



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 1 - Februari 2014

Light Aircraft Pilot License

Young Pilots Kickoff + Gripens framtid + Stormen Sven



I DETTA NUMMER



Ett nytt certifikat introduceras i samband med att Sverige går över till europeisk standard. Vi tittar närmare på vad som komma skall och utreder detaljerna kring LAPL.

16

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: 5:e maj 2014

Veteranflygplanen vid F 7 är många, vackra och dessutom flyger en hel del av museeföremålen.

22



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHFEN HAR ORDET
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHFEN HAR ORDET
- 7 KICK-OFF MED YOUNG PILOTS
- 8 NYHETER
- 10 FOTOTEMA MAKRO
- 12 UNGDOMEN INOM FFK
- 14 FFK PÅ FOLK OCH FÖRSVAR
- 15 GYMNASIEPROJEKT MED TEMA ALLMÄNFLYG
- 18 JAS 39 GRIPEN OCH GÖRSVARFRÅGAN
- 21 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 22 HÄNG MED TILL FLYGMUSEET VID F 7
- 25 STORMSKADOR EFTER ATT STORMEN SVEN DROG FÖRBI
- 26 FLYGSÄKERHETSTEMA START OCH LANDNING
- 28 SÖK TILL ÅRETS REGIONALA UNGDOMSLÄGER



FFK flög efter att stormen Sven i höstas bjöd på oväder. Målet var väg- och järnvägsinventering och fotografering av eventuella stormskador. Läs mer om hur det gick på sidan 25.

25



Bild framsida:
Vinterflygvädret är generellt dåligt, men ibland har det sina ljuslimtar. Fotografiet är taget strax norr om Arvidsjaur.
Foto: Martin Trankell



Kårchefen har ordet

Tänk om...

Tänk om ordet ”om” inte fanns, vad tråkigt livet skulle vara. Våra liv präglas hela tiden av möjligheter och vägval. Om jag gjort så eller så skulle det vara mycket bättre.

Tänk om vi skulle stanna upp, vända på frågan och titta på alla möjligheter som finns för oss i framtiden?

Tänk om vi piloter på ett enkelt sätt kunnat förmedla vår individuella kunskap till gemenskapen? Tänk om vi kunde sprida de erfarenheter vi fått på ett bra sätt!

Vi på FFK arbetar med detta löpande genom er störningsrapportering. Där tar vi vara på era erfarenheter för att förbättra flygsäkerheten. I FFK-nytt tar vi upp olika händelser från vilka vi alla kan lära oss något nyttigt. Det är också anledningen till att vi delat ut bränslesticker till alla flygplansägare vi samarbetar med. På så sätt kan ni piloter alltid veta hur mycket bränsle ni har med er.

Tänk om alla fina idéer som finns ute i landet skulle kunna förverkligas? Vi på kårstaben försöker vara lyhörda för era erfarenheter och idéer. Vi måste hela tiden försöka ta tid att utveckla våra metoder. Tack vare ett initiativ i Göteborg kommer FFK under året att introducera AIS-transponder under våra flygningar över hav. I samarbete med en svensk leverantör har vi fått fram en portabel AIS-transponder. Detta gagnar flygsäkerheten för er och hjälper sjöledningscentralerna i sitt arbete med att leda oss.

Tänk om alla flygplatser vore tillgängliga för alla dygnet runt? Då skulle flyget få en chans att blomma ut. Betänk att Stockholm inte längre har en riktig flygplats för allmänflyg nu när Swedavia kastat ut flygklubbarna på Bromma. Europas enda huvudstad utan flygplats för allmänflyget är Stockholm.

Tänk om flygplan vore ”miljövänliga” – vad enkelt det skulle vara. Ett modernt passagerarflygplan av typen Boeing 737-800 drar 0,33 liter per passagerarmil (källa airliners.net). Tittar vi på ett modernt allmänflygplan (MCR4S) så kan de dra så lite som 0,18 liter blyfri bensin per passagerarmil på 65% effekt. Min Ford Cmax drar cirka 0,21 liter bensin per passagerarmil.



Tänk om politiker kunde ta tillvara på den potential som finns hos allmänflyget. De kan ge Transportstyrelsen i uppdrag att verka för flyget och vara det serviceorgan som flyget behöver. Allmänflyget kan nyttja små flygfält (1000 meter asfalt) utan trafikledning dygnet runt om det finns belysning och vädret tillåter. Möjligheterna är enorma, bara viljan finns. AOPA har tillsammans med FFK startat ett projekt för att stötta flygplatser så att de kan få finnas kvar. Tänk vad bra om du vill vara med i det projektet?

Tänk om det fanns en miljöpremie för den som valde att sätta på en tre eller fyrbladig propeller för att minska bullret! En förhållandevis billig åtgärd som skulle ge en förbättring av miljön.

Tänk om våra beslutsfattare såg oss för den resurs vi är och den möjlighet som finns i ett framtida trafiksystem? Se på PAL-V med flera som kombinerar flyg och bil i samma farkost.

Tänk om du i år kontaktade din lokalpolitiker och berättade hur bra allmänflyget är? Du kan passa på att berätta vad vi inom FFK kan och vad vi gör för samhället. Vi måste alla samarbeta för att nå ut till alla politiker som fattar beslut om våra flygplatser, miljöregler, skatter och så vidare. Att göra något är att påverka framtiden dit vi vill att den ska färdas.

För annars står vi där, en dag i framtiden, och säger ”Tänk om ...!”

Ta tag i saker och flyg in i framtiden!
Lars-Göran

Kom ihåg att skicka in era uppgifter till kårstaben. Använd vårt formulär som kom tillsammans med julbrevet. Skriv tydligt och skicka in till oss. Saknar vi medlemsavgift eller flyguppgifter från er så är det flygförbud!



Varje fredag skickar vi från kårstaben ut information till länsledningen, (LfCh, CPIL och GC). Tanken är att denna information ska spridas vidare till alla intresserade medlemmar i länen.

Får du inte information om vad som händer inom FFK så hör av er till er länsledning. De har kunskap om vad som händer. I våra fredagsmail för vi ut vilka kurser som finns även de som inte är inom FFK som du som medlem ändå kan gå.



Vi kommer att få en ny medarbetare, Martin Trankell som börjar arbeta på kårstaben från 1:a mars. Martin kommer att ersätta Daniel Forsberg som ställföreträdande flygchef. Han kommer också att arbeta med Young Pilots och FFK-Nytt. Martin kommer att presentera sig själv mer utförligt i nästa nummer av FFK-nytt.



Ni som flyger sjöövervakning kommer att behöva en utbildning på att hantera vår nya AIS-transponder. Utbildning kommer att ske i samband med leverans av utrustningen. Vi räknar med att leverera den första transpondern i mars månad. Sjöcentralerna väntar på att ni ska få denna utrustning vilket kommer att höja er säkerhet ytterligare.



Vi måste arbeta tillsammans för att få in fler medlemmar i verksamheten. För att få in fler medlemmar behöver vi ha verksamhet som alla kan delta i. Det behöver inte vara flyg utan kan vara andra träffar och utbildningar som exempelvis involverar TBOS, nödräning, helikopterlyft med mera.

På hemsidan kan du som medlem visa intresse för en kurs. Du gör det under kurser och utbildningar. Detta är enbart en intresseanmälan, men visar på att du är intresserad. Vi kommer att kontakta respektive länsledning för att få bekräftat att du ska gå kursen. Får vi ett ok från länet kommer en bekräftelse att skickas till dig.

Skulle du vilja se några andra kurser inom FFK? Använd hemsidan och skicka ett meddelande till oss på kårstaben. Vi är öppna för förslag.



Några medlemmar flyttar, byter mejladress och telefonnummer under året. Kom ihåg att meddela oss att ni flyttar eller byter uppgifter. På så sätt håller vi vårt medlemsregister uppdaterat.



