



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

# FFK NYTT

Nummer 3 - Augusti 2013



## Storövning i Norrland

Islandsflygning + Sommarens brandflyg + Långnav med YP



# I DETTA NUMMER

## FFK-Nytt

Tidning för Frivilliga Flygkårens medlemmar och samarbetspartners  
Ansvarig utgivare:  
Lars-Göran Johansson  
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  
fortlöpande. Sista dag  
att lämna material till nästa  
nummer: 28 oktober 2013



Över vulkaner- och lavafyllda landskap flyger Haraldur Diego varje vecka. Det isländska privatflyget spirar, och vi kikar närmare på hur det är att flyga hos vår nordiska granne i väster.

# 20

Sommaren har stått i brand. Fråga bara de åtskilliga brandflygpiloter som i år gjort en bragdinsats för den svenska skogsnäringen.

# 24



## ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHEFEN HAR ORDET
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 LÅNGNAVIGERING MED YOUNG PILOTS
- 8 NYHETER
- 10 FOTOTEMA MAKRO
- 12 FORTSÄTTNINGSKURS FÖR YOUNG PILOTS
- 13 FLYGRUPPERNA PÅ GOTLAND PRESTERAR
- 14 ÅRETS STÖRSTA ÖVNING I NORRLAND
- 19 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 20 PRIVATFLYGNING PÅ ISLAND
- 24 HEKTISK BRANDFLYGNINGSSOMMAR
- 26 VÄSTRA GÖTALANDS VETERANFÖRENING
- 30 FLYGSÄKERHETSTEMA: FÖRE FLYGNING
- 32 POLISEN OCH FFK I SAMARBETE



Young Pilots åkte på äventyr upp till Östersund och Hedlanda för flygdag, flygträning och navigation. Flera län deltog och FFK:s huvudorganisation stod för anordnandet.

# 7



Bild framsida:  
Årets regionala samövning arrangerades på Piteå flygfält. Vädret var rekordbra och det var inga problem att genomföra träningsprogrammet.  
Foto: FFK



## Kårchefen har ordet

# FFK – En produkt av nutiden

**L**ite då och då måste man titta i backspeglarna för att se och känna sina rötter. Tänk tillbaka på 70-talet då vi hade storblommiga tapeter och orange och bruna köksluckor. Många var det som gick i utåtsvängda jeans, något som var rätt just då. I dag skulle det inte passa lika bra. På liknande sätt kan vi titta tillbaka på vår egen verksamhet.

På 70-talet var FFK en del av civilförsvaret. Organisationen var uppkommen ur brandflyget, men samhället hade större behov än så. Den organisation och rutin som vi hade för cirka 40 år sedan passar inte riktigt i dag. Till vår fördel har våra tidigare kårchefer sett tidens förändring och anpassat FFK efter tidens behov. De såg att civilförsvaret monterades ned och anpassade FFK till att bli lite vassare genom att utveckla våra flyginsatsgrupper (FIG). Nu börjar vi åter se indikationer på att det civila försvaret ska förstärkas. FFK ska vara en del i den framtiden.

I dag är FFK en viktig aktör i svensk krisberedskap och ska så förbli. Våra uppdragsgivare ställer i dag högre krav på oss än tidigare och det innebär att vi alla måste bli ännu bättre. Jag vet att ni i länsflygavdelningarna är professionella och klarar av de krav som i framtiden kommer att ställas på oss. Ser vi framåt kommer det alltid att bli förändringar och vi måste vara flexibla och anpassa oss. FFK ska vara en flexibel organisation där vi har kul och agerar professionellt.

Det är inte bara det civila samhället som har förändrats. Även Försvarsmakten förändras kraftigt – bland annat genom den slojade värnplikten, de kraftiga nedskärningarna och så vidare. Detta har naturligtvis påverkat FFK och vi har tvingats att anpassa oss efter de nya krav som Försvarsmakten ställt. Det handlar inte längre om att bara flyga – utan också ”bössa, mössa, mask” som Rikshemvärnschefen uttryckt det. Det ställs med hänsyn av detta högre krav på de som i dag ska in i hemvärnsflyget och de som redan är hemvärnspiloter.

Med dessa högre krav kommer också fler utbildningar. Vi arbetar löpande med att utveckla våra kurser så att de svarar mot



de nya kraven. FFK måste sträva efter att fortsätta utvecklas och bli bättre – något vi redan gör genom (bland annat) våra PFT:er och alla utbildningar som höjer flygsäkerheten i organisationen. Vi kan förenkla en del administration för länsflygavdelningarna med hjälp av olika IT-lösningar. Detta arbete har påbörjats och vi hoppas kunna se resultat i höst. Vi arbetar även med strukturer och arbetsrutiner för att göra det enklare för er i länen. Vi måste också arbeta och anpassa oss till de nya regelverken som utfärdas av EASA och Transportstyrelsen.

En viktig del av vår verksamhet är ungdomsorganisationen Young Pilots – dagens ungdomar är FFK:s framtida piloter. Med sitt engagemang och kunskap är de alla en fantastisk tillgång i vår verksamhet. Ungdomarna får lära sig nya saker som de kan dela med sig i våra flyggrupper på era länsträffar. Nyttja deras kunskap för det kommer att lyfta verksamheten i länet.

FFK och hela flygvärlden befinner sig i ett förändringens tidevarv med nya uppdrag och regelverk, men vi får inte glömma vårt arv. FFK är en resurs i samhället där frivilliga piloter ställer upp på sin fritid (utan ersättning) med sina kunskaper och färdigheter som befälhavare. Vi ska utvecklas och ha roligt tillsammans och samtidigt göra nytta för samhället.

Med FFK in i framtiden  
Lars-Göran

## UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID

I början av juni anordnade vi den första fortsättningskursen där vi utbildade ungdomar för att i första hand kunna vara spanare för FIG-gruppen. Ungdomarna har lärt sig att 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. Kontakta vår ungdomsansvarige Johanna Wintzell på johanna@youngpilots.se eller vänd er till oss på kårstaben.



## SOP - Standard Operating Procedures

För att höja kvaliteten på våra flygningar och få en mer standardiserad flygverksamhet 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. Dessa personer har detta med SOP:er som jobb och alla har kommit med bra synpunkter till den SOP som vi nu lanserar inom vår flygverksamhet. SOP är ett levande dokument och kommer i framtiden att ingå i vår DHB.



## 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 Försvarsmaktens värdegrund.
- Läs om hemvärdet på hemvarnet.se



## Besök från KS

Under hösten önskar vi från KS att komma ut och besöka er i länsflygavdelningarna. Har ni någon inplanerad träff och vill att vi ska komma så hör av er till kårstaben.

## CPIL-möte

Årets chefspilotmöte kommer att hållas den

16 till 17 november i Nyköping. Det kommer bli ett möte där vi pratar flygsäkerhet och vad som är på gång inom flygvärlden.



## VIKTIG INFO FRÅN FLYGCHEFEN

### Lågflygbevis

Under försommaren har nya lågflygbevis skickats ut till de som uppfyllt kraven för förlängning.

Ni som inte längre har ett giltigt lågflygbevis får inte underskrida minimiflyghöjden 500 fot GND. Har ni frågor kring ert lågflygbevis så kontakta kårstaben.

### FFK-PFT

En FFK-PFT kan endast göras av en av kårstaben 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 själv följer upp att du är behörig att flyga. Det innebär att du har giltigt cert, medical och klassbehörighet, men också en genomförd FFK-PFT eller PC de senaste 365 dagarna. Har du inte något av detta 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.



### 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" och kan 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).



### KURSER OCH UTBILDNING

#### Grundutbildning Spaning

Under vecka 37 hålls det en andra kurs i



spaning. Här får du grunderna i spaningsteknik för SAR, kraftledning och väg/järnväg.

### UWE – Under Water Escape

Vecka 39 kommer nästa kurs i UWE. Den hålls på Skavsta. Här lär du dig grunderna för att överleva en nödlandning på vatten.

### Grundkurs FFK

Preliminärt vecka 44 och 46 kommer grundkurser för alla medlemmar i FFK där deltagarna får lära sig vad vi gör i, och hur vi arbetar inom, Sveriges krisberedskap. Kursen är på tre dagar och anordnas på kårstaben i Nyköping.



Det händer att personalen på kårstaben är lediga. För att ditt ärende inte ska bli liggande så är det viktigt att använda våra gemensamma e-postadresser för att skicka in exempelvis uppdateringar av certifikat och flygrapporter. Genom att skicka uppgifter till ”rätt” adress underlättas Kårstabens arbete mycket, och vi kan snabbare hantera ditt ärende. Dessa e-postadresser bevakas alltid. En lista finns finns på vår hemsida under ”Kontakt –

Kårstaben”. Här kommer även en påminnelse på våra ordinarie e-postadresser:

[flygrapporter@ffk.se](mailto:flygrapporter@ffk.se) - Flygrapporter

[rapporter@ffk.se](mailto:rapporter@ffk.se) - Störningsrapporter / ASR

[medlem@ffk.se](mailto:medlem@ffk.se) - Medlemsinformation, cert, flugna timmar med mera.

[ovning@ffk.se](mailto:ovning@ffk.se) - Övningsinformation, planerade övningar, rapporter med mera



### 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](mailto:medlem@ffk.se)
- Digitalfoto av handlingarna via mail [medlem@ffk.se](mailto:medlem@ffk.se)
- fax **0155-289977**

Utebliven flygtids- o certifikatrapportering = ingen flygning.

