effektiv och nödvändig resurs för bland annat handelsflottan och rederierna.

Räddningshelikoptern har ett tätt samarbete med Svenska sjöräddningssällskapet. Frivilliga flygkåren har under de senaste åren blivit mer och mer inblandade i räddningshelikopterns vardag, då FFK:s flyginsatsgrupper löpande utbildats i search and rescue. Vid ett flertal tillfällen har FFK:s piloter deltagit i övningar och uppdrag, dels under övning där piloterna blivit ytbärgade, men också som en extraresurs vid räddningsuppdrag.

Skarpt uppdrag och övning

Johan Ledin berättar hur räddningshelikoptern vid Herkulesolyckan runt Kebnekaise omgrupperade till närområdet av haveriet. Den gången blev det inget skarpt uppdrag – insatsen var redan täckt av den då stora militärövningen som pågick i området. Dessutom var vädret i området inte toppen – det medgav vare sig flygning eller eftersök. Alla i besättningen har dock varit på många skarpa larm under sina år på helikoptern. Senast förra veckan var helikoptern med en annan besättning ute och letade efter två försvunna snöskoterförare – som lyckligtvis återfanns oskadda. Johan berättar att larmfrekvensen, dessbättre,

är relativt låg och det är ju bra! Folk har oftast gott omdöme och håller sig inne då de bör göra så. Men ibland är olyckan framme och då är det bra att ha en snabb assistans och en snabb transport till närmsta sjukhus.

När det inte är skarpa uppdrag övar besättningen mycket tillsammans – upp till sex flygtimmar i veckan. Det är inte ovanligt att besättningen själva kontaktar fartyg i handelsflottan och begär att exempelvis få vincha ned och upp ytbärgaren. Det är också vanligt att öva eftersök av personer till havs, då i form av dockor. FFK har varit med och samarbetat i vissa av dessa övningar under åren.

Vädret spricker upp och vi gör oss redo

för hemfärden – denna gång utan snöyra. Sammantaget är det med en känsla av lugn jag och Alexander tackar för oss på helikoptern. Visst har vi sett helikoptern i mediasammanhang förut. Inte nog med att uppdragen ofta lockar till sig medial uppmärksamhet – det går inte heller att förneka att helikoptern är bildskön och därför lockar journalisten till en och annan förstoring. Men dagens stora intryck och fokus är ändå på besättningen, och den utrustning som finns ombord. Som allmänflygare känns det skönt att veta hur och av vilka personer vi kan bli räddade – om haveriet är ett faktum. Och med besättningen på Umeåbasen känns fjärlarna i magen helt klart lugnade.



GÖTEBORGS SEGEL- FLYGKLUBB FIRAR 80 ÅR!

Många aktiva flygare har inlett sin flygarbana i ett segelflygplan. Under årens lopp har FFK också tagit emot många före detta segelflygare till sina grupper. Segelflyget har varit och är en utmärkt plantskola. Det är inte endast FFK som dragit nytta av den fina utbildning som bedrivs inom segelflyget – både försvaret och det kommersiella flyget har varit mottagare. Nu ska Göteborgs segelflygklubb fira 80 år med stor flygfest i augusti – men hur kom det sig egentligen att det blev segelflygning i Göteborg?

På 1930-talet fanns ett stort flygintresse bland ungdomar, främst manliga. I göteborgstrakten bestämde sig ett antal chalmerister för att bygga ett segelplan. Byggplatsen blev den så kallade Blå Hangaren på Torslanda flygplats. Flygplanet, som var en Grüne Post konstruerad av Lippisch, färdigställdes och under tiden bildades Chalmers segelflygklubb. Året var 1933.