Young Pilots har inlett ett samarbete med Svensk Flyghistorisk Förening (SFF). Samarbetet innebär för YP att ungdomarna får tillgång till fantastiskt kunniga föreläsare till sina möten, kurser och läger. Alla betalande YP-medlemmar kommer att få en extra tidning från SFF Dessutom får man för 100: kronor ytterligare 4 nummer av SFF:s tidskrift under 2014. Att bli medlem i SFF och ta del av föreningens hela utbud kostar 370 kronor per år. Mer information finns på www.flyghistoria.org

Under året kommer Young Pilots ha anordna den första kursen som ämnar utbilda ungdomar i operativ spaning (den tredje kursen i Young Pilots kursstege). Som vanligt kommer också grundkurser och fortsättningskurser att ordnas. Anmälan görs på Young Pilots hemsida www.youngpilots.se



Ändra hela meningen till detta: "Gällande uniformsmärken för hemvärnsflyget så vill kårstaben informera om följande: Regler kring lågflygmärket på uniform M90H och M90L finns ännu inte publicerade i UniR då detta är ett nytt märke. Märket är godkänt och klart från FM att bäras. Metallvingen finns fortfarande kvar till M87 och vit skjorta på högra bröstet.

Tygmärket ska sättas på höger axel 30 millimeter ner från sömmen. De som har befintlig kardborreplatta på sina uniformer sätter märket i linje med överkanten på plattan.



VIKTIG INFO FRÅN FLYGCHEFEN

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, medical och klassbehörighet men också en genomförd FFK-PFT eller PC de senaste 365 dagarna. Du kan att se när du gjorde din senaste PFT på ditt nya medlemskort.



Har du inte gjort en PFT så kontakta kårstaben för att ordna med en FFK-PFT. Under FFK:s interna flygoperativa utbildningar integreras FFK-PFT i utbildningen, som exempelvis lågflyg, spaningsflyg, kraftledning, formation med mera. Observera att en PC inte ersätter en FFK-PFT.



Gällande 12-års motorer, så sätter FFK inga andra krav på kalender- eller gångtid än vad ordinarie regelverk specificerar. Det är CAMO som avgör om en flygmaskin är luftvärdig och kan användas i tillståndspliktig verksamhet.



Det händer att personalen på kårstaben är lediga. För att då 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 på ”rätt” adress underlättas Kårstabens arbete mycket och vi kan snabbare hantera ditt ärende. Dessa e-postadresser bevakas alltid. En lista finns på vår hemsida under ”Kontakt – Kårstaben”. Här kommer samma lista som en påminnelse...

flygrapporter@ffk.se	Flygrapporter
rapporter@ffk.se	Störningsrapporter/ ASR
medlem@ffk.se	Medlemsinformation, cert, flygna timmar m.m.
ovning@ffk.se	Övningssinformation, planerade övningar, rapporter m.m.



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. 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.
- Rabatterade produkter PilotShop Hangar 11-29

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, Flotiljv 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



LARS-GÖRAN
KÅRCHEF

0155-20 90 91
lg@ffk.se

ULF
STF. KÅRCHEF

0155-20 90 92
uffe@ffk.se



HANS
FLYGCHEF

0155-20 90 97
hans@ffk.se



MARTIN
STF. FLYGCHEF

0155-20 90 95
martin@ffk.se



LOTTA
ADM. KÅRSTABEN

0155-20 90 93
lotta@ffk.se



HELENE
ADM. FLYGAVDELN

0155-20 90 94
helene@ffk.se



HANNELE
ADM. UPPDRAGSFLYG

0155-20 90 96
hannele@ffk.se



DANIEL J
MIL. KONTAKTER

0155-20 90 98
daniel@ffk.se



Flygchefen

Vi har kommit en bit in på det nya året och kan så smått börja sammanfatta flygåret 2013. Hur såg det egentligen ut under året som gick?

Under 2013 flög FFK totalt 7 200 flygtimmar. Det är cirka 700 timmar mer än 2012 och på ungefär samma nivå som under 2011.

Flyginsatsgrupperna och resursgrupperna står för cirka 1 500 timmar. Hemvärnsflyget ökar mest och står för över 1 800 timmar. Sjöövervakningen ligger stadigt kring 1 000 timmar. Störst skillnad är brandflyget som är tillbaka på nästa samma nivå som det var 2011, cirka 1 100 timmar. Central utbildning ökar sakta och står för 1 300 timmar. En kul detalj är att vi flugit nästan 200 timmar pejling åt bland annat ett forskningsprojekt i Norrbotten.

Flygsäkerhetsmässigt var 2013 också ett bra år för FFK. Vi har haft en större incident som kunde gått riktigt illa, men i övrigt har vi klarat oss från allvarliga incidenter och vi har inte haft några rapporterade personskador under övningar eller uppdrag.

Detta är ett mycket bra resultat och ett mått på kompetensen hos våra duktiga piloter, spanare och lärare.

Vad kan vi göra för att ytterligare höja nivån på flygsäkerhetsarbetet?

Ett av de viktigaste verktygen vi har är störningsrapporteringen. Det är genom störningsrapporterna vi får kännedom om problem och händelser i verksamheten. Det är också via rapporteringen som vi kan få en överblick över fel i system och arbetssätt.

Under 2013 har vi flugit 7 200 timmar och vi fick in 53 störningsrapporter. Det är i mitt tycke ett mycket lågt antal rapporter. Jag är säker på att det fanns fler än 53 tillfällen under året där besättningen eller någon i deras närhet upplevde någon form av störning eller avvikelse i verksamheten.

Frågan är: Vad ska rapporteras via en störningsrapport? Det enkla svaret är: Rapportera allt som avviker från det planerade eller förväntade.

Låt oss ta några exempel:

- Vi har planerat en övning, men flygmaskinen startar inte på grund av kyla. Är detta en störning? Absolut!



Vi hade ju planerat att flyga och det gick inte beroende på ett problem.

- Under en övning kommer två flygplan nära varandra under navigering. Det var ingen risk för kollision, men det kändes nära och en av besättningarna var tvungen att ändra kursen något. Är detta en störning? Ja, eftersom en situation uppkom som vi inte planerat eller förväntat oss och som avviker från det normala.

- Vi kontrollerar vädret via TAF och METAR innan start på en övning. Vål i luften visar det sig att det inte stämmer, vädret är betydligt sämre än vad prognosen sagt. Är detta en störning? Ja, verkligheten avviker från det planerade eller förväntade och vi ska skriva en störningsrapport.

Jag hoppas att jag genom exemplen ovan fått fram budskapet att allting som avviker från det planerade eller förväntade ska rapporteras. Det är bara så vi kan få tillräckligt underlag för att se trender och avvikelse som kan bli stora problem längre fram.

Hur ska du rapportera? Svaret är: på enklaste sätt. Använd FFK:s egen störningsblankett (den finns på sidan två på flygtidsrapporten) eller använd den ”vanliga” ASR-blanketten som ofta finns på flygklubbarna och på Transportstyrelsens hemsida. PDF-versionerna av störningsblanketterna ligger också på FFK:s hemsida.

Hittar du ingen blankett skriver du ett blankt papper och faxar, eller så skriver ett mail och skickar till Kårstaben. Det viktiga är inte hur du rapporterar, utan att du rapporterar.

Försök få med så många detaljer som möjlig i din rapport. Använd FFK:s störningsrapport, eller ASR-blanketten som mall för vilka uppgifter som är bra att få med.

Låt oss fortsätta på den inslagna vägen! Nolltolerans mot olyckor och incidenter och rapportera allt som avviker från det planerade eller förväntade.