## Personal på Kårstaben



Lars-Göran  
Kårchef  
0155-20 90 91  
[lg@ffk.se](mailto:lg@ffk.se)



Ulf  
Stf. kårchef  
0155-20 90 92  
[uffe@ffk.se](mailto:uffe@ffk.se)



Hans  
Flygchef  
0155-20 90 97  
[hans@ffk.se](mailto:hans@ffk.se)



Daniel F  
Stf. flygchef  
0155-20 90 95  
[forsberg@ffk.se](mailto:forsberg@ffk.se)



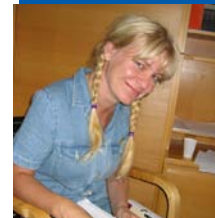
Lotta  
Adm. kårstaben  
0155-20 90 93  
[lotta@ffk.se](mailto:lotta@ffk.se)



Helene  
Adm. flygavdeln  
0155-20 90 94  
[helene@ffk.se](mailto:helene@ffk.se)



Hannele  
Adm. uppdragsflyg  
0155-20 90 96  
[hannele@ffk.se](mailto:hannele@ffk.se)



Daniel J  
Mil. kontakter  
0155-20 90 98  
[daniel@ffk.se](mailto:daniel@ffk.se)



# Flygchefen

*Det är med stor förväntan jag tillträder som ny flygchef inom FFK och tar över flygsäkerhetspalten här i FFK-nytt. Flygsäkerhetsarbetet har alltid varit mycket högt prioriterat inom FFK, och ska så vara även i fortsättningen. Alla våra utbildningar, kurser och övningar ska präglas av en professionalism och en känsla för flygsäkerhet. Vi ska tillsammans fortsätta på den inslagna vägen, och ständigt söka förbättra flygsäkerheten i allt vi gör, både privat och inom FFK.*



**D**et är bland annat genom vårt flygsäkerhetsarbete vi bygger förtroende hos våra uppdragsgivare, så att vi kan fortsätta vara en viktig del av svensk krisberedskap.

Första frågan i Transportstyrelsen prov för flygchefer löd; "Beskriv kortfattat det svenska flygsäkerhetssystemet." En intressant fråga, och inte helt lätt att svara kortfattat på...

Man börjar naturligtvis först med att beskriva EU:s grundförordning, för att sen fortsätta med svensk luftfartslag och Luftfartsförordningen. Ett par väl valda EASA-regelverk är på sin plats – inkluderat Part-FCL såklart, men även AMC och GM till Part-FCL måste med i listan.

Sedan har vi så klart ett par intressanta nationella regelverk, bland annat LFS 2007:47, den som reglerar bruksflyget, och varför inte TSFS 2010:145 som behandlar Trafikregler, ett regelverk som till exempel reglerar våra operativa gränser för väder. Därutöver har vi också vårt eget regelverk inom FFK. Drifthandboken, FFK-DHB och våra instruktioner för olika uppdragstyper.

Det är en gedigen samling regler som vi förväntas ha kännedom om. Dock inte så tung och tråkig som många tror. Varför inte ta en regnig eftermiddag och titta i Luftfartsförordningen, SFS 2010.770? Den är bara ett 30-

tal sidor lång och jag kan lova att man blir förvånad hur mycket man lär sig!

Men var är det vi skapar verklig flygsäkerhet? Regler, förordningar och instruktioner finns där för vår säkerhet, men jag tror att det är i det lilla som vi skapar verklig flygsäkerhet. En ordentlig daglig tillsyn, den där extra kontrollen i tanken mellan flygningar, en ordentlig förberedelse inför ett flygpass, en korrekt förberedd karta och kanske viktigast av allt, att ibland kunna säga nej, i dag ska vi inte flyga. Det är där vi skapar verklig flygsäkerhet.

Så låt oss fortsätta med den starka känsla vi har för flygsäkerhet inom FFK och låt oss visa andra genom att alltid vara goda föredömen.

"Du ska alltid gå den smala vägen Hasse" sa min gamla flyglärare till mig under ett av mina allra första skolpass till A-cert. Det kan ha varit en minnesregel för att titta på vindstruten och veta åt vilket håll man ska starta och landa, men jag tog det också som en uppmaning att vara noga och inte chansa.

Så min uppmaning till oss alla blir "Gå den smala vägen." Då vet vi både åt vilket håll vi ska starta och landa, och att vi ska vara noggranna och professionella i allt vi gör inom flyget.

Hasse Jörnén  
Flygchef FFK

## Flygsäkerhetstendiat

På FFK:s reguljära styrelsemöte som hölls den 16:e maj delades årets flygsäkerhetstendiat enligt Hasses minne som delas ut till en person som under året betytt mycket för flygsäkerhetsarbetet i Sverige.

I år fick FFK:s flyglärare Jan Landin stipendiet för sitt mångåriga arbete för flygsäkerhet, och det stora engagemang han alltjämt visar under sina uppdrag för FFK ute i landet. Styrelsen och kårstaben gratulerar!

## Tack

Tack till alla som hedrat minnet av vår älskade Sven-Inge Ander, för allt stöd, alla kramar, tankar, brev, vackra blommor, gåvor till fonder och närvaro vid begravning och minnesstund.

I Sven-Ingens minnesbok sparar familjen egna men också andras minnen av och med Sven-Inge. Vi uppskattar mycket om du skriver en rad till [ander.journalist@gmail.com](mailto:ander.journalist@gmail.com) och berättar din historia.

Annika, Anna-Karin och Johan med familjer.



# Långnavigering med Young Pilots!

Mellan den 26 och 28 juli genomfördes en flygresa upp till Östersund och trakterna där omkring. Lördagen den 27:e var nämligen dagen för den årliga flygdagen på Hedlanda flygplats. Den lilla truppen med FFK:are från Stockholm, Västerås och Gotland bestod av både erfarna piloter och ungdomar från Young Pilots. Tanken är bland annat att sprida vidare idén med Young Pilots till Sveriges andra län och tack vare vår vistelse kanske några flygintresserade jämtländska ungdomar får ta del av liknande aktiviteter i framtiden!



Foto: Andreas Eriksson

**U**nder vår första dag samlades alla på Optand Flygfält i Östersund. Vi bestod av åtta stycken småplan med tre till fyra personer i varje, blandat ungdomar och vuxna. Vi ungdomar från Young Pilots hade fått sköta navigeringen och planeringen. Resan till Östersund tog ungefär tre timmar, lite beroende på startpunkt, och vädret var prima!

Fantastiskt är rätt ord för att beskriva känslan av att resa över Sverige, med alla små sjöar och samhällen. Alla landade med ett leende på läpparna i Optand.

Efter att alla landat och var på plats var vi snart på vandrarhemmet på Frösön och laddade inför morgondagen.

## Dag två – flygdagen

Så var det dags för alla att färdas till Hedlanda Flygplats och delta i flygdagen. Vi ungdomar jobbade där som crew, vissa fick vakta publik, andra parkerade flygplan. En liten grupp tog också hand om de gästande barnen med måleri, snickeri och back-klättring (svårt att förklara, men svinkul att genomföra). Man jobbade och skötte sitt, och kunde samtidigt njuta av alla uppvisningar och

fantastiska flygkonster som pågick på och över flygbanan. Alla ungdomar hade alltså att göra hela dagen. Vi var alla väldigt nöjda när vi klättrade tillbaka i planen igen och flygdagen var över.

Alla hade tillsammans planerat en liten sväng med planen upp till Åreskutan och däromkring, och det var åt det hållet vi satte kurs när vi lyfte från Hedlanda. Dock var vädret inte helt på vår sida och alla flygplan kom inte fram hela vägen till Åre. Det är sådant man får räkna med inom flyget, och alla var självklart nöjda ändå. Miljön uppe i Jämtland är oerhört vacker, oavsett om man tittar åt Åreskutan eller åt vilket annat håll som helst.

Med allas olika upplevelser från dagen blev samtalen under middagen livliga och intressanta, och kvällen förvandlades snabbt till natt. De flesta var helt slutkörda och somnade snabbt medan andra tog promenader eller doppade sig nere i Storsjön en snabbis.

## Dag tre – hemvändande navigationer

Morgonen därpå vaknade alla (som vanligt när Christer är med) av en trumpet. Vi åt frukost och suckade

över vädret som tyvärr bjöd på moln i marknivå. Optimister som vi är tog vi oss ändå till Optands flygfält och väntade på att det skulle spricka upp, vilket det gjorde inom kort. Med oss kommer solen, liksom.

Alla besättningar gjorde individuella färdplaner – vissa ville komma iväg hemåt så snabbt som möjligt (på grund av att vädret skulle bli sämre fram på dagen) medan andra adderade små extraturer. Ett par flygplan drog till exempel nordväst igen, mot Åreskutan och runt det, för lite uppskattat fjällflyg. Innan alla plan åkte åt olika håll sades det dock hej då. Alla sade på återseende, och tack för allt, om och om igen.

Jag tror att alla som medverkade i årets Östersundsresa kan intyga om att det utan avbrott har varit riktigt riktigt najs! Jag personligen är supertaggad på nästa flygresa vi inom FFK och Young Pilots kommer att göra, när och vart det än blir, för jag är stensäker på att det kommer bli lika kul som det alltid tenderar att bli. Ett stort tack till alla som medverkade och gjorde resan genomförbar, ni är de bästa.

Text: Helena ”Helly” Gullberg

## GPS hackad



Ett antal amerikanska forskare har framgångsrikt lyckats lura en GPS ombord på ett fartyg. Försöket, som var resultatet av flera års studier och tester, belyser brister och förmågor i GPS-systemets teknologi och säkerhet.

Tekniken bakom GPS-navigation är relativt enkel. Varje GPS-mottagare har en kalenderdatabas där varje satellits exakta position lagras. Genom att mottagaren vet var varje satellit bör vara vid en angiven tidpunkt, återstår bara att lyssna var satelliten är. Därefter kan mottagarens relativa position beräknas.

I försöket användes en lokal sändare som ersatte den riktiga GPS-signalen. Med hjälp av den artificiella signalen lyckades forskarna att få ett fartyg att ändra kurs, utan några felindikationer i fartygets mottagare.

### Amerikanskt system

GPS-säkerhet har varit på tapeten tidigare – då systemet är amerikanskt och härrör från det amerikanska försvaret. I händelse av exempelvis krig har den amerikanska regeringen förmågan att kraftigt försämra GPS-signalerna som når alla användare, civila som militära. Bill Clinton klaggjorde under sin presidentperiod att denna förmåga aldrig skulle komma att användas – men möjligheten finns kvar i systemet.

Europa och Ryssland utvecklar för närvarande egna GPS-system som ska göra mottagarna oberoende av det ursprungliga GPS-systemet.

## Continental köper upp Thielert



Två av de största motortillverkarna för kol- och dieselmotorer kommer att bli en, det står klart sedan Continental köpt upp det konkursdrabbade Thielert.

Thielert har sedan 2008 legat i en ekonomisk gråzon, då företaget drabbades av en rad juridiska problem med en efterföljande bred urholkning på börsen. De största problemen har berört flygplan från Diamond Aircraft, då Thielert under 2008 meddelade att garanti och regelbunden motorservice inte längre skulle täckas enligt avtal på grund av de ekonomiska svårigheterna. Som följd har flera Diamondägare under åren fått problem att hålla

flygplanen luftvärddiga.