Det lilla planet fick namnet Pippi 1. Redan året därpå tog de driftiga ungdomskonstruktörerna med sig kärran till ett påskläger i Ustaoset i Norge. Lägre blev lyckat och sex av chalmeristerna återvände med färsk A-diplom. Under resan fick Pippi 1 diverse blesstyrer. Efter en mindre reparationer efter hemkomsten skulle flygplanet provflygas inför en glidflygövning på Torslandafältet. I

publiken fanns flera ivrigt väntande piloter. Direktör Nils Olofsson ville känna på spakarna och förevisa att Pippi 1 var flygduglig för den församlade skaran. Flygturen slutade med en brant spinn. Pippi 1 förvandlades till kaffevred, piloten kröp fram relativt oskadad – och så gick det till när nuvarande Göteborgs segelflygklubb startade sin verksamhet.

Skolningen tar fart

Pippi fick så småningom en efterföljare – Pippi 2. Det tog sin tid innan detta flygplan kunde flyga. En orsak var att chalmeristerna främsta uppgift var att studera, och denna sysselsättning tar som bekant sin tid. Flygövningar skedde under lång tid på byfältet i Mölndal. Klubben stöttades av Aeroklubben i Göteborg. En för segelflyget nödvändig verkstadslokal

ordnades och klubben blev en sektion av Aeroklubben.

Flygskolningen fick ordentlig fart under 1939. Erik Sandberg, som utbildat sig i segelflygskolan i Grunau, blev instruktör i klubben. En annan entusiast på denna tid var Anders Johansson som omväxlande var ordförande och sekreterare.

Etablering i Alingsås

Under 1940 och 50-talen utvecklas klubben i rasande fart. Till att börja med byggdes flygplansflottan upp. Så småningom fick klubben möjlighet att köpa flygplan externt. Som sagt var klubben under en period knuten till Aeroklubben i Göteborg. På grund av ökad flygtrafik på Hisingen uppmanades segelflygarna att skaffa ett nytt flygfält, vilket ledde till att en självständig klubb bildades – Göteborgs



segelflygklubb (GSFK). Fältet i fråga blev Alingsås, vilket har vissa fördelar. En fri korridor till Västgötaslätten och stundtals mycket god termik fanns i den positiva vågskålen. Längre resor till flygfältet var det negativa. Från att närmast likna en ambulerande flygcirkus har GSFK de senaste 40 åren haft fast västgötalera under vingarna.

Framtiden

Med anledning av att det är närmare 80 år sedan segelflygklubben bildades ska flygklubbarna i Alingsås fira med ett fly-in den 24 till 25 augusti. På Alingsåsfältet verkar förutom Göteborgs segelflygklubb också Alingsås flygklubb och Göteborgs Veteranflygsällskap. Malin Torell, skolchef i Segelflygklubben, berättar om åren som gått och vad som komma ska:

”Jag har varit aktiv i Göteborgs segelflygklubb sedan mitten av 1970-talet. När jag började var Nils Andrell ordförande i klubben. Han kämpade för att vi skulle bli en jämbördig part på flygfältet. Utgångsläget var inte så fördelaktigt för

vår del. Vi fick gärna bygga och betala för byggnader men vi fick inte äga något. Det var ett av villkoren för få vara på Alingsåsfältet. Så klubbens första klubblokal i Alingsås var en arbetsbarack på hjul. Den fick vi lov att äga för den var ju mobil.

Vårt verkliga genombrott kom med Håkan Bolmsjö som lyckades få ett avtal med Alingsås kommun att arrendera ytterligare mark i anslutning till flygfältet. Här fick vi äntligen äga våra byggnader och det resulterade i nuvarande klubblokal och hangar. Samtidig med detta fick vi tillgång till en lokal i Välen som under ett flertal år användes som bygglokal och undervisningslokal Göteborg.

Grunden för föreningen har varit en medveten satsning på lagarbete och god laganda. Det har funnits starka personer i föreningen, som naturligtvis har varit nödvändiga för att skapa utveckling men utan ett drivande kollektiv hade klubben inte haft en chans att överleva. Basen för segelflyg är gemensamt arbete. Utan samarbete står planen på marken.