Koll på läget? Absolut!
Hasse



Kick-off 2014

I år blir det mycket läger och ännu mer aktiviteter inom Young Pilots. På den stora kick-offen samlades YP:are från hela landet för att diskutera hur året kommer att bli. Det står också klart att Young Pilots i dag växt något enormt under de senaste åren.

Vi var ett grymt stort gäng som samlats på Kårstaben i Nyköping i slutet av januari för den årliga kick-offen. Lektionsledare Johanna Wintzell skojade att vi detta år fått överge sofforna och sitta ned i lekstugan istället. Med 24 närvarande representanter från nästan alla ungdomslän i Sverige var det återigen ett rekord i Young Pilots historia – den största kick-offen någonsin!

Helgens mål var att skissa upp året och diskutera framtiden för hela organisationen. Lägerfrågan förblir stor och Johanna berättade inledningsvis om de tre regionala lägren som också i år kommer att anordnas på geografiskt spridda platser i Sverige (mer info på baksidan av det här numret av FFK-Nytt). Därefter hakade länsorganisationerna på och berättade om de lokala läger som är planerade inför sommaren. Mer info kommer senare på Young Pilots hemsida.

Bland annat Norrbotten och Gästrikland var representerade på kick-offen. Det är två nya län för ungdomsverksamheten som precis startat upp. I Gästrikland håller det på att bildas en styrelse som inte är riktigt klar – men som är på god väg. I Norrbotten är det mesta redan hugget i sten och det planeras redan ett första samarbete med flyginsatsgruppen i länet senare i vår.



Foto: Andreas Eriksson

Young Pilots bestämmer själva!

En av de största händelserna i år är kanske mer historiskt viktig än något annat som händer i år. Helgen den 24 till 25 maj anordnas Young Pilots absolut första årsstämma. På årsstämman ska det utses en nationell styrelse för hela ungdomsorganisationen, som fattar beslut om sin egen verksamhet. FFK kommer även i framtiden att vara överorganisation till Young Pilots, eftersom de båda organisationerna delar ekonomiska medel. Men årsstämman och den nationella styrelsen är ett mycket stort steg för att stadga Young Pilots som nationell ungdomsorganisation med självstyre.

Och kanske är det inte så konstigt att steget kommer i år. Sedan starten 2005 har Young Pilots gått från noll till drygt 600 ungdomar i medlemsregistren. Hela 25 procent av FFK är i dag medlemmar i YP.

På gång i länen

Även om det ännu är tidigt på året och flygvädret låter vänta på sig så har Young Pilots redan olika äventyr planerade.

I Göteborg kommer det antagligen att anordnas besök på Såtenäs och titt på transportflygplanet Herkules. Den första tisdagen i varje månad träffas också Göteborgarna på Aeroseums flygmuseum för att umgås och titta på flygplan.

Växjö i Kronobergs län planerar besök på helikopterflottiljen i Linköping och funderar på motorflygdagar med de lokala flygklubbarna. I Västerås blir det flygsemla innan det i maj är dags för den härliga flygdagen på Hässlö där det planeras rekrytering i samband med Rolloutens spännande flyguppvisningar. Stockholm ligger inte långt efter med förhoppningsvis ännu en flygande resa till Östersund tillsammans med FFK, utöver besök på SAR-helikoptern och flygdagar med flyginsatsgrupperna.

Allt detta låg redan på ritbordet när januarias mörker ännu inte hade släppt sitt grepp över Sverige. Det är kanske ett mått på att Young Pilots växer exponentiellt. Under året väntar utan tvekan mer flygupplevelser för alla ungdomar som vill vara med!

Text: Martin Trankell

Helikopter 14 har landat



Foto: Wikipedia Commons

Den nya svenska helikoptertypen HKP 14 ankom strax innan jul till Malmen. De 18 beställda exemplaren av den medeltunga helikoptern levereras successivt i omgångar fram till och med år 2019.

Det svenska helikopterförsvaret är just nu i kraftig förvandling. Under det förra året levererades de första versionerna av HKP 16 – en helikopter som internationellt är mer känd som Black Hawk. HKP 16 köptes in i rekordhastighet och hade som främsta uppgift att evakuera skadade i Afghanistan. Redan då var HKP 14 beställd och klar, men leveranstiden såg ut att dra ut på tiden. En avsikt i beslutet var att investera i ytterligare en medeltung helikopter.

Men HKP 14 är tänkt att bli den huvudsakliga svenska helikoptern för användning inom transport- och marinoffensiva uppdrag. Av de 18 beställda exemplaren kommer fem att kunna användas vid ubåtsjakt. Några exemplar flög på prov i svensk tjänst redan i somras, men det var alltså strax innan jul som det första färdiga exemplaret levererades från fabriken i Finland till Malmen i Linköping.

Komposit och elektroniskt styrmedel
HKP 14 är utrustad med så kallat ”fly-by-wire” vilket är ett elektroniskt styrsystem som möjliggör hög precision i manövrar. Utrustningen inkluderar också elektroniska instrument och hela helikopterskrovet är byggt i lättviktigt kompositmaterial. Helikoptern kan lasta upp mot 20 passagerare och har en max startvikt på elva ton. Det är ett ton högre än HKP 16. Helikoptern blir därmed den tyngsta i det svenska Flygvapnet just nu.

Elflygplan till salu



Ett nytt elflygplan som kan flyga i över en timme och inte kostar mer än en ny bil? Det är verkligheten när eSpyder nu har börjat säljas internationellt. Flygplanet är av typen ultralätt och drivs av den senaste batteritekniken.

Det är den kinesiska flygplanstillverkaren Yuneec International som står bakom elflygplanssatsningen. Företaget har precis börjat ta emot ordrar på eSpyder och priset ligger för närvarande på 40 000 amerikanska dollar, vilket motsvarar cirka 260 000 svenska kronor. eSpyder

blir också det första elflygplanet att certifieras på den amerikanska marknaden.

Utöver eSpiders öppna kabin provflyger företaget just nu ett annat ultralätt flygplan med eldriven dragande propeller. Denna maskin påminner mer om de ultralätta flygplan som i dag finns på marknaden till både utseende och vikt. Den maximala startvikten blir 472 kilo och tillsatsvikten närmare 170 kilo. Exakt pris och tillgänglig flygtid med fulla batterier håller dock tillverkaren än så länge tyst om.

Europeisk GPS närmare verklighet

Det europeiska satellitsystemet Galileo har för första gången framgångsrikt gett en positionsangivelse till en markstation. Galileo, som är många år försenat och kraftigt gått över budget, är tänkt att skapa en avhängighet från det helt amerikanska NAVSTAR-systemet som i dag brukas inom EU.

Galileo är lika mycket en politisk fråga som ett teknologisk framsteg. Det amerikanska GPS-systemet NAVSTAR som i dag används internationellt är ursprungligen ett amerikanskt försvarsprojekt. Det finns oro att USA ska ”dra proppen ur skåpet” om det världspolitiska läget

i framtiden förändras. Galileo är tänkt att göra de europeiska länderna och deras samarbetspartners fristående från NAVSTAR.

Just nu finns endast fyra av de planerade 30 satelliterna i omloppsbana. Dessa första fyra satelliter är tillräckliga för att ge en navigationspejl när mottagaren har samtliga satelliter ovanför horisonten. I mitten av december lyckades ett testflygplan med att navigera på Galileo för första gången. Målet i närtid är nu att skjuta upp fler satelliter för under de närmaste åren successivt kunna introducera systemet för civila användare.

Regeringen vänder om Ärna

I det förra numret av FFK-Nytt berättade vi om att kommunen röstat nej till civil flygtrafik på Ärna. Sedermera har Regeringen gått in i frågan och bortsett från kommunens åsikter och godkänt en framtida utveckling av det anrika fältet utanför Uppsala.