Thielerts nya ägare Continental har köpt ett företag som återigen går med vinst, efter ett antal års rekonstruktion. Continental själva ägs helt av ett kinesiskt företag, som i sig ägs av den kinesiska staten.

– Detta är den rätta långsiktiga lösningen för marknaden, eftersom det skapar en central försäljare av både JET-A och AVGAS-motorer, backat av det globala stödet från Continental Motors, sade Yu Yumin, VD för Continental Motors i ett pressmeddelande strax efter att köpet offentliggjorts.

## Obemannad SAAB såld

Den första obemannade helikoptern av typen Skeldar såldes tidigare i sommar till en hemlig kund, det rapportar SAAB i ett pressmeddelande.

Helikopteraffären har varit på tapeten under en längre tid. Redan tidigare i år meddelade Lennart Sindahl, chef för Saab Aeronautics, att ett Skeldarkontrakt väntade "inom väldigt

få veckor".

Den första kunden kommer primärt att använda helikoptern till havs ombord på fartyg. Målet är att den obemannade farkosten, som är fyra meter lång och knappa metern hög, ska kunna användas för spaning, avlyssning och till viss del även transport av mindre laster. Leveransen till kunden sker i slutet av året.



# Rikstrafiken inte hotad av EU

EU meddelade tidigare i år att statligt stöd till flygplatser ej bör tillåtas. Lagförslaget är ämnat att förbjuda statliga medel från att skeva konkurrenskrafter inom Europa. EU har nu meddelat att det inte ska gälla regionalpolitiskt utvalda flygplatser.

Många svenska politiker uttryckte en oro över att förslaget skulle kunna påverka flera svenska flygplatser inom den så kallade Rikstrafiken. I Sverige rör rikstrafikupphandlingen de flygplatser som befinner sig i glesbygden.

Nu har lagförslaget dock förtydligats och EU meddelar att mindre flygplatser, där det finns ett regionalpolitiskt behov av statligt stödd infrastruktur, inte ska omfattas av förbudet.

– Det är bättre än vi väntat, säger Peter Larsson, vd för Sveriges Regionala Flygplatser till flygtorget.se.

## Viss oro kvarstår

Dock gäller undantaget endast för flygplatser med färre än 200 000 passagerare per år. Hur passagerar-



Foto: Magnus Bäck

antalet ska räknas är osäkert. Om EU avser räkna det totala antalet passagerare (in- och utresande) så är några svenska flygplatser i farozonen. Räknas endast utresande så ligger flygplatserna bättre till, då det skulle innebära att det totala antalet tillåtna

passagerare istället rör sig närmare 400 000.

Förslaget ligger just nu på remiss. Det svenska näringsdepartementet kommer att få möjlighet att uttala sig om konsekvenserna för Sverige innan lagförslaget går igenom.

# SAS köper nytt

Koncernen SAS köper tolv nya långdistansflygplan. Målet med avsiktsförklaringen är att på sikt förnya flottan för långdistanslinjerna.

Affären rör åtta A350-900 och fyra A330-300. Utöver de nya flygplanen ska den gamla Airbusflottan förnyas invändigt med nyare och modernare teknik, bland annat med ett nytt underhållningssystem och nya stolar för hela kabinen. De nya flygplanen utrustas med wi-fi och möjlighet att använda mobiltelefonen ombord. Nyinköpen är också bränslesnålare och bjuder därmed på en högre kostnadseffektivitet. A350 förbrukar upp till 30 procent mindre bränsle och har cirka 20 procent större passagerarkapacitet än den nuvarande



Foto: Wikipedia Commons

långlinjeköraren A330/A340.

Men den som ser fram emot att åka till USA och Thailand i de nya maskinerna får vänta. Kön är nämligen lång i orderboken hos Airbus. Enligt

Svenska Dagbladet kommer A350-maskinerna inte att leveras innan 2018. A330-300 kommer att kunna leveras 2015.

Text alla nyheter: Martin Trankell



# MAKRO

## FLYGSVERIGE I FOTO

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



**1** Formationsflygning: Innan isarna helt släppt passade ett par piloter från Stockholmstrakten på att vässa sina formationsflygningskunskaper. Här syns rotetvåan följa GPN från SAS-flygklubb på "relativt" nära håll.  
Foto: Patrik Henriksson

**2** Luftskepp på besök: Det blev ordentliga tidningskriverier när Sverige fick ett ovanligt besök, i form av ett luftskepp. Dmitrij Karpenko såg till att vara en av de få svenska piloter som såg luftskeppet från ett fågelperspektiv.  
Foto: Dmitrij Karpenko

**3** Sjöinformationsgruppen samlad: Denna bild på Stockholm Läns sjöinformationsgrupp är tagen på Visby. Stockholmsgruppen är utbaserad på Visby under en stor del av sina uppdrag, som sker i vattnen mellan Gotland och Stockholmsområdet. Några av gruppens mål är att dokumentera fartygstrafik, delta i marina övningar och ytspana efter okända fartyg.  
Foto: Daniel Jansson

**4** Kvällsapproach: Andreas Eriksson har bidragit med bilder till tidningen förut – och det blir inte sämre resultat med tiden. Andreas, som är en av FFK:s Young Pilots-medlemmar, fotograferar ihärdigt på fritiden. Denna gång fastnade en rote med tre Saab Safirer i hans kamera, en vacker skymningskväll under tidig sommarsäsong.  
Foto: Andreas Eriksson

**5** Bild med spinn: Spinnern (kåpan som sitter längs fram på propellern) skiner blankt på denna Saab Safir på Västerås Hässlö flygfält. Jonathan Hölling och hans kompis kunde inte mer än att göra tummen upp åt sommarvädret.  
Foto: Jonathan Hölling





3



4



5



## Dags för fortsättningskurs

Sommarens stora äventyr för 18 ungdomar inleddes på det anrika flygfältet på Ålleberg. Planen var att genomföra Young Pilots fortsättningskurs, som är det andra steget av totalt tre för att bli spanare i FFK och kunna delta i FFK:s löpande verksamhet.

Under hösten 2012 och våren 2013 har uppemot 80 ungdomar gått Young Pilots grundkurs i Nyköping. Ett godkänt betyg på den teoretiska grundkursen utgjorde underlag för att kunna söka någon av de två fortsättningskurser som anordnats denna sommar. Det har varit hård konkurrens om de totalt 36 platserna på sommarens kurser, då det är många som är intresserade av att gå vidare och bli spanare i FFK. Trycket kommer säkerligen att öka ytterligare till det sista utbildningssteget, den så kallade operativa spaningsutbildningen, som går av stapeln för första gången sommaren 2014. På den kursen minskar platserna till cirka en tredjedel (jämfört med grundkursen) med motiveringen att kvalitén ökar successivt på kurserna.

### Träning i det blå

Grundkursen är helt teoretisk, men på

fortsättningskursen skiftar fokus över till det mer praktiska. Huvudsyftet med YP fortsättningskurs är att utbilda ungdomarna i TBOS (FFK:s fotograferingssystem som används under uppdrag och övning) samt genomföra praktiska övningar i navigation. Förutom detta genomgår alla deltagare utbildning inom aerodynamik, flygplanslära, den mänskliga faktorn och flygsäkerhet för att öka förståelsen för de olika aspekterna på flygning under ett uppdrag.

Under kursen praktiserades kunskaperna under flera skarpa flygpass där ungdomarna arbetade i par med hanteringen av TBOS samt navigeringen av den planerade ruten. På grund av dåligt väder och därmed begränsad total flygtid utgick ensamflygningen som spanare under detta kurstillfälle och ersattes med en ytterligare parövning när vädret blev bättre.

Under tiden det dåliga vädret drog förbi ordnades det en utflykt till Aeroseum i Göteborg, något som uppskattades mycket av såväl ledare som deltagare. På plats fick vi en guddad tur på över en timme som var väldigt lärorik och intressant. Att besöka Aeroseum är ett hett tips från oss som fick förmånen att åka dit denna gång.

### Ungdomsspanare nästa år

Under veckan hann vi deltagare också med en hel del annat. Grillning, brännboll, filmvisning (Top Gun i vanlig ordning), segelflyg, Ållebergs segelflygmuseum och ett inofficiellt YP-världsmästerskap i glidflykt med pappersflygplan. Vi njöt också av bastudbad när schemat så erbjöd.

Allt som allt genomförde femton deltagare kursen, som var den första av totalt två kurser denna sommar. Alla dessa ungdomar klarade både det teoretiska provet och de praktiska övningarna, och har därmed möjlighet att söka YP:s operativa spaningsutbildning nästa sommar.

Konkret innebär detta att FFK inom ett år har ett tiotal utbildade ungdomar som har möjlighet att söka en plats i flyggrupperna runt om i landet. Vi hoppas att alla gruppchefer där ute förstår och utreder möjligheten att utveckla just sin grupp med dessa nya förmågor. Vill du veta mer om hur just du kan öppna upp för YP i din flyggrupp eller ditt län? Ta kontakt med Johanna på kärstaben så hjälper hon dig vidare.

Vill du också bli spanare? Gå in och läs mer på [youngpilots.se/utbildning](http://youngpilots.se/utbildning)

Text: Johanna Wintzell



## Gotland visar framfötterna

Som vanligt var det vackert sommarväder på Gotland när jag klev ur mitt flygplan på Visby flygplats. Där möttes jag av länsflygchefen i länet, Jan Åhlberg. Tillsammans hade vi planerat några dagar med periodiska flygtränningar, samt ett möte med gruppcheferna i länet. På lördagen avslutades programmet med en flyginsatsövning.

Att besöka länsflygavdelningarna är viktigt för oss på kårstaben då det är i länen som verksamheten skapas och utförs. Min förhoppning är att kunna besöka de flesta länsflygavdelningar under hösten. Många frågor och funderingar får vi på kårstaben via telefon och mejl, men känslan som finns i länen kan inte beskrivas i ord utan måste upplevas. På Gotland finns den där positiva känslan och viljan att lösa uppgiften. Besättningarna är glada och professionella.