Segelflygklubben omfattar cirka 150 medlemmar, därav 45 aktiva segelflygare. För närvarande har vi tio elever i skolning, varav hälften är under 26 år. Dessvärre finns endast fem kvinnliga piloter. Orsaken till detta är inte att sporten i sig är speciellt ”grabbig” utan snarare att vi inte lyckats bli ”upptäckta” av tjejerna. Kunskapen om vad det vill säga att segelflyga är inte speciellt spridd hos allmänheten. Vi jobbar på detta och förhoppningen är att våra flygläger och den kontakt som vi har upprättat med några gymnasieskolor i regionen skall bära frukt.

De senaste åren har vi arrangerat flygläger i samarbete med Frivilliga flygkåren och Alingsås flygklubb. Lägren ordnas i Alingsås och ungdomarna får under en vecka känna på hur det är att vistas på ett flygfält. På programmet står bland annat grundläggande flygteori och flygning i såväl segelflygplan som motorflygplan. Ungefär 15 ungdomar ges möjligheten att delta och målet är att det ska vara lika många tjejer som killar. Samarbetet med FFK och Alingsås Flygklubb är uppskattat inom klubben.

80-årsjubileet kommer att firas med en stor flygfest i Alingsås den 24 till 25 augusti. Vi hoppas på stor uppslutning i Alingsås. Ett fly-in är grunden för festen. Veteranflygarna finns som sagt i Alingsås och denna klubb är angelägen att demonstrera sina klenoder.

Det kommer att finnas möjlighet till provlektion med erfaren segelflyglärare. Klubbmedlemmarna kommer även att demonstrera segelflygningens principer, på marken för den som vill stanna nere.

Göteborgs segelflygklubb har ju fått flytta sin verksamhet ett antal gånger. Nu är vi alltså i Alingsås. Etableringen är inte problemfri då samarbetet med en granne vållat vissa problem för klubbarna på Alingsåsfältet. Banan har kortats så endast två-tredjedelar återstår. Detta vållar i vissa lägen bekymmer – marginaler saknas. Utöver detta planeras ett vägbygge som i värsta fall kan drabba flygfältets fortsatta existens. Så endast framtiden kommer att visa om vi en gång kommer att liknas vid en ambulerande flygcirkus.”

Text: Ingvar bragd
Foto: Göteborgs Segelflygsklubb



Foto: Pontus Melin

Är du säker?

FFK:s flygchef Lars-Göran Johansson diskuterar piloten, våra förmågor och våra begränsningar i kvartalets flygsäkerhetsartikel. Glöm inte att fråga dig själv: Är jag säker?

Flygvärlden använder många förkortningar. Vanligt förekommande bokstavskombinationer är TAF, METAR, SWC och så vidare. Förkortningarna gör det lättare att komma ihåg. En annan fördel är enkelheten – exempelvis är Terminal Area Forecast är för långt att säga. TAF går fortare och alla piloter vet vad vi menar.

Under vår PPL-utbildning fick vi också lära oss en del bra minnesramor att memorera. Min lärare sa alltid på medvinden ”simsalabim alla knappar in.” På en Piper (Pa28) innebär detta att bränslepump och ljus slås på, blandning sätts till rik och förvärmningen slås till. Detta sitter fortfarande som ett mantra i mig, men det måste såklart anpassas till de flygplan jag flyger. Dock gör det att jag kommer ihåg att göra vissa saker på rätt ställen och använder checklista

som en checklista. En annan förkortning som vi använder oss av inom utbildning är ”IMSAFE”. Det är ett sätt för piloten att göra en riskanalys på sig själv innan flygning.

Illnes: Är du sjuk ska du inte flyga – så enkelt är det. Även lätt huvudvärk försämrar våra förutsättningar för att göra ett bra arbete.

Medication: Äter du någon medicin som påverkar dig? På vilket sätt påverkar den dig? Din flygläkare är expert på mediciner – och du ska därför fråga honom eller henne om du är osäker. Som grundregel ska du inte vara befälhavare om du äter medicin utan att först ha kontrollerat dess påverkan med en flygläkare.