Ärna byggs ut för fullt. I dagsläget är det en av de få helt militära flygfälten i Sverige. När kommuniststyrelsen tidigare i höstas tog ett principbeslut i förslaget om framtida kommersiell flygtrafik på fältet blev det nej. Motiveringen löd att Uppsalaborna redan har en stor internationell flygplats via Arlanda. Men nu har alltså Regeringen gått in och påverkat beslutet.

Regeringen lyfter fram att viktiga samhällsfunktioner som exempelvis ambulans- och polisflyget behöver Ärna som en stödresurs. Den rent kommersiella flygtrafiken kan samsas med den redan starka militära verksamheten på

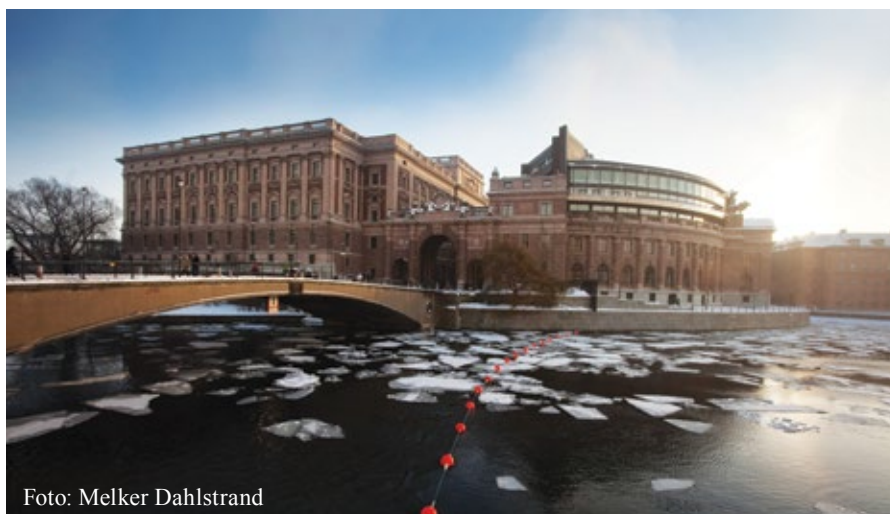


Foto: Melker Dahlstrand

ett flygfält som är i gott skick. Paralleller dras mellan det fungerande samarbetet vid Luleå/Kallax och på Ronneby.

Protester har dock höjts från flera håll. Kritikerna hävdar att Regeringen gör en jobbfråga av något som i slutändan ändå

inte kommer att generera någon vinst. En stor andel av Uppsalaborna arbetar redan i dag på Arlanda. Kritik har också riktats mot miljöaspekterna av att anlägga ännu en civil flygplats i närheten av storflygplatsen Arlanda.

Bilindustrin sneglar på Airbus

Den franska flygplanstillverkaren Airbus har länge satsat stort på digital styrteknik, så kallade "fly-by-wire" system. Nu börjar bilindustrin snegla på fördelarna med elektroniskt överförda och tolkade styrsignaler.

Fly-by-wire går ut på att en dator tolkar styrsignalerna från cockpit, digitaliserar signalen och skickar denna till den motor som driver roderytan. Systemet sitter i många stora trafikflygplan i dag. Det är också väldigt vanligt i moderna stridsflygplan, där datorns analyserande kraft tillåter flygplanet att vara både otroligt manövrerbart men också ligga på kapacitetens gräns.

Bilindustrin har de senaste åren också börjat undersöka elektroniska styrmedel. Fördelarna skulle exempelvis vara mer exakt manövrering av bilen. Dessutom kunde pedalstället och rattstången slopas – två traditionellt mycket farliga delar i samband med en krock.

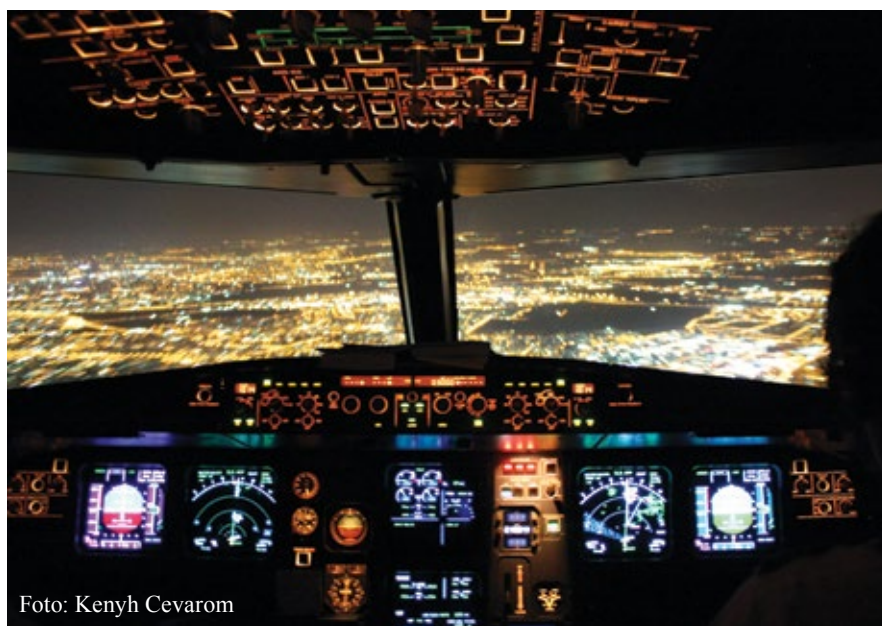


Foto: Kenyh Cevarom

Huvudargumentet emot "drive-by-wire" är än så länge juridiska och säkerhetsrelaterade. Vem är ansvarig om bilen tap-

par kontrollen och hur ska mekaniska reservsystem kunna installeras utan att störa designkonceptets fördelar?

Text alla nyheter: Martin Trankell

MAKRO

FLYGSVERIGE I FOTO

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

1 Snöfritt: Snöplogarna, slungorna och de andra så familjära vinterfordonen fick komma fram när snön började falla över större delen av Sverige strax efter jul. På Stockholm-Bromma höll ramppersonalen igång snöröjningen i långa släptåg får att hålla trafiken igång på tidtabell.

Foto: Roger Andreasson

2 Safirformation: Lydia Wennström hade turen att få åka med och fotografera under en formationsflygning med tre flygplan av typen Saab Safir över ett färgglatt höstsverige. Pilot var Niklas Eriksson som på många sätt tidigare bjudit med ungdomar för flygning – och öppnat ögonen för många för det svenska veteranflyget.

Foto: Lydia Wennström

3 Iskallt: Det gäller att passa på – när det är vinter är vädret generellt dåligt. De flesta av januardagarna bjöd på gråmulen väderlek med låg molnbas och temperaturer inte långt under nollan. Men när molnen äntligen luckrade upp sig bjöd Västerås på ett vintrigt skådespel från ovan med en klarblå och isfri Mälaren som bakgrund.

Foto: Jonathan Eriksson

4 Flygfotograf: Det är inte bara Sverige som hamnar i Dmitrij Karpenkos lins alla gånger. Det krävs simultanförmåga för att flyga ett flygplan, fotografera och hålla koll på radiofraseologin samtidigt. Här håller simultankapaciteten hög nivå över Kastellholmen.

Foto: Dmitrij Karpenko

5 Blåvitt: Här kommer en fin bild på vinterflygning med SE-KEO från Stockholmsregionen. Bilden är tagen under fjolåret – som bjöd på en lite kallare vinter och därmed tidigare isläggning än i år.

Foto: Johan Pettersson

1





3



4



5



Foto: Ingvar Bragd

FFK I FÖRÄNDRING

Under de senaste åren har ålderskurvan inom FFK förändrats markant. I början av 2000-talet fanns det inte mer än en handfull medlemmar under 26 år. Analyseras dagens siffror är det tydligt att organisationen genomgått ett paradigmskifte. I dag är hela 25 procent av alla FFK:are ungdomar under 26 år.