Ett av Gotlands problem är att det bara finns en riktig flygklubb på ön – trots att det finns fler flygfält, till exempel Bunge. Det gör att länsflygavdelningen är ganska

liten, och rekryteringsutbudet begränsat. Fördelen är däremot att ledningen har en oerhört bra koll på sina piloter. Chefspiloten har god kunskap om respektive pilot och tillsammans med länsflygchefen planerar de verksamheten.

På klubben finns sedan något år tillbaka en F-verkstad som sköter flygplanen så att de löpande är i gott skick. Skulle det uppstå problem med maskinerna löses detta snabbt och smidigt. Det är precis som vi piloter vill ha det inom en flygklubb och i FFK. De övernattningsrum som finns på flygklubben är också oerhört bra för oss utomstående som vill besöka Gotland.

### På alerten vid skarpt larm

Då jag som kårchef möts av en organisation som fungerar så bra som den på Gotland förväntar jag mig också att piloter är lika duktiga – och det är de. De PFT:er som genomfördes visar att våra flygande medlemmarna kan flyga på ett säkert sätt.

Under de dagar jag spenderade på Gotland fick länet två skarpa larm över

jourtelefonen. Besättningen var i luften inom två timmar. Detta sköttes snabbt, smidigt och professionellt, något som visade sig även på söndagen då länet hade en övning. Den påhittade personen Kalle Strövare var försvunnen i ett område klädd i en orange overall. Med FFK:s fotograferingssystem TBOS i flygplanet, sökområdet uttritat och alla förberedelser fixade så bar det av till sökområdet. På marken kunde vi följa planet med hjälp av TBOS-hemsidan – där flygplanet's geografiska position uppdateras i realtid. Det möjliggjorde för oss att se när besättningen cirklade över målplatsen. Under tiden kom bilderna in på TBOS-hemsidan så vi kunde se platsen och den försvunne "Kalle".

Som kårchef och ansvarig för verksamheten känns det tryggt att ni i länen gör ett så bra jobb.

Keep up the good work!  
Lars-Göran



# Norrland behöver hjälp!

Text: Tommy Wirén Foto: FFK

**Scenariot för FFK:s största samövning var sig likt – en stor storm hade drabbat ett område och extraresurser krävdes i form av flyginsatser. Det geografiska området var dock unikt, då Norrbotten och Västerbotten är mycket stora och kräver speciella insatser. Det blev en bra övning med många nyttiga erfarenheter för de 18 piloter som deltog, och för FFK som organisation.**

**A**rets största FFK-övning genomfördes från Piteå flygplats. Piteå flygklubb ställde upp med lokaler för både briefingar och utspisningar. Dessutom hade klubben en tumme med vädrets makter, då det under hela övningen var det högsommarvärme och klart väder. Vädret är annars ofta ett problem när stora övningar ska genomföras. Under tidigare år har vi upplevt både skyfall, åska och till och med dimma. Det kan även bli problem med allt för torrt och soligt väder. Det behövdes plötsligt flygplan för brandflyg som innebar att antalet disponibla flygplan minskade och därmed möjligheten att genomföra det planerade övningsprogrammet.

## Stora län kräver många piloter

Det var första gången som övningen ägde rum i Norrland. Både i Västerbotten och i Norrbottens län finns två flyginsatsgrupper med sammanlagt 32 piloter. Övriga län utanför storstadsområdena har åtta piloter i sina flyginsatsgrupper, vilket andra år har inneburit att fyra län deltagit i övningen. Samverkansövningarna sker enligt ett rullande schema, där varje län deltar vart sjätte år.

Under denna övning deltog 18 piloter och nio flygplan. Av olika skäl var det inte möjligt att samla alla piloterna i flyginsatsgrupperna. Övningen pågick under fem dagar. De två första dagarna ägnades åt utbildning i bland annat användning av kommunikationssystemet

RAKEL och repetition av handhavande av fotograferingssystemet TBOS (tag bild och sänd). I övrigt testades systemen i flygplanen för att säkerställa att allt skulle fungera under de två följande dagarna med uppdragsflygningar. För utbildningarna i RAKEL svarade Trafikverket och MOLOS. MOLOS står för mobilt lednings- och sambandsfordon som bemannas av Frivilliga radioorganisationen. Trafikverket bidrog även med information om sin krisberedskap och hur myndigheten vill att rapportering ska ske vid uppdrag.

Under fredag och lördag hade 41 uppdrag planerats, samt nio navigeringsövningar. Det uppkomna behovet av brandflyg gjorde att bristen på flygplan begränsade antalet uppdrag till 36 stycken.



Spaning efter framkomlighet, och ledning av bandvagn, övades under RSÖ:n.

## Frivilliga flygkårens uppdrag

Denna form av övning är viktig för FFK:s fortsatta goda spetskompetens. FFK har i uppdrag av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) att årligen genomföra en regional övning i samverkan med myndigheter med ansvar för samhällets krisberedskap. Syftet är att under realistiska former visa att FFK kan svara upp till sin roll som resurs för att ge myndigheterna ögonblicksbilder av läget under kraftiga störningar på samhällsfunktioner eller vid större olyckor. Samtidigt får deltagande aktörer ett bra underlag för utveckling av teknik, metoder och samverkansformer. Under årets övning deltog följande myndigheter och organisationer:

- Trafikverket
- Sjöfartsverket
- Länsstyrelsen i Norrbottens (deltog inte aktivt, men följde resultaten)
- Räddningstjänsten i Piteå
- PiteEnergi

- Skellefteå Kraft
- Frivilliga Radioorganisationen
- Sjöräddningssällskapet

Scenariot för övningen var ett kraftigt oväder av Gudrun-karaktär hade drabbat området från Boden till Skellefteå längs kusten, och till Glommersträsk inåt landet. I området uppstod stora skador på vägar, järnvägar och tele- och kraftledningar. Nödrop hade kommit från människor instängda i skadade och blockerade hus. Fritidsbåtar hade råkat i sjönöd och rapporterades saknade. Dammbrott och översvämningar befarades i Skellefteälven. Övningen omfattade flera olika uppdragstyper som skulle rapporteras och dokumenteras.

## Kraftledningsuppdrag

Scenariot innefattade två typer av kraftledningar som skulle utspanas. PiteEnergi har en ledning på 20 kilovolt i en slinga från Yttersta till Fagerheden. Ledningen går igenom skog som gör att den är

bitvis svår att följa. Skellefteå Kraft har en ledning från Klubbfors till Byske med högre spänningsnivå med en mer markerad ledningsgata som är lättare att följa från luften.

Skadorna markerades med bokstavsdukar. Skadorna fotograferades med TBOS och rapporterades till MOLOS. I övningen med Skellefteå Krafts ledning ingick det att (förutom att rapportera skador) leda en MOLOS-jeep till skadeplatsen. Ledningen av jeepen fungerade i stort men fordonsledning från luften bör övas mer. En av tre besättningar hittade inte alla skador på 20 kilovoltsledningen, vilket är acceptabelt då flygtiden under övningen var begränsad.

## Väg- och järnvägsskador

Övningarna inom väg och järnväg genomfördes inom två olika områden. Varje övning omfattade en sträcka väg och en sträcka järnväg. Det första området omfattade järnvägen från Piteå till Älvsbyn och vidare till Boden och därefter vägen tillbaka till Piteå. Det andra området omfattade vägen från Piteå till Älvsbyn och därefter järnvägen till Långträsk och avslutades med vägen tillbaka till Piteå. Stormen hade orsakat översvämningar av väg och järnvägsbankar, fällna träd över kontaktledningar och även skapat blockeringar.

De olika skadorna markerades med dukar. Besättningarnas uppgift var att rapportera skadornas omfattning till Trafikverkets representant samt att fotografera skadorna med TBOS. Besättningarnas förmåga att upptäcka skadorna var god. Vissa problem uppstod vid angivande av skadornas position med koordinater. Vi återkommer med lösningar på problemet under förbättringsförslag.

## Undsättning av människor

Övningsområdet för denna uppdragstyp låg sydväst om Piteå nära Svensbyn. Stormens framfart hade blockerat vägar och skadat byggnader. Framkomligheten inom området var okänd och flera gårdar var avskurna från el och teleföbindelser. Från en gård hade de boende via mobiltelefon lyckats nå SOS Alarm med begäran om att omedelbart få hjälp att transportera en skadad person till sjukhus. Larmet vidareändades till

räddningstjänsten i Piteå som ställde ett räddningsfordon i närheten av Svensbyn i avvaktan på ledning till gården via flyg. Området genomkorsades av små vägar som på olika platser hade markerats som blockerade.

Besättningarnas uppgift var att spana av området för att finna framkomlig väg och att därefter leda räddningsfordonet till gården. Högstammig skog inom området gjorde sökandet av framkomlig väg svår med mycket svängande fram och tillbaka för att verkligen se om vägen var körbar. Samtliga besättningar kunde finna vägen till gården och ledningen

av räddningsfordonet med kontakt via RAKEL fungerade bra.

### Rekognosering av skador på ställverk

MOLOS hade till uppgift att söka framkomlig väg till skadade ställverk. Dessa utgjordes av två byggnader inom Bodens södra skjutfält. Skjutfältet genomkorsas av ett stort antal vägar som hade blockerats av dukar som representerande olika typer av skador. Framkomlig väg kom att bestå av en komplicerad labyrint som endast kunde lösas med noggrann flygrekognosering.

MOLOS bandvagn var placerad vid

infarten av skjutfältet och avvaktade där instruktioner från flygbesättningen. När besättningarna hade funnit framkomlig väg återstod uppgiften att leda bandvagnen. Här uppstod ett problem för några besättningar. Bandvagnarna körde långsamt och stannade vid kommunikation med flygplanet under den första övningen, vilket gjorde att flygplanet måste svänga kontinuerligt samtidigt som besättningen informerade bandvagnen om vägval vid kommande vägskal. Det var svårigheter att höra kommunikationen inne i bandvagnen som gjorde att den måste stanna för att minska bullret.



Piloter från både Västerbotten och Norrbotten deltog i den stora övningen, vars mål är att samla länets uppdragsgivare och FFK för en regional samövning.





Problemet löstes genom användande av annan utrustning i bandvagnen. Flygplansbesättningarna löste sina uppgifter bra och kommunikationen med RAKEL fungerade.