Stress: Kommer du direkt från jobbet

med andan i halsen? Skyndar du dig med din planering så du har dåliga odds från början? Det är lätt att missa något om du stressar. Om du exempelvis missar BECMG FG (becoming fog) på TAF:en kan du hamna i ett otäckt scenario med dimma på kvällskvisten. Stress kan också innebära att du har mycket annat att göra, men känner dig tvungen att flyga dina passagare, som du lovat.

Alcohol: Var du på fest kvällen innan flygning? När tog du det sista glaset? En normal människa förbränner cirka två centiliter alkohol i timmen. Tar du några glas öl så tar det ganska lång tid innan alkoholen lämnat kroppen. I vår drifthandbok (DHB) har FFK sagt att du lagligen ska kunna köra bil minst åtta timmar innan du börjar flyga. Kom dock ihåg att viss forskning säger att



en människa kan påvisa försämrade reaktionsförmåga upp till 24 timmar efter denne blivit alkoholfri.

Fatigue: Trötthet är allvarigare än många tror. Trötthet kan bero på fysisk utmattning eller att du sovit för lite under en längre tid. Det finns också psykisk trötthet som uppkommer om en människa har stått under stress under en längre period. Du som pilot måste ta detta under stort övervägande innan du inleder en flygning.

Eating: När åt du senast? Har du tankat kroppen med vad du behöver för denna flygning eller bör du ta med dig något att äta under resan? Vid tävlingsflygning är det många som tar med sig en banan eller lite russin för att kunna hålla skärpan uppe i de timmar som precisionsflygningen pågår. Att fylla på med lite energi innan

du som pilot påbörjar en inflygning kan vara en bra idé.

Tänk FREDA

Konceptet med "IMSAFE" ger dig ett personligt verktyg för att riskbedöma dig själv inför varje flygning. Många gånger följer du nog omedvetet minnesregeln, men ibland behöver du också sätta dig ner och aktivt reflektera kring dessa saker. Gör en värdering av dig själv och sätt dina personliga gränser.

Dina personliga gränser är oftast mer operativa. Ett exempel kan vara att du planerar med max 15 knop sidvindskomponent fast flygplanet egentligen klarar av 20 knop.

Även när vi är ute och flyger så kommer olika förkortningar väl till pass. Du har säkert hört din flyglärare säga "...har du inget att göra, så har du nog glömt något..." Läraren kanske också säger "Har du tid

över så kan du alltid göra det lite bättre..."

Ett sätt att bli lite bättre är att nyttja den lilla förkortningen "FREDA." Det är en enkel och effektiv checklista som du som pilot kan utföra med jämna intervall under flygning.

Fuel: Hur ser det ut med bränslet? Har det gått en halvtimme eller en timme? Är det dags att skifta tank? Kommer bränslet att räcka eller måste jag landa tidigare på en alternativ flygplats?

Radios: Har vi rätt frekvens? Vad är nästa frekvens? Det är väldigt tyst på radion – har jag kommit åt volymknappen?

Engine: Visar motorinstrumenten gröna värden? Har oljetrycket sjunkit och temperaturen ökat? Vad ska jag göra då? Är avgastemperaturen rätt? Har varvtalet sjunkit? Kan det vara förgasaris?

Direction: Har vi rätt kurs? Är vi på väg åt rätt håll? Stämmer kursgyrot och kompassen? Ska mina uppfångare se ut på det sättet? Vet jag var jag är och vart jag ska? Nu bör du korrigera så du är på rätt kurs, vid rätt sjö direkt. Låt dig inte nöjas med att vara 200 meter på sidan om tracken.

Altitude: Hur är det med höjden? Flyger jag på 1 500 fot eller står det 1 560 på höjdmätaren? Justera höjden så att den är 1500 fot om det är den höjd du valt att ligga på.

Det låter kanske som detta är mycket att göra, men FREDA är ett enkelt verktyg för dig att ha något att göra under flygningen, och inte glömma något viktigt! Vi har en liten devis som finns hos oss på kårstaben: "Vi ska vara bättre än andra privatflygare!" Vi ska flyga säkert och inte ha några skador på flygplanen.