Både ungdomar och erfarna piloter fyller viktiga roller inom organisationen – som i grund och botten är en krisberedskaps- och samhällsstödsorganisation. Ungdomarna besitter ofta en djup kunskap om tekniska lösningar som TBOS. I och med de centrala ungdomskurserna ökas ungdomarnas kunskaper i navigering, flygrelaterad verksamhet och ledarskap. På så sätt blir FFK:s unga allt mer mottagliga för den vardagliga verksamheten inom den operativa organisationen.

De piloter som flyger i FFK innehar ofta en stor säck av erfarenhet. Det är piloterna som utgör den självklara grunden i den flygande organisationen. Det är också piloterna som har det yttersta ansvaret för säkerheten och att uppdragets mål

genomförs på ett tillfredsställande sätt. De flesta av piloterna inom FFK har i dag varit med i organisationen länge och har därför också en bred förmåga och erfarenhet av vad som krävs för uppdraget. Summeringen av situationen blir således att FFK i dag har två stora grupper med expertis på olika områden. Hur ska dessa två grupper av medlemmar inom FFK interageras, för att uppdraget i slutändan ska bli så bra som möjligt?

Viljan att vara med

Det är ingen tvekan om att viljan finns. FFK har i dag över 2 400 medlemmar som kämpar ideellt för att stärka det svenska försvaret och den nationella krisberedskapen. Ungdomar och äldre som stannat kvar inom organisationen binds samman av dessa gemensamma

mål. Men åldersutjämningen är ny och för alla organisationer i förändring hänger inte alltid strukturen med de starka viljor hos organisationens individer. Konkret handlar det om att först finna ungdomarnas naturliga roll i verksamheten och omformera strukturen så att ungdomarna kan komplettera verksamheten med flygsäkerhet och flexibilitet i behåll. Även om restriktioner förekommer i möjligheterna till deltagande vid skarpa uppdrag finns det många ungdomar som har kompetensen och viljan att hjälpa till med marktjänst, TBOS-utbildning och samband.

– Ungdomarna kan otroligt mycket och de vill gärna få chansen att visa det. Det blir även en avlastning för de äldre om ungdomarna kan ta hand om vissa delar, berättar Anna Symmons, som är Young



Foto: Christer Dahlgren

Pilots ordförande i Stockholms län.

Stockholm sätter ett bra exempel på att utvecklingen verkligen går framåt. Under flera separata tillfällen har flygövningar involverat ungdomar ur Young Pilots. Nu senast var det övning i Norrtälje med den lokala flyginsatsgruppen där ungdomarna bland annat fick vara med och kontrollera flygplanens status, utföra markservice och hjälpa till med certifikatkontroll.

Flyginsats Stockholm

Andreas Hindenburg flyger med flyginsatsgruppen i Stockholm. Han har varit med förut när Young Pilots deltagit vid övningar och uppdrag, något som han tycker fungerat bra.

– YP har varit med tidigare och då mest deltagit som observatörer i flygplanet och hängt med när piloter och spanare har utfört deras uppdrag. YP har även varit ute på fält och hjälpt till att vara mål – t.ex. när de parkerade en bil vid en landsväg och vi fick sökuppdraget. Då vart det så att YP skulle prova olika sätt att uppmärksammas – typ spegla solen mot flygplanet – synligt vifta och så

vidare. Även för sjösökningar skulle YP med en liten båt kunna snurra ute på en fjärd och simulera sjönöd.

Från YP:s sida finns det förhoppningar om att involveras mer i övningsplaneringen. Det är ofta en logistisk utmaning som måste synkas med flyggruppen och piloterna som planerar. Men Andreas Hindenburg ser det som utmaningar som kan lösas.

– Jag sade i de-briefingen att alla YP:s åsikter och förslag mottages gärna – just så att vi kan använda resursen YP bättre. Det leder också till att YP kommer att tycka att det ger mer.

Strukturförändringen görs av oss

Young Pilots ungdomar får inte medfölja under lågflygning. Däremot går det bra att delta som sekundära spanare under vanliga flygningar. I dagsläget genomförs mycket av denna spaning från baksätet med en erfaren utbildad flygspanare från framsätet. Men i framtiden är tanken att Young Pilots ungdomar även ska kunna vara med i flyggrupperna som primära spanare. Kravet blir minst fyllda 18 år och genomförd utbildningstrappa, där den

sista kursen är den operativa spaningsutbildningskursen och evakueringsutbildning under vatten (UWE).

För nationella FFK är det av vikt att hitta en naturlig roll för alla unga inom organisationen. Det är viktigt att ungdomarna som valt att engagera sig också får en naturlig plats, en plats som verkar mot det gemensamma målet. Stockholms FIG-övningar är ett bra steg i rätt riktning och en indikation på hur pass nyttigt det kan vara för både FFK och Young Pilots att i framtiden öka sitt samarbete. Även i andra län har det skett en del satsningar. I Västra Götaland var Young Pilots med som ”nödställda” under en övning i fjol.

De utmaningar som ligger framför flyggrupperna ligger i strukturförändringen inför övningar och uppdrag, och hur ungdomarna ska engageras så att uppdraget berikas – inte störs. Det är naturligt att strukturen inte riktigt infunnit sig ännu. Det är trots allt bara några år sedan ungdomarna började strömma in. Men det som krävs är krafttag för att bygga upp den struktur som behövs och som i framtiden kommer att bestå, utveckla och förbättras FFK:s ideella förmågor.

RIKSKONFERENSEN FOLK OCH FÖRSVAR

Kungen, generaler, statsministern och andra partilerade. Över 300 deltagare, alla av dignitet inom försvar och krishantering var på plats för att se vilka vindar som blåser detta valår. Under rikskonferensens tre dagar diskuterades vilka risker och möjligheter som existerar i vårt samhälle i dag. Mitt i allt detta fanns FFK och övriga frivilligorganisationer.

Statsminister Fredrik Reinfeldt och oppositionsledare Stefan Löfven pratade och lade stor vikt vid det globala omvärldsläget och hur det påverkar vår säkerhet. Dagarna kan summeras med två stora modeord: "Samverkan med Finland" och "Försvarsberedningen".

För frivilligorganisationerna är försvarsberedningens dokument väldigt viktigt då innehållet i detta väger tungt inför det nya försvarsbeslutet som kommer under nästa år. För att ge våra synpunkter på detta hade FOS (frivilliga försvarsorganisationernas samarbetskommitté) en kväll då vi kunde prata med ansvariga och ge våra synpunkter.

FOS anordnade dessutom en pressrelease tredje dagen där vi bland annat framhävde de frivilligas kompetens, nyttan vi det vi utför för samhället och vikten av ungdomsverksamhet.



Foto: Folk och Försvar (Ulf Palm)

Rätt i tiden

Det vi inom frivilligrörelsen och FFK gör genom att stärka de nationella resurserna med att nyttja civila färdigheter och utrustning genom att låna klubbarna flygplan är helt i tiden. Alla de politiker vi lyssnade på och diskuterade med uttryckte i stort sett samma sak: Vi måste bygga ett nationellt försvar för de risker som finns, men som även kan nyttjas utomlands. Alla partier ville öka

tilldelningen till försvaret och den civila krishanteringen, även om några av de närvarande ville rikta det mer mot den civila krishanteringen.

Utifrån vad som sagts i Sälen och vad vi gör inom FFK så är vi på rätt väg. Vi är en fungerande resurs för samhället i dag och det ska vi även vara i framtiden.

Text: Lars-Göran Johansson



Young Pilots första Riksstämman

Den 24 till 25 maj anordnar FFK sin nationella riksstämman i Eskilstuna. Samtidigt kommer Young Pilots att ha sin första riksstämman på samma plats. Varje YP-sektion har rätt att skicka två representanter till riksstämman. Vilka dessa blir ska meddelas till kärstaben senast den 24 april. Detta meddelande utgör grunden för kallelse till årstämman.