## Sjöräddningsinsatsen

Sjöräddningssällskapet, Piteå räddningstjänst och Sjöfartsverket hade under lördagen en sjöräddningsövning med försvunna kanotister som hade paddlat utefter kusten utanför Piteå. FFK kunde använda deras övning utan att meddela dem resultaten – detta för att inte avslöja var haveristerna fanns innan motparten sökt färdigt med båtar.

Övningen skulle ha genomförts tre gånger, men brist på flygplan gjorde att endast två eftersök kunde flygas. Besättningen som flög det första passet gjorde ett bra jobb, detta trots att spanaren upplevde en tidsbrist då mycket tid gick åt för hantering av kamera, TBOS och sjökort. Besättningen klagade på att TBOS tappade förbindelsen.

TBOS gav ett tracking-spår av flyg-

ningen vilket är bra, dock syntes detta spår först vid inflygning till flygplatsen. Besättningen kom efterhand underfund med att bilderna inte skickades i autoläge utan att man var tvungen att skicka dem manuellt.

Rakel tappade kontakt då flygplanet flög under 800 fot för spaning ute i havsbandet. Närmaste RAKEL-station fanns sex till åtta kilometer från sökområdet (fri sikt).

Det är mycket svårt att hantera TBOS, sjökort och samtidigt spana efter föremål. Ska besättningen ta bilder med TBOS måste det finnas en tredje besättningsmedlem som sköter TBOS och som låter spanaren koncentrera sig på spaning och navigering. Besättningen som flög det andra passet kom för högt och fann inga föremål. Kraftiga reflektioner i vattnet kan ha varit en annan orsak till det uteblivna resultatet.

## Kartläggning av översvämningar

Stormen och det kraftiga regnet befarades ha skadat vägar, järnvägar, broar och kraftverk längs älven. Besättningarna hade i uppdrag att rekognosera och

fotografera skadorna mellan Medle och Kusfors. De levererade bilderna var av godtagbar kvalitet. En besättning råkade dock ut för att deras kamerabatteri tog slut och använde mobiltelefon istället. Lärdomen att dra: Kontrollera alltid utrustningen noga före uppdrag.

## Eftersök av ett försvunnet flygplan

Ett annat scenario som övades var efterspaning av ett potentiellt havererat flygplan. Det fingerade flygplanet hade startat föregående kväll från Umeå mot Älvsbyn och hade inte hörts av sedan dess. Flygningen skedde utan färdplan. Personer i Grundfors hade under kvällen hört ett lågt flygande flygplan på väg norrut.

Eftersök inleddes och besättningarna gavs en sökruta på cirka sex gånger nio kilometer. Flygplanet markerades med vita dukar utlagda som ett sönderbrutet havererat flygplan.

Samtliga besättningar hittade flygplansvraket och gav samstämmiga uppgifter om positionen.

I samband med övningen uppstod en mindre skogsbrand rakt norr om flygplatsen. En besättning gick upp för att leda räddningstjänsten. Man fick kontakt och vägledningen av räddningsfordonet gick utan problem. Ibland tränger verkligheten sig på!

## SYNPUNKTER PÅ ÖVNINGEN

### Användning av RAKEL

All kommunikation mellan uppdragsgivare och besättningarna skedde med RAKEL. En enkät efter övningen visar att det fanns behov av medhörning mellan pilot och spanare så att båda får informationen direkt. Detta går att ordna genom modifiering av inkopplingsboxen mellan RAKEL och headset. Några besättningar saknade kopplingsboxar, vilket löstes efter en del strul. Lärdomen är att alltid inventera utrustningsbehovet före insatser. Att ha rätt typ av headset är också ett villkor för att RAKEL ska fungera i flygplanet. Hörbarhet och kommunikationen fungerade bra, men flera besättningar vill ha mer träning i användning av RAKEL.

### Användning av TBOS





Mer övning behövs i systemet TBOS. Radiosystemet RAKEL måste också anpassas så att medhörning kan ske från båda piloterna.



Tag bild och sänd har en stor potential men kräver återkommande övning för att besättningarna ska vara insatsberedda inför skarpa uppdrag. Det blir många sladdar och utrustningar som ska manövreras i flygplanet med en kamera, TBOS, radio, kartor och anteckningsunderlag.

Om möjligt bör tekniska lösningar sökas som kan reducera mängden av kablar. Användningen av Telenor är inte bra i dessa trakter då teckningen bitvis är dålig. En del av besättningarna upplevde fördröjningar i bildöverföringen. Piloter och spanare önskar sig mer träning med TBOS. Detta sker bäst genom det utbildningsprogram som kärstaben har utvecklat och som ska användas i länsflygavdelningarna. Några besättningar upplever att systemet inte är helt färdigutvecklat. Detta kan bero på att besättningen har för lite träning i användningen och därför inte kan lösa de problem som kan uppstå.

### Övriga synpunkter från deltagarna

Flygövningarna fick genomgående höga betyg genom sitt varierade innehåll

och möjligheten för alla besättningar att pröva på alla typer av uppdrag. Bristen på flygplan som uppstod när dessa måste lämna övningen för brandflyg upplevdes som negativ. Genom att prioritera uppdragsflygning före ren navigeringsflygning löstes dock problemet så att alla fick flyga olika typer av uppdrag.

Den direkta kontakten med uppdragsgivare upplevdes som mycket positiv och gav övningen en god realism. Deltagarna upplevde att övningsledningen är kompetent och flexibel för att lösa de problem som alltid uppstår under stora övningar.

### Synpunkter från uppdragsgivare

Trafikverket har synpunkter på lägesangivelser av skador. I deras organisation är koordinatangivelser i RT90 eller SwedRef 99 inte bra. Personalen i ledningsorganisationen är inte tränad att hantera detta. Istället bör besättningarna rapportera med polära koordinater.

Det innebär att spanaren rapporterar läget utifrån geografisk punkt med avstånd och bärning till skadeplatsen. FFK kommer

att utarbeta en instruktion för hur detta ska gå till.

Hörbarheten i RAKEL är god och radiodisciplinen bra. Fortsatt utbildning och övning med RAKEL är ett måste.

### Slutliga intryck

Alla deltagare var mycket nöjda med övningen. Det känns bra att vi kunnat öva i Norrland med dess särskilda förutsättningar. Nu har en grund lagts för hur länsflygavdelningarna själva kan utforma sina övningar med tyngdpunkt på samverkan med uppdragsgivande myndigheter. Genom att dessa två länsflygavdelningar (som täcker ett så stort område) fick möjlighet att samöva skapades kontakter mellan piloterna. Det är till fördel om organisationerna i framtiden behöver hjälpa varandra över länsgränserna vid skarpa insatser.

Ett stort tack riktas till alla medverkande, särskilt till Piteå flygklubb som ställde upp med lokaler och service. Tack Norrland för det fina vädret, det bästa som inträffat på någon av våra till dagens datum nio regionala samövningar.

# FFK PROFILPRODUKTER

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom kårstaben? Ring oss eller skicka en beställning till [ks@ffk.se](mailto: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**



**Flygplansklocka 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 beställa 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**  
guldmetsad **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**

# PRIVATFLYGNING PÅ ISLAND



Isländsk flygning associeras sedan det stora utbrottet på Eyjafjallajökull med askmoln och flygförbud. Men vår nordiska granne i väster bjuder på ett speciellt och många gånger underbart flyglandskap - avskärmat av de stora avstånden - som inbjuder till en variant av våra typiskt nordiska flygmiljöer. FFK-Nytt kontaktade redaktören för den största isländska flygtidningen Flugíð för att höra hur det faktiskt är att flyga hemma hos vår granne i väster.

## Hej! Vill du inleda med att berätta vem du är och vad du arbetar med?

Jag heter Haraldur Diego. Jag är född och uppväxt i Reykjavik på Island. Just nu är jag anställd som affärskonsult, men jag har också privilegiet att vara redaktör för den enda isländska flygtidningen, Flugíð.

## Vad fick dig att börja flyga? Var det en speciell händelse eller var det ett intresse som utvecklades med tiden?

Jag minns att jag fick en bok om flygplan och olika flygplatsaktiviteter när jag var tre år gammal, något som sporrade intresset från en tidig ålder. När jag var

fem år fick jag en flygtur av min morbror i hans Cessna. Min morbror var senare rektor när jag vid vuxen ålder inledde min kommersiella flygutbildning. År 1992 tog jag mitt PPL i Sacramento, Kalifornien, så jag har flugit mer eller mindre 20 år nu. Tiden går...

## Kan du beskriva flygplanet du flyger, och flygklubben där du hyr maskinen?

Fågeln jag flyger för det mesta är en Piper Archer, en av två sådana flygplan på Island. Det är ett toppenflygplan, med mycket kraft för de flesta uppdrag. Den är ägd av flygklubben jag är med

i, Flugklúbbur Mosfellsbæjar ([www.fkm.is](http://www.fkm.is)). Vi har haft olika varianter av sporrhjulsflygplan, men de har alla blivit lite överväldigande att handha när folk inte flyger dem regelbundet, och det hela slutar ofta med att flygplanen hamnar på rygg på marken. Så vi har beslutat att sporrhjulet fått flytta framåt och bli ett noshjul från och med nu.

## Hur många medlemmar och flygplan finns i det i din flygklubb?

Hos oss på FKM finns det cirka 130 medlemmar. På fältet Tungubakkar (även kallat himmelen på jorden) finns



det cirka 25 flygplan, Cessnor, Cubbar, Jodels med flera. Kostnaden är dels en engångskostnad på cirka 4 300 svenska kronor utöver årsavgiften på cirka 1 000 svenska kronor som vi alla betalar.

#### **Hur fungerar en isländsk flygklubb i vardagssammanhang?**

Av våra 130 medlemmar flyger bara cirka 30 vår Archer, av den primära anledningen att de andra har många andra roliga flygplan att flyga. Vi använder ett bra digitalt bokningssystem som heter goboko (som jag verkligen rekommenderar) som passar flygklubben perfekt. Via systemet

kan vi alltid se hur bokat flygplanet är.

#### **Hur många flygklubbar och flygplan finns det på Island, och hur många är privatägda?**

Det finns några flygklubbar, främst i Reykjavikområdet, och några ytterligare ägarsammanslutningar med cirka fem till tio piloter per flygplan. Om vi analyserar statistik från Islands flygmyndighet ICAA så finner vi 516 piloter som har privatflygcertifikat, plus 870 som har ett kommersiellt flygcertifikat. Sifferanalysen blir att en av 222 isländska medborgare har ett flygcertifikat. Totalt har vi också 350

flygplan med isländsk registrering, varav 242 är privatägda. De flesta är luftvärdiga.