Nyttjar vi oss av IMSAFE och FREDA är jag övertygad om att vi kommer att höja nivån på vårt flygande. Vi kommer att flyga säkrare och riskerna i vårt flygande kommer att minskas.

För kom ihåg att det alltid är roligare att flyga säkert.

Lars-Göran



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B



Följ FFK-Nytt och Young Pilots på Facebook:

Sök helt enkelt på "FFK-Nytt" eller "Young Pilots" på Facebook för att komma till respektive sida. För att följa grupperna behöver du bara klicka på knappen "gilla" – som är markerad med symbolen för tummen upp.

Young Pilots har också flera skilda grupper fördelade för varje länsorganisation. Om du är sugen på att veta mer om ungdomsatsningen i just ditt län – missa inte att kika in för medlemskap i länsgruppen på Facebook. Dessa grupper måste du ansöka om att få gå med i och det gör du direkt på Facebook. Sök på följande namn för att hitta rätt:

- Young Pilots Blekinge
- Young Pilots Dalarna
- Young Pilots Göteborg
- Young Pilots Halland
- Young Pilots Kronoberg
- Young Pilots Örebro
- Young Pilots Skåne
- Young Pilots Stockholm
- Young Pilots Västerås

FFK-Nytt + Facebook = Sant

Sociala medier blir allt större och FFK-Nytt kopplar på tåget. Inspirationen kommer från våra ungdomar inom Young Pilots som under flera år gjort en dundersatsning och i dag använder sociala medier på ett föredömligt sätt. Haka på trenden och följ oss på Facebook – så slipper du vänta tre månader mellan varje nyhetsuppdatering!

FFK-Nytt grundades för över tjugo år sedan, och föddes ur kärstabens behov av att informera flygkårens medlemmar om det aktuella läget inom organisationen. Den målbilden lever kvar i dag – men har breddats till att tidningen också fokuserar på flygsäkerhet, allmänflyg, ungdomsverksamhet och allmänintressanta reportage och artiklar ur flygvärlden. Tidningen är en av landets största som är skrivna av en ideell medlemsbas. Vår medlemsbas bidrar ständigt till tidningen och medverkar i produktionen.

I och med den tekniska utvecklingen finns det nu möjlighet att direkt nå ut till flygkårens medlemmar genom internet och sociala medier. FFK-Nytt har öppnat en Facebooksida för att snabbt och på ett interaktivt sätt kunna involvera er medlemmar i verksamheten inom FFK.

På Facebooksidan kan du ladda upp bilder, berätta om övningar och följa nyhetsläget inom kåren generellt. Vi har också som delmål att leverera en övrigt intressant nyhetstäckning ur ett allmänflygperspektiv.

Young Pilots finns på Facebook

Inspirationen till Facebooksatsningen kommer från Young Pilots. FFK:s ungdomar har under många år haft en framgångsrik och social gemenskap över nätet. Young Pilots arbetar via en mediagrupp som håller Facebooksidorna intressanta och uppdaterade. Därutöver håller medlemmarna liv i organisationen genom social gemenskap på internet. Varje län inom Young Pilots har en egen grupp där nya evenemang, kurser och flygnyheter publiceras. Young Pilots har också en nationell grupp där alla

ungdomsmedlemmar inom FFK kan samlas och prata.

FFK:s flygande piloter har ett ännu större behov av att ta del av ny information. De nya satsningarna med TBOS (tag bild och sänd), vårt samarbete med myndigheter och totalförsvaret, samt extrasatsningar på flygsäkerhet och kvalitetsarbete ställer större krav på att alla inom organisationen får samma information snabbt och enkelt. Hemsidan kommer fortsatt vara uppdaterad med det viktiga och tidningen kommer att rapportera om de nationella nyheterna. Däremot är våra sociala medier ytterligare en källa till information – information via direktuppdaterade sociala medier kan levereras snabbt och på ett informativt sätt med exempelvis direktmlänkar. Om du är sugen att prova så hoppas vi du vågar följa oss på Facebook.

Vi hör!