GYMNASIEPROJEKTARBETE: PRIVATFLYG

FFK:s Kårchef Lars-Göran Johansson reser runt i Sverige och besöker de lokala länen. I förrförra numret av FFK-Nytt kunde vi berätta om besöket på Gotland och de speciella flygmiljöerna där. På en genomresa i Älvsborg lyckades flera gymnasieungdomar från lokalområdet få en frågestund med chefen som ett led i deras projektarbeten om privatflyg.

Flygfältskommunen Hjärred ligger strax öster om Göteborg med Mölnlycke som centralort. Kårchefen Lars-Göran Johansson besökte under sin genomresa samhället. Det var länge sedan sist. Ett kurstillfälle på Wendelsbergs folkhögskola var den kontakt med förortskommunen Hjärred han haft några år tillbaka i tiden.

”Gymnasieskolan som flyger” har numera blivit välkänd i regionen. Skolan driver årligen ett flygprojekt, som också har blivit ett EU-projekt och gett deltagarna möjlighet att besöka ett antal EU-länder. En grupp elever på skolan har bestämt sig för att bilda en Young Pilots-förening med koppling till FFK i det som förut hette Västra Götalands län.

Hur ser privatflygets framtid ut?

Gruppen elever har alltså tagit ini-

tiativ till bildandet av en YP-förening. Troligtvis med god support från skolan. Skolledningen är mycket positiv till flygverksamhet i allmänhet och att ungdomar intresserar sig för flyg i alla dess former i synnerhet. Landvetter flygplats finns nära samhället.

Kärnan av dessa flygintresserade elever fick chansen att träffa FFK:s kårchef Lars-Göran en regnig novembertorsdag på kulturhuset i Mölnlycke. Ungdomarna håller på att skriva en uppsats om privatflyget i Sverige, där de ska besvara frågor som ”Vilka var det som byggde upp privatflyget i Sverige?”, ”Är privatflygets aktiviteter förenligt med en hållbar utveckling?” och ”Kommer det vara möjligt att privatflyga i framtiden?”

Eleverna fick klargörande svar av Lars-Göran som naturligtvis har en unik inblick i ämnet och det var uppenbart var att engagemanget för flyget var påtagligt.

Fem elever vill bilda en förening men skaran kommer troligtvis att växa.

Det finns redan en Young Pilots-förening i Göteborg men killarna uttryckte en önskan att få ha en egen förening i länet (Gamla Älvsborgs län). Det är inte helt enkelt att få en Young Pilots förening att fungera i glesbygd. Förutsättningen är att ungdomarna får stöttning med transporter som blir nödvändiga.

Sommarläger i Alingsås

I västra Götaland planerar FFK och ungdomarna att anordna ett flygläger i Alingsås under sommaren och förhoppningen är att nya Young Pilots skall bli delaktiga i ungdomssatsningen i Älvsborg. I Alingsås finns såväl Göteborgs segelflygklubb som Göteborgs Veteranflygsällskap, som med stor säkerhet kan engagera sin i lägerverksamheten.

Text och foto: Ingvar Bragd



LAPL

Svensk allmänflyghistoria skrivs i detta nu och namnet är Light Aircraft Pilot License. Det nya flygcertifikatet kommer att skapa nya möjligheter att utbilda på, konvertera till och flyga flygplan under två ton. Men vad är det egentligen som är så nytt?

Det är eftermiddagsföredrag under den sista dagen på FFK:s sammankallade flyginstruktörskurs. Längst fram i salen står Bo Söder från Transportstyrelsens certifikatavdelning och berättar om det nya certifikatregelverket. Den stora gruppen flyglärare som befinner sig i salen är tysta och fokuserade. Öronen är spetsade och pennorna sveper fram över anteckningsblocken. Min penna är inget undantag. Jag känner lika mycket redaktörsstoff som jag förstår att en ny värld håller på att öppna sig för alla flyginstruktörer.

Det nya certifikatet heter Light Aircraft Pilot License. Transportstyrelsen har som mål att detta nya allmänflygcertifikat ska vara klappat och färdigt i år. Som senast måste certifikatet vara infört under våren 2015 enligt EU-reglerna som styr implementeringen. Oavsett när så är det alltså inte mer än ett år kvar innan certifikatet når marknaden. Exakt vem som kommer ha det största intresset av detta certifikat och i vilken form är däremot

inte exakt klart, men den gemensamma röda tråden är färdig.

För dig som konverterar

Ett LAPL kommer att gälla för alla flygplan under två ton. Det maximala antalet passagerare som får medtagas är tre (fyra inklusive piloten). Personantalet har dock ingen anknytning till antalet platser ombord utan begränsar endast de fysiska personerna som medföljer under flygning. I övrigt är behörigheterna för certifikatsinnehavaren av ett LAPL nära identiska med ett PPL.

En skillnad är sänkta medicinska krav för LAPL. Det kommer inte längre att krävas ett medicinskt intyg av klass två. Istället ersätts den gamla löpande flygläkarundersökningen av en utökad allmän läkarundersökning. Den nya undersökningen behöver inte göras av en flygläkare – det räcker med vissa specialister inom allmänmedicin som har godkänts av Transportstyrelsen. Själva kraven är också annorlunda. Mer information om detta finns hos Transportstyrelsen.

En annan nyhet för LAPL-innehavare är att byten mellan typer kräver träning med flyglärare. Konkret innebär det att du exempelvis behöver flygträning för att gå från Cessna till PA-28:a.

Att konvertera ned sig till ett LAPL kommer att vara enkelt för den som i dag har ett PPL eller motsvarande högre licens. Det enda som krävs är en ansökan. Har du ett PPL uppfyller du också kraven för att LAPL.

För dig som nyutbildas

Det praktiska kursupplägget till LAPL är annorlunda än för PPL. Teoriämnesfördelningen är densamma som för PPL, men flygutbildningen är kortare i sina minimikrav. Enligt regelverket krävs minst 30 timmars flygtid, varav minst 15 med flyginstruktör ombord. Minst sex timmar ska vara befälhavartid (EK-tid) och dessa ska inkludera en kortare navigation på 80 nautiska mil.

Eftersom utbildningen trots allt ändå ska genomföras på samma flygplan som för PPL (där kraven är högre) så måste det ändå poängteras att timkraven i praktiken



Varför LAPL och UL?

I ett antal år har ett arbete pågått för att sammanföra de europeiska länderna under ett gemensamt luftfartsregulering. En av de stora satsningarna har varit att standardisera kraven på de respektive flygcertifikaten inom unionen.

LAPL skiljer sig från exempelvis det ultralätta certifikatet i det att regelgrunden är annorlunda. LAPL är ett rakt igenom europeiskt certifikat. Det ultralätta certifikatet som funnits i Sverige kommer att finnas kvar, men det är ett nationellt certifikat som inte nödvändigtvis finns utomlands.

Med ett LAPL får du flyga i hela Europa med de vanligaste allmänflygplanen. Maxvikten kommer att vara 2000 kilo och antalet personer ombord max fyra.

Utbildningsupplägg LAPL enligt regelförslag:

1. Minst 30 timmars flygtid på flygplan eller TMG, varav minst:
 - 15 timmar i dubbelkommando.
 - 6 timmars övervakad ensamflygning, inklusive 3 timmars distansflygning (minst 150 kilometer lång eller 80 nautiska mil).
1. Samma teorikunskaper som krävs för ett PPL.

säkert kommer att hamna högre. Men i kategorin LAPL kommer numera även flera tidigare ultralätta maskiner att platsa. LAPL-kategorin blir därför mer dynamisk och ställer högre krav på utbildarna att fatta rimliga beslut om en elevs förmåga att säkert framföra de respektive flygplanen på egen hand. Minimialdern för att få ett LAPL utfärdat är 17 år.