#### **Om du hade en passagare som inte sett Island förut, speciellt inte från luften, vart skulle du åka, och varför?**

Jag älskar att ta med turister upp i luften och vissa dem här lilla ön. Under en flygning på 1,5 timmar hinner vi se massor med floder, höga vattenfall, glaciärer, aktiva vulkaner och heta källor. Jag skulle ta med passagerarna till Thingvellir, över bergen upp till Langjökull, över Gullfoss och Geysir. Därefter skulle jag flyga söderut till kusten och över den svarta, ▶



sandiga stranden. Ifall vi hade mer tid skulle jag flyga till Þórsörk og landa där för en kopp kaffe. Det ligger precis under vulkanen og glaciären Eyjafjallajökull - den kända som fick sitt utbrott 2010 og spydde ut aska över hela det europeiska luftrummet og som stoppade all flygtrafik i flera dagar. Det paradoxala är att vi på Island kunde flyga upp till askmolnet, på grund av de västliga vindarna.

Jag har alltid varit lite av en entreprenör, så för några månader sedan bestämde jag mig för att testa marknaden för ett sightseeing-bolag som jag kallar Volcano Air Iceland. Jag skapade en hemsida og en Facebookgrupp på några timmar. Jag älskar att få respons på de bilder jag lägger upp där, og att knyta band över hela jorden. Flygsightseeing är verkligen något som jag tror är roligt att syssla med, med tanke på åskådarnas positiva reaktioner, så jag hoppas att jag i framtiden kan lägga

den erfarenheten till mitt CV.

### **Finns det några nackdelar med att flyga på Island, som du antar är annorlunda i andra delar av världen?**

Förutom att behöva vänta ut vulkanutbrott som stör vårt luftrum med jämna mellanrum så har vi ganska osäkert väder. Inom flygmeteorologi finns det till og med en speciell term för detta - det isländska lågtrycket. Det är inte helt rättvist, det rör sig nämligen om många lågtryck, året runt. De kommer i storpack.

### **Finns det några speciella säkerhetsförberedelser som en pilot behöver beakta över Island?**

Nja, vi behöver inte direkt ha ett laddat vapen ombord för isbjörnsmöten (jag har blivit frågad detta). Kravet att alla flygningar skulle koordineras med flygledningen togs bort förra året, men

de flesta piloter gör det fortfarande för säkerhetens skull. Utöver standardutrustningen (nödradiosändare, första förband og så vidare) brukar vi ta med oss varma kläder på de längre flygningarna. Du måste kunna överleva en nödländning og den kalla väntperioden innan räddningen kommer fram.

### **Hur vanligt är det med internationella gäster som kommer i allmänflygplan?**

Island är praktiskt placerat för allmänflygplan på väg över Atlanten, så vi får alla typer av ferrypiloter på besök, utöver affärsflygplan som måste tanka på väg över polen. Nyligen hade vi 15 flygplan från Frankrike som passerade Reykjavik på väg till Grönland, og som stannade igen på vägen tillbaka. Då rörde det sig mest om enmotoriga flygplan, främst Cessnor, Mooney's og Cirrusar, men vi hade också en jetmaskin av typen Citation. Förra året

hade vi en pilot och en fotograf som flög med sin Robinson R44 (helikopter) hela vägen från Liechtenstein. De nämnde att friheten på Island är underbar - de var välkomna var de än landade.

### **Har du någon historia du vill dela, eller något som du tror en pilot från ett annat land skulle tycka vara intressant att veta?**

Jag har haft tur och flugit med andra piloter från hela världen och alla är alltid positivt överraskade över antalet flygfält vi har här på Island. De flesta av fälten är antingen grus eller gräsbelagda, men passar utmärkt för allmänflygplan, och

ingen tar ut någon landningsavgift. Flygfriheten är antagligen större här än i de flesta andra europeiska länderna, med lite flygtrafik och mindre avgifter. Vi hoppas bara att fler piloter kan komma över hit och uppleva den isländska kulturen med oss lokalbor.

Vi har några isländska piloter som har åkt på äventyr i sina flygplan över den stora pölen, både åt öster och åt väster. En av mina vänner berättade häromdagen om sin första atlantflygning, och hur den gav upphov till två specifika typer av negativa känslor; besvikelse och skräck. Som berodde på ett närmare möte med ett åskmoln i samband med att han såg

allt hav framför sig. Den andra känslan upplevde han när de landade i Skottland; besvikelsen som han beskrev som "Var det där allt?" Det visar sig att det här med att korsa havet inte är så svårt som man kan tro; och den största rädslan är rädslan i sig själv.

Jag hoppas själv få chansen att flyga över havet en vacker dag, och att jag får fortsätta välkomna andra piloter hit till Island. Att flyga på och till Island är helt underbart, om jag lyssnar på de som har provat, så jag rekommenderar innerligt allmänflygare från Skandinavien att prova på.

### **Flygfakta Island:**

Island är en ö ungefär lika stor som Götaland. Här är det primära sättet att resa fortfarande med bil, längs "ringvägen" som går runt hela ön. Det finns däremot ett par inrikesbolag som trafikerar på de största flygplatserna och orterna. För allmänflygaren finns det dock stora möjligheter att resa runt på ett smidigt och effektivt sätt. En resa från ena sidan av landet till den andra tar cirka två timmar. De dryga hundra flygfälten erbjuder relativt goda möjligheter att landa för att tanka.

Islands flygtrafikledning är större än sina motsvarigheter i många andra länder. Anledningen är den stora nordatlantiska trafiken som nyttjar Islands största flygplats Keflavik som alternativ, och Reykjavik Control som passageluftrum på väg till och från USA. Isländsk privatflygning utgör cirka sex procent av islands totala flygproduktion räknat till antalet påbörjade flygningar.

Antalet flygplatser: 103 stycken, varav de flesta gräs eller grusbelagda.  
Antalet allmänflygplan: 350 stycken.  
Antalet certifikatinnehavare: 1 386 stycken.  
Antalet start och landningar: Cirka 150 000 nationellt per år.





**TEXT: MARTIN TRANKELL  
FOTO: LÄNSSTYRELSEN I VÄSTMANLAND**

# DET BRINNER!

**Det svenska allmänflyget har en lång historik som brandspaningsresurs. I år har det varit stora brandrisker med följden att många brandslingor flugits runtom på flygklubbarna i landet, och inom FFK. Vi kikar på årets resultat – och hur framtiden för det svenska brandflyget ser ut.**

**U**nder sommaren har det varit riktigt torrt i södra Sverige. På flera håll har det flugits tre slingor dagligen och det har varit extremt torrt i skog och mark. Årets resultat ser inte ut att bli lika omfattande som under rekordåret 2002 - men antalet flygtimmar i år kommer vida överstiga fjolårets brandflygning. I år har även det nya kommunikationssystemet RAKEL (som opereras av polis- och räddningstjänst) använts flitigt av brandflygbesättningarna.

Det svenska brandflyget har rötter långt tillbaka i tiden, med anor i den svenska privatflygningens barndomsår. Redan under 1900-talets mitt flögs de första brandslingorna. I dag är bilden en annan, och arbetsmetodikerna väl utformade. Respektive län har ett antal brandflygs-slingor som trafikeras i olika mängd beroende på hur omfattande

brandrisken är. Själva brandrisken delas in i ett antal kategorier. Vid de lägsta nivåerna flygs ingenting. Vid de högre nivåerna inleds spaning med en slinga per dag, upp till maximalt tre slingor per dag. Som det har sett ut i sommar har det varit extremt stor brandrisk i många län, och många volontärer har fått flyga tre slingor per dag.

Brandflyget upphandlas i varje län. Brandflyget flygs och administreras till största delen av volontärer genom KSAK och Frivilliga Flygkåren. Medlemmarna driver verksamheten på sin egen fritid.

## **Brandflyget sparar pengar**

År 2002 var det alltså rekordår i brandflygssammanhang – men det hjälpte inte för att svänga de politiska vindarna vid den här tiden. 2003 ledde ändrade förutsättningar för skogsägarna att pengarna ströps och brandflyget fick stå

på backen, trots protester från bland annat FFK. De bränder som drabbade Sverige under de kommande tre åren kom att bränna ner skog till en enorm kostnad uppskattad till 70 miljoner kronor. Exakt hur mycket skog som kunde räddats om brandflyget varit i luften är naturligtvis omöjligt att sätta, men att det hade underlättat släckningsarbetet råder det inget tvivel om.

Det är respektive län som ansvarar för att räddningstjänsten fungerar i den lokala regionen. Brandflygsverksamheten består av i varje län upphandlade avtal med KSAK:s flygklubbar, Frivilliga Flygkåren eller privata aktörer och länsstyrelserna. Inom respektive organisation (KSAK och FFK) kan ett antal piloter anmäla sitt intresse för att delta – och normalt tilldelas piloterna därefter en jourvecka under sommaren. I vissa delar av landet samsas piloter från flera flygklubbar





Skogsbränder syns bra från luften, och har ofta en karakteristisk blåtonad rökpelare.



om vissa slingor, som exempelvis skett mellan flygföreningar i Norrbotten och Västerbotten. Alla lösningar är bra för att få brandflyget att fungera på ett fungerande och kostnadseffektivt sätt.

Besättningarna ställer alltid upp på sin egen fritid utan krav på ersättning – vilket skapar ett kostnadseffektivt och värdefullt verktyg i länen. En tilldelad jourvecka också kan bli “dålig” och inte ge upphov till någon flygtid (om brandrisken är tillräckligt låg). Detta faktum bör belysas i en artikel om piloternas samhällsnyttiga volontärarbete. Det är inte sällsynt att de upptagna jourveckan får gå framför personlig semester och annan ledighet.

### Framtiden för brandflyget

Just nu pågår en utredning om brandflygets framtid. Som en del av arbetet utreds möjligheten att ersätta hela eller delar av brandflyget med satellitbaserad

övervakning.

Svenska dagbladet publicerade i juli månad en artikel om brandflygets framtidsutsikter – där MSB berättar att de just nu arbetar med två separata projekt för att upptäcka bränder. Det ena är ett samarbete med Finland som omfattar satellitövervakning. Varje kvadratkilometer av Sverige kan avsökas upp till tolv gånger per dygn med satellitbaserade värmekameror. Övervakningen ska kunna ske under hela sommaren.