Det bör nämnas kort att en första medicinsk undersökning fortfarande måste göras hos en flygläkare, trots att

vi tidigare i nämnde att flygläkarkravet på de löpande undersökningarna har försvunnit.

Mer grädde på moset

Intressant är också möjligheten att nu flyga lättare flygplan som tidigare låg i den ultralätta klassen även på ett LAPL. Även motorsegelflygplan inkluderas under LAPL. Själva klassen ultralätt kommer att finnas kvar som ett nationellt svenskt certifikat och ska inte blandas

ihop med LAPL som alltså täcker en bredare kategori av flygplan.

Erfarenhet och flygtimmar från ett LAPL kan till viss del tillgodoräknas mot ett PPL eller till och med ett CPL, dock inte till fullo.

Kommer LAPL att kunna användas i FFK:s verksamhet? FFK-Nytt kommer att återkomma i denna fråga under det närmaste året.



TEXT: MARTIN TRANKELL

EXPORTVARA: GRIPEN

FOTO: SWISS AIR FORCE - SAAB AB

Sveriges hetaste försvarspotatis är JAS 39 Gripen, det står klart när fjolåret summeras. Saab har under en längre tid fört en helt ny strategi för att i största möjliga mån marknadsföra Gripen som en exportplattform, en strategi som på många sätt har lyckats. Samtidigt har året varit fyllt av nyheter om nya versioner av Gripen. En obemannad version har hamnat på tapeten. Vilket samband har exporten av Gripen med de nya föreslagna varianterna?

Den som noggrant spanat och samlat artiklar om Gripen i svensk media under det föregående året har haft famnen full. Allt sedan Saab började fila på den nya tvåsitsiga demoversionen av framtidens Gripen har nyheterna om tekniska satsningar i plattformen bytt av varandra. Själva demoflygplanet lades på ritbordet redan 2007 och har sedan dess agerat testbädd för de många uppgraderingar som Saab förnärvarande utvecklar för Gripen. Det inkluderar bland annat ökad till-

satsvikt, ny avionik och förmåga att konstant flyga i överljudsfart – så kallad supercruise.

I kvällstidningarna kallades den nya versionen ett tag för "Super-JAS" men det korrekta namnet på den nya generationen av flygplanet är Gripen-E. Saab gör ingen hemlighet av att denna nästa generation av Gripensystemet är tänkt att vara en exportmaskin. I ett pressmeddelande i september debatterade Saab att koncernen ser ett internationellt behov av 6 000 nya stridsflygplan inom de närmaste 15 till 20 åren. Mot bakgrund av svenska regler om exportkontroll och andra förutsättningar skulle Gripensystemet teoretiskt kunna fylla cirka hälften av det behovet. Konkret siktar Saab på att knipa tio procent av marknaden.

BRASILIENS GRÖNA LJUS

Om detta är en realistisk siffra är det svårt att sia om. Gripen tävlar i samma kategori som andra stridsplattformar som utvecklats under de se-

naste åren. Exempel på sådana flygplan är F-35A, F/A-18 E och Eurofighter. Gripen får å andra sidan kämpa i viss uppförbacke då systemet inte tillhör NATO. De flesta system som utvecklas i länder som är medlemmar i NATO erhåller automatiskt en högre investeringssäkerhet hos köparen då plattformen får ett ökat incitament att fortsätta utvecklas inom de kommande 30 till 40 åren. Med Gripen, som har haft ett litet antal utländska köpare, har frågan varit om hållbarheten går att säkerställa. Vad händer om inget annat land ansluter sig till Gripen? Saab behövde alltså få sin första riktigt ordentliga order nedskrivna i boken – och börja producera flygplan. Och det är precis vad som hänt.

I över ett år har Gripensystemets export till Schweiz varit på tapeten. När Regeringen i januari skrev under för att köpa 60 Gripen-E lades det till en klausur i avtalet: Om flygplanet inte exporterades i tillräcklig omfattning kunde Regeringen dra sig ur avtalet – något som medförde risken att Gripen-E skulle segla ned i graven innan den första maskinen rullat ut från fabriken. Schweiz har sedan tidigare tagit beslut om att köpa plattformen, men beslutet behövde också godkännas i det schweiziska parlamentet. Det skedde så sent som i slutet av augusti – vilket gav





FOTO: STEFAN KALM - SAAB AB

grönt ljus för Gripen-E. Det som nu kan hända i den Schweiziska frågan är den folkomröstning som kommer att ske under 2014. Folkomröstningen är ett resultat av att tillräckligt många namnunderskrifter samlades in för att driva frågan vidare utanför parlamentet.

Den Schweiziska frågan överskuggades under december helt av beskedet om att Brasilien avser köpa Gripen-E. Det spekuleras friskt i hurvida avslöjandet att den amerikanska underrättelsetjänsten NSA övervakat Brasiliens president skulle påverkat beslutet. En huvudkonkurrent var nämligen Boeings F/A 18E. Med ett af-färsvärde på närmare 90 miljarder svenska kronor rör det sig såklart om stora pengar, vilket innebär att affären är lika mycket en ekonomisk satsning som det är ett politiskt budskap. Men oavsett anledning till den brasilianska affären, och utgången av den Schweiziska omröstningen, så har nu Saab lyckats sälja Gripen internationellt. Det banar nya vägar för framtiden.

EN SCHWEIZISK ARMÉKNIV

Hur hänger då allt detta ihop med Saabs tankar på en obemannad version av Gripen? Frågan är tvådelad. Dels måste Saab bevisa att Gripen är ett levande system som i många år framöver kommer

att utvecklas och uppgraderas. På så sätt försöker koncernen stilla importörernas oro över Sveriges och Gripens avhängighet. Dessutom och kanske viktigast måste Gripen vara ett anpassningsbart system för att knipa de tio procent av marknaden som Saab siktar på. Kunderna kommer alltid att ha ett behov av flygplan som kan engagera sig i olika sorters uppdrag. USA har traditionellt utvecklat flera olika flygplan för olika uppdragsformer. Det är tämligen troligt att de flesta länder i framtiden kommer att leta efter kostnadseffektivare lösningar.

När Indien tidigare begärde information om Gripens förmåga att operera från hangarfartyg utreddes frågan snabbt och en variant kallad "Sea-Gripen" togs fram. Brasilien anses också vara en potentiell kund i Sea-Gripenfrågan. Precis på samma sätt rör sig nu Saab mot ett starkt förslag om en förarlös version av det nya Gripensystemet.

Den förarlösa ver-

sionen av Gripen som ligger på ritbordet sägs vara enkel att konvertera från de existerande plattformarna. När versionen tillkännagavs vid den stora flygmässan Le Bourget, strax utanför Paris i juni, berättade Saabs exportchef Eddy de la Motte för tidningen Ny Teknik att konverteringen går att göra med enkelhet.

– Det är ganska enkelt. Det behövs också lite mer intelligens, lite mjukvara, men det är inga stora ingrepp.

Tanken med dessa obemannade Gripenflygplan är att de främst ska agera i sin spaningsroll. Den företagsstrategiska tanken är att länder i framtiden kommer att se ett ökat behov av obemannade flygplan när exempelvis långvariga spaningsflygningar eller farliga uppdrag ska genomföras.

FÖRARLÖST INTE UTAN PROBLEM

Att Saab har tidigare teknologi inom området förarlöst skadar inte koncernens rykte i frågan. Nyligen såldes de första versionerna av Skeldar V-200, en obemannad minihelikopter som ska kunna förse olika kunder med bild och information direkt till en mottagarstation på marken. I dessa helikoptrar finns det avancerad teknologi inom områden som styr- och kommunikationssystem som Saab antagligen kommer att kunna använda i en eventuell förarlös version av Gripen.