Det andra projektet rör en fastmonterad kamera, som kan sättas upp på master runt omkring i landet. Tanken är att dessa kameror, som just nu endast är i utprovningsskicket, ska ta bilder dygnet runt i alla riktningar. Bilderna analyseras därefter automatiskt och upptäcks något som kan vara en skogsbrand, skickas bilden till en central i Tyskland. Dessa kameror är tänkta att användas på specifika platser, och

alltså inte vara heltäckande. Huvudfokus ligger istället på satellitsystemet.

– Vi ska göra en utvärdering under hösten av projekten för att se om det kan vara ett komplement till skogsbrandflyg eller om det ersätter skogsbrandflyg, säger Lars-Gunnar Strandberg, projektledare och expert på naturolyckor till Svenska Dagbladet.

Oavsett vilka nya verktyg som kommer att nå marknaden de närmaste åren, finns det fördelar med att ha ett flygplan på plats ovanför en brand. Ingen satellit kan leda brandbilar fram till branden i realtid – eller se genom tjocka molnlager. Om flygplanet kommer fortsätta vara det huvudsakliga verktyget, eller om istället brandflyget blir ett komplement till andra huvudaktörer, återstår att se. MSB:s utredning ska analysera resultaten av de två projekten senare i år och undersöka i vilken form framtidens brandflyg kommer att utföras.

Text: Martin Trankell



# GAMMALT BLIR TILL NYTT

**Att vårda och handha ett gammalt flygplan är ingen barnlek – fråga bara entusiasterna som rustar och flyger några av Västra Götalands finaste maskiner. Vår reporter Ingvar Bragd besökte veteranflygföreningen i Göteborg för att få sig en närmare kik på de många vackra flygmaskiner som ständigt rustas, underhålls och faktiskt flyger.**

**Text: Ingvar Bragd**

**U**nder långa tider har flyget haft stor dragningskraft på människor, unga som gamla. Flygaryrket har varit mytomspunnet och åtskilliga ungdomar har drömt om att bli flygare. För några lyckliga få har drömmen blivit sann. Flyget har utvecklats med en rasande fart och flygplanen har blivit alltmer komplicerade, men grundtekniken finns kvar.

## Veteranflygplan

Ett flygplan kan inte bli för gammalt!

Underhålls maskinen på rätt sätt kan den flygas lika säkert som när den var nytt. Äldre konstruktioner som utmattas och åldras måste dock tyvärr skrotas eller bytas ut – ett öde som är det slutgiltiga för de flesta flygplan. Våra stridsflygplan och alla passagerarplan skrotas exempelvis efter ett visst antal timmar.

Det finns ett antal flygplan som kan hållas luftvärdiga. Under 30- och 40-talet tillverkades många flygplansindivider, som med frivilliga krafter har fått leva vidare. Runtom i Sverige finns dessa vackra

flygplan att beskåda. Klassificeringen på dessa flygplan är veteranflygplan – och i Sverige räknar Transportstyrelsen med att det finns ett betydande antal veteraner.

I Göteborgstrakten har av tradition flygintresset spirat. 1980 samlades en grupp lokala entusiaster och bestämde sig för att skrida till verket med att införskaffa veteranflygplan, vårda dessa och hålla dem luftvärdiga. Så gick det till när Göteborgs Veteranflygsällskap bildades. Den framgångsrika färden framåt blev ibland något krokig.

## Ambulerande tillvaro

Det visade sig vara svårt att skaffa sig en fast punkt för det praktiska arbetet, men Chalmers flygklubb, Götaverken och privata intressenter erbjöd generöst med lokalytor. Vid slutet av 1990-talet blev försvarets berghangar på Säve aktuell som verkstadslokal. Helikopteravdelningens verksamhetschef Roger Eliasson lyckades stoppa projektet att fylla igen bergrummen och istället starta Aerozeum, det vill säga ett utomordentligt utrymme för flygmuseum i Göteborg. Sällskapet fick disponera en bra och funktionell plats i berget.

Inledningsvis blev också flygverksamheten förlagd till Säve, men på grund av ökad trafik blev sällskapet nödgade

att skaffa en ny plats för den operativa verksamheten. Alingsås flygplats blev lösningen på problematiken. En hangar köptes av Alingsås flygklubb och en närbelägen kommun ställde upp med en liten paviljong som fick tjäna som klubblokal.

## Bellan flyger högt

I dag har sällskapet cirka 110 medlemmar, och av dessa är ungefär 20 aktiva piloter. Tekniskt kunnande och stort intresse utmärker medlemmarna. Det är ett tjugotal som deltar i det praktiska arbetet, som sker på Aerozeum en dag i veckan. Under årens lopp har skaran av aktiva av naturliga skäl förändrats. Det har ändå alltid funnits personer som har kunnandet att arbeta

med flygplan. Uppgifterna kräver ett stort kunnande och tålamod.

Vid ett besök i början av juli stötte vi på Curt Almgren och Gunilla Öhrn. Curt är en av initiativtagarna i sällskapet och har varit dess ordförande under lång tid. Han var med om att formulera Sällskapets målsättning som är att införskaffa veteranflygplan, renovera och göra planen luftvärdiga och upplåta flygplanen till medlemmarna.

I vackert sommarväder fick vi möjlighet att bekanta oss med de flygplan som är baserade i Alingsås. Gunilla Öhrn hjälpte till att baxa ut en av veteranerna i Alingsås. Flygplanet har registreringsbeteckningen SE-BEL, och är populärt kallad "Bellan". Bellan är en Lill-Cub med benämningen



# GV38

Götaverken i Göteborg tillverkade under en kort period under 1930-talet flygplan. Ett av flygplanen fick namnet GV-38. Med en 90-hästars LeBlond motor i nosen och ett högvingat utförande visade det sig att maskinen fungerade helt superb.

Göteborgs Veteranflygsällskap fick tidigt ögonen på flygplanet och beslöt sig för att införskaffa en individ. Den resan blev allt

annat än lätt – men i dag har sällskapet två exemplar i sin ägo. SE-AHG finns i Alingsås och flygs av ett mindre antal personer. Kärran är försedd med sporrhjul och är inte den enklaste att tygla. Flygplanet är extremt sidvinds känsligt och många har havererat.

Götaverken tillverkade 14 exemplar av GV 38 och av naturliga skäl finns inte så mycket kvar av denna epok. Företaget har

ett förtroligt samarbete med sällskapet och har på olika sätt stöttat rekonstruktionerna. En av maskinerna har plockats ihop från olika håll. På Aerozeum pågår renoveringen av den andra GV-38, SE-AHC och den kommer snart i luften med originalmotorn, som är en 90 hästars stjärnmotor av märket LeBlond. Sällskapet innehar de enda två flygvärdiga GV-38 i världen.

J3-65. Individen är tillverkad 1943 och har en 65 hästars Continentalmotor. Gunilla övervakade processen så att inga rangeringsskador skulle uppstå, vilket naturligtvis är ödestigert med ett sådant flygplan. Bellan hittades i Nyköping och inköptes 1998. Flygplanet är i mycket bra skick och flygs cirka 80 timmar per år.

### Alla medlemmar får flyga

FFK-Nytts besök på Alingsås flygplats var sedan länge inplanerat och gjordes i mitten av juli månad. Vädret på Västkusten hade under en längre period visat sig från sin bästa sida. Alla måndagar under sommarperioden samlas medlemmar i sällskapet på flygfältet – närmare bestämt

i den lilla och trevligt inredda föreningslokalen i anslutning till hangaren där dyrgriparna förvaras. Vårt samtal kom att kretsa kring föreningens mål. Curt Almgren konstaterade att det är viktigt att få in fler medlemmar till föreningen – klubbens flygplan flygs tyvärr för litet på grund av att antalet piloter har minskat.

Alingsås flygplats, med sin korta gräs bana, lämpar sig väl för sällskapets flygplan. En tankanläggning finns på fältet vilket förenklar verksamheten betydligt. Hangaren är som sagt för liten – den rymmer endast två av flygplanen och det borde finnas fler flygplan i Alingsås.

Vid besöket fanns inte möjlighet att se planen i luften, vilket snuvade oss på en

hel del fotomöjligheter. Men vi fick ändå möjlighet att fotografera ”Bellan” på marken och provsitta baksitsen. En sak är säker – det krävs träning att ta sig i och ur!

I en jubileumskrift vid 30-års firandet kan den intresserade lära sig att det vid passande väderlek görs utflykter till andra fält. Medlemmarna får anmäla sitt intresse och alla utan flygcertifikat får också följa med. Vid ett tillfälle gjordes en rundresa i södra Sverige. Någon lustig typ (förmodligen en göteborgare) myntade uttrycket ”antikruna”.

Besök gärna Göteborgs Veteranflygsälls kapps hemsida [www.gvfs.se](http://www.gvfs.se) eller varför inte göra ett besök på Aerozeum eller i Alingsås?



# KZ III

Foto: Gert Böll

Det första renoveringsobjektet entusiasterna i Västra Götaland lyckades komma över var en KZ III Lärkan. Flygplanet är tväsitsigt och tillverkades i Danmark under det andra världskriget. Prototypen smugglades till

Sverige för provflygning. Totalt tillverkades 62 exemplar. Planet kännetecknas av sin korta start- och landningssträcka och förmåga att flyga sakta. Marschhastigheten ligger på 150 kilometer i timmen och den har varit

populär bland föreningens piloter. KZ: an finns för närvarande i verkstadslokalen på Aerozeum för översyn. Utrymmena i Alingsås är begränsade och planen är att skaffa mer hangaryta på platsen.



## SAAB Safir på Aerosum

Foto: Daniel Karlsson

För närvarande bedrivs renoveringsarbeten varje tisdag på Aerozeum. Ett tiotal personer ingår i staben av medarbetare. Lokalerna är ljusa och trevliga. I lokalerna finner besökaren diverse flygplan och flygmateriel. Såväl segelplan som motorplan kan beskådas

i berghangaren. Ett spännande inslag är en SAAB Safir.

Safiren ägdes tidigare av den kände göteborgaren Uno Ranch. Ägare till Safiren i dag är Luftfartsverket. Veteranflygsällskapet disponerar den och ser till att tekniken

fungerar. Safiren är för närvarande marknaden i väntan på reservdelar till bromsarna. Exemplet är ett av de första som tillverkades och har varit upphängd i taket på Landvetter flygplats. Många går och hoppas på att planet snart komma i luften igen.

# Säkerhet före flygning



**FFK:s nya flygchef Hans Jörnén fattar detta kvartal pennan och diskuterar lite praktiska kring flygförberedelser, utvecklar vikten av mental närvaro, och tipsar om lite regler kring resedagboken i flygplanet. Hänger du med?**

**J**ag skriver i flygchefsspaltan att jag tror att verklig flygsäkerhet bygger vi i det lilla, och i den dagliga verksamheten. Vi har ett regelverk som hjälper oss att sätta gränser och ger oss vägledning i hur vi ska förhålla oss till exempelvis väder och olika typer av prestandafrågor. Jag tror det är viktigt att vi inte ser regelverket som ett hinder, utan vad det faktiskt är, en samling regler som finns där för vår säkerhet. Det finns ett uttryck att regler ibland är skrivna i blod, och bakom det ligger det säkert en hel del sanning. Många av de regler vi i dag rättar oss efter har tillkommit efter någon form av skada eller olycka.

## Flygsäkerhetsprojektet H50P

Mellan 1999 och 2008 pågick ett projekt som leddes av Transportstyrelsen, kallat "Privatflygarens Drifthandbok" (H50P). Syftet med satsningen var att sänka olyckorna inom svenskt privatflyg med 50%. Projektet drevs av Transportstyrelsen och flera flygorganisationer var delaktiga i projektet, även FFK. Projektet gav ut ett antal flygsäkerhetskompendier

med olika inriktning.

I dag är en del av informationen lite gammal, bland annat eftersom vi har bytt regelverk – men merparten av de råd och tips som finns beskrivna är lika aktuella nu som då, och det en fantastisk källa till information riktad direkt till oss privatflygare.

Eftersom det har gått ett par år, och nya piloter inte kunna ta del av H50P-informatonen tänkte jag, under ett par nummer i FFK-Nytt, plocka fram en del godbitar från H50P-kompendierna och presentera här.

Alla utgivna H50P-kompendier finns tillgängliga på Transportstyrelsens hemsida om du som läsare vill finna mer information. Sök på "Privatflygarens Drifthandbok" så hittar du länkar till samtliga utgivna kompendier. Under rubriken H50P på vår hemsida (ffk.se) finns också länkar till samtliga kompendier.

Eftersom jag hävdar att vi bygger verklig flygsäkerhet i det lilla, kommer jag att försöka koncentrera mig på sådant som är praktisk användbart och som vi kan

använda dagligen i vårt flygande. I nästa artikel kommer jag ta upp daglig tillsyn och några viktiga punkter kring den.

## Flygsäkerheten grundas på marken

Vi lever i en stressig värld. Jobbet, familjen, båten andra fritidsintressen tar en stor del av vår tid i anspråk och gör att vi får allt mindre tid till förberedelser inför flygning. Detta leder till att vi blir allt mer splittrade. Jag ser detta stressfenomen hos mina flygelever då och då, när dessa kommer till en flygktion direkt från jobbet, och med huvudet fullt av allt annat än flygning. Oftast blir det ingen bra lektion av en sådan situation, och varken lärare eller elev är nöjda med flygningen efter landning.

För ett par år sedan hörde jag talas om ett begrepp som jag tror bl.a. flygvapenpiloterna använder: Flygfönster. Ett flygfönster är en tid som endast är avsatt för flygning. Fönstret börjar en timme före start och slutar en timme efter landning. Under tiden för flygfönstret ligger all fokus på kommande flygning, förberedelser och briefing före och efter flygning. Bara



Foto: Johan Klinga

genom att börja tänka på ett flygfönster har piloten fått mer fokus på det som ska göras, och man kan lättare koncentrerar sig på kommande flygning. Det fungerar faktiskt! Prova själv så får du se.

### Innan daglig kommer...

Innan vi kommer in på daglig tillsyn och vad som är extra viktigt att kontrollera, har vi ett par saker som vi FFK-piloter måste göra. Eftersom vi flyger under bruksflygregler när vi utför uppdrag, är det viktigt att vi kontrollerar att flygplanet är godkänt för den typen av insats som ska genomföras.

Börja med att kontrollera att flygplanets status på hemsidan. Länken heter "Gröna flygplan" och du hittar den längst ner på hemsidan [www.ffk.se](http://www.ffk.se). I uppgifterna ser du direkt om alla handlingar finns registrerade och om du kan använda flygplanet för din flygning. Om flygplanet är rödmarkerat får det inte användas för någon typ av FFK-flygning. En mer detaljerad förklaring till de olika

statusmarkeringarna finns på hemsidan.

Sen är det dags att gå igenom samlingspärmen för flygplansindividuen du ska flyga. Där kontrollerar du att flygplanet har gällande luftvärdighet och att försäkringsdokumenten finns med.

Innan vi börjar med en daglig tillsyn kontrollerar vi även flygplanets resedagbok. Hur har den flugits de senaste dagarna? Finns det några anmärkningar? Om det inte finns några anmärkningar eller om det sitter ett notisblock på resedagboken så börjar mina varningsklockor ringa! Flygplan går sönder ibland, det bara är så... och när de gör det, är det viktigt att informera nästa pilot vad som har hänt. Anmärkningar ska skrivas i resedagboken och inte på lösa lappar!

### Befälhavaren beslutar...

En vanlig missuppfattning är att flygplanet inte får flygas om det finns en anmärkning. Så är det inte, utan det är alltid du som befälhavare som avgör om du kan flyga med flygplanet trots att viss utrustning inte

fungerar. Är du det minsta osäker, tar du kontakt med ansvarig tekniker innan du tar ett beslut. Om det finns möjlighet är det också bra att kontrollera med andra piloter som brukar flyga flygplanet.

Inom trafikflyget pratar man om en MEL, Minimum Equipment List. Det är en lista som specificerar vilken utrustning som måste fungera för att vi ska få utföra en viss typ av flygning. Inom privatflyget har vi ingen motsvarande lista, utan det är upp till dig som befälhavare att bestämma.

I H50P-materialet finns ett kompendium som tar upp ämnet "Tekniska anmärkningar" och som ger förslag på en "Privatflygar-MEL" (Tekniska anmärkningar inklusive "Privatflygar-MEL") Listan är för lång för att tas med här i sin helhet, men läs gärna igenom listan och använd den som utgångspunkt för ditt beslut att flyga eller inte. Referenserna till regelverket stämmer inte längre, men förslagen till piloten är bra och gäller fortfarande.

Text: Hasse Jörnén



Avsändare:  
Frivilliga Flygkåren  
Flottiljvägen 4  
611 92 Nyköping  
POSTTIDNING

# B

# På jakt efter den försvunne

Under våren har FFK i Kalmar län samverkat med Polisen i länet. Flyginsatsgruppen och delar av Hemvärnsflyget övade eftersök av försvunna personer. Samarbetet med Polisen har pågått i ett antal år i olika län och målet är att FFK ska bli en fungerande och kompletterande resurs när behovet är som störst.

**I**nnan denna övningshelg hade vissa informella kontakter tagits med Polisen i länet. Polisen har insett värdet av att ha FFK som samverkanspartner vid just sådana nödlägen som kan uppstå när en person rapporteras försvunnen. Personerna kan vara allt från barn, dementa, självmordsbenägna till professionella jägare, fjällvandrare, fiskare och så vidare.

När det uppstår ett nödläge (vilket Polisen konstaterar utifrån en viss mall) fördelas resurser för den särskilda händelsen. En särskild händelse är en situation som uppstått som Polisen inte kan klara av med den normala resursen. Här kan bland annat FFK, hemvärnet, brukshundklubben, orienterare med flera komma att tas i anspråk.

## Profilering av den försvunne viktig

Utbildningen för oss i FFK, som hölls i Kalmar, inleddes första dagen med teori. Först ut var utbildningsansvarige polisinspektör Ulf Lundin, som berättade om Polisens metod för eftersökning av försvunnen person – så kallad MSO (Managing Search Operations).

Kort beskrivet är MSO en metod för att fastställa vem den försvunne är, var

söksområdet bör ligga, och hur stor yta söksområdet kommer att omfatta. Metoden utgår från vissa beräkningar kring den försvunnes status, ålder och kondition – bland annat förmågan att klara sig utomhus i naturen. Efter Ulfs genomgång tog FFK:s flyginstruktör Janne Landin över och det blev gnuggning av FFK:s handbok i GSAR (Ground Search and Rescue) som helt nyligen reviderats och återfinns på FFK:s hemsida.

Efter avslutat teoripass tog de praktiska flygövningarna vid. Janne Landin lotsade piloterna genom två övningar under sitt överinseende och visade olika metoder att från luften söka över ett fastställt område. Den vanligaste metoden är ledstångssök, det vill säga att söka längs kända vägar, stigar och leder för att se om någon finns där. En annan eftersökningsmetod över öppna ytor är så kallat parallellsök. Det innebär att besättningen söker fram och tillbaka i parallella slingor över området.

## Snack och foto med nya system

Kommunikationen mellan planet och marken utprovades under övning. Denna övning genomfördes med RAKEL. För läsaren som inte vet är detta polis-

ambulans- och räddningsmyndigheternas nya radiosystem. RAKEL visade sig fungera över förväntan, både från marken, via flygplanet vidare till den fingerade fältstaben, samt till Polisens ledningscentral i Kalmar. Med framgång användes även fotograferingssystemet TBOS. En hel del bra bilder togs i det soliga vädret som varade under hela utbildningen. Ulf Lundin som deltog i flygmomenten såg att det fanns goda möjligheter att från luften hitta försvunna personer.

Det avslutande övningsmomentet, besättningsflygningen, ställde krav på både pilot och operatör. En ung flicka hade försvunnit i området på en vit damcykel. Samtidigt var en svamplockare försvunnen. Den senare hade åkt bil ut i området. Den absolut svåraste uppgiften var att hitta den vita damcykeln mot den vita snön. Bilen (som fingerades av en flakvagn) var lättare att få korn på. Hela den lyckade övningen hade organiserats i detalj av länsflygchefen Bo Forsberg med biträde av Daniel Forsberg.

Carlo Petersson  
Flyginsatspilot i Kalmar län