En liten nisch har ändå Saab tänkt sig. Tanken är att de obemannade flygplanen ska kunna övervakas och stidsledas av ett chefsflygplan som flyger i nära anslutning till stridsområdet. Mer än så säger inte





Saab ännu – men allt klingar ju väldigt väl med utvecklingsbehovet och anpassbarheten i systemet.

Avslutningsvis spelar det globala perspektivet en stor roll i Saabs marknadsföringsstrategi. En stor del av världsflygmarknaden fokuserar för närvarande på förarlösa versioner inom olika nytto-sysslor. I USA lobbas det hårt för att den federala luftfartsmyndigheten ska tillåta civila förarlösa flygplan att användas i civilt luftrum. Tanken är att flygplanen ska användas inom skogsbrandsbevakning, polisiära ärenden och i gränsbevakningssysslor. Även många försvarsgrenar sneglar såklart på framför allt USA:s mycket framgångsrika drönare som deltar i konflikten i Irak och Afghanistan.

I just militära sammanhang är utvecklingskostnaden för många länder dock stor. Det är ett enormt projekt att starta upp en egenutveckling av ett vapensystem

likt Gripen – för att inte tala om tidsaspekten. Saab ser såklart sin chans att utveckla en kostandseffektiv lösning som också ska kunna gå hand i hand med andra Gripenköp. Men precis på samma sätt som i USA så finns det fortfarande vissa juridiska knutar som måste lösas upp för just den förarlösa versionen. Till exempel kvarstår frågan hur flygplanet ska kunna flygas i civilt luftrum under övnings- och uppdragsverksamhet. I dag krävs upprättatet av så kallade restriktionsområden för att få tillåtelse att flyga obemannat, vilket försvårar och begränsar användningsområdet något.

FRAMTIDSUTSIKTERNA

Men Saabs hårda arbete med att marknadsföra Gripen har börjat bjuda återbäring tillbaka till koncernen. I slutet av förra året uttalade sig Saabs chef Håkan Buskhe i Svenska Dagbladet om kundsituationen

och sade att företaget då hade ett 15-tal nya kunder. Det är en enorm siffra för ett företag som tidigare kämpat med näbb och klor för att hitta en eller två potentiella samarbetsländer.

Saab har i andra uttalanden sagt att intresset ökat enormt den senaste tiden, något som kan bero på att många länder nu trätt in i en svårare budgetsits. Gripen är ett mångsidigt system som kostar en jämförelsevis billig peng. Om planerna går i lås kanske just den förarlösa versionen kan bli en av de större exportvarorna.

Den som lever får se. Saab kommer under året att påbörja den verkliga utvecklingen av Gripen-E med hopp om leverans under 2018.

FFK PROFILPRODUKTER

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom kårstaben? Gå in och beställ i den nya butiken på hemsidan. 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



Multi-luva
Young Pilots
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



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



Nyckelband i siden
FFK, YP
5 kr



Slipsnål
100 kr



Standar
190 kr
Endast flaggan
90 kr



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



Lågflygvinge
broderad **75 kr**



Lågflygvinge
guldmetall **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% Bomull
storlek S-XL
350 kr



TRUFFASTA

TEXT: INGVAR BRAGO
FOTO: ULF NYLÖF

Krämpor

Flygföreningen på Såtenäs flyger lagom nära solen. Den ideella anslutningen medlemmar håller en otrolig skara gamla flygplan i luften – både med tekniskt underhåll men också med juridik, upprätthållande av flygerfarenhet och engagemang. Häng med till F 7 och Såtenäs så berättar vi mer om veteranföreningens sysslor.

Den tekniska utvecklingen går med expressfart och för dagens unga är datorvärlden vardag. Ingenting är omöjligt och gränsen för det omöjliga kommer allt närmare. Det finns ändå ett stort värde i att bevara och vårda det gamla trots den moderna slit- och slängkulturen. För att detta ska vara möjligt krävs frivilliga insatser. På flygflottiljen F 7 vid Såtenäs nära Lidköping finns ett gäng entusiaster som vårdar gårdagens militära flygplan och ser till att dessa är flygdugliga. Verksamheten är föreningsbaserad och intresset för att delta i arbetet är stort.

Många frågor inställer sig när jag som besökare vid flygföreningen funderar djupare på denna verksamhet. Hur kan ett antal frivilliga klara drift och underhåll av ett 15-tal flygplan? Några av flygplanen

är extremt dyra i drift. Vad sägs om en bränsleförbrukning på 15 liter per sekund i en AJS 37 Viggen? Vi beslöt oss för att forska närmare i museeföreningen och göra ett besök!

Resan till F 7

Septembermorgonen var gnistrande klar under resan till flygflottiljen. Platåbergen Halle och Hunneberg avtecknade sig mot horisonten i den lätt solbelysta i morgonsolen. Ett besök på Swedish Air Force Historic Flight (SwAFHF) var sedan länge inplanerat och besökargruppen bestod av Frivilliga Flygkårens ledning i Älvsborgs län förstärkt med några flygentusister och en fältflygare från Norrköping. Det är inte speciellt svårt att hitta till F 7 – en Viggen på stativ pekar ur vägen. Men vid flottiljvakten var det i alla fall bomstopp. På denna plats väntade sedvanlig kontroll

av gruppen och efter en stund var allt klart för inträdet på airside.

Vår värd Niklas Strandberg hade lovat att guida oss på flottiljen. Han är till graden kapten och sysslar i sin vardag med materielhantering i exporten av JAS Gripen till Thailand. Ett brinnande flygintresse och engagemang för arbetet på flottiljen uppvisades omgående. Niklas är en av de uppvisningspiloter som visar upp gamla historiska dyrgripur på flygdagar och vid andra arrangemang.

Tunnan rullar tungt

Vår rundtur startade i SwAFHF:s stora hangar inne på flottiljområdet. Första stoppet var vid den enda i världen flygande J29 Tunnan. I verkligheten kändes den väldigt stor och klumpig. Niklas berättade att just nu är Tunnan icke-flygduglig på grund av sprickbildning i kompressorn. Motorn stod



uppställd utanför flygplanet. Dessbättre har föreningen lyckats få tag på en ny motor från Flygvapenmuseum i Linköping.

Vår egen före detta fältflygare Roland Nordmark tittade drömande på maskinen och tänkte förmodligen tillbaka på sin tid som Tunnan-förare på F 9 i Göteborg. Kanske ägnade han en tanke på det till-

fälle då motorn stannade på höjd och en lyckad bedömningslandning blev den enda utvägen. Roland vet själv hur Tunnan är att flyga. Den kunde till exempel vara något svårbemästrad på grund av sina spinnegenskaper i det lägre fartregistret. Taxningen var inte heller helt enkel, som Roland klargjorde för mig under tiden vi

beundrade maskinen framför oss:

– 29:an var något svår att taxa på grund av den korta hjulbasen. Tacka vet jag ”Vampen” (J 28 Vampire, redaktionens anmärkning), den var skön att taxa!

Propellrar och reamotorer

I hangaren finns fyra stycken flygplan av typ Lansen. Alla är flygdugliga och några används i uppvisningssammanhang. Flygplanen får endast flygas av kompetent personal och det är inte så många som ges den möjligheten. En bärande tanke är att alla som flyger ska vara delaktiga i skötseln av flygplanen. Stellan Andersson, Alf Ingesson Thoor och Olle Norén är några av killarna som uppfyller alla kriterier för att flyga. Lars Martinsson och Anders Carlson, aktiva JAS-piloter finns också med bland förarna. Stellan Andersson är flygchef och Olle Norén är teknisk chef.

SK 16, AJS 37 Viggen, J 34 Hawker Hunter, SAAB Safir och en SK 61 Bulldogg blev våra studieobjekt. Föreningens flygplan förvaras på flera separata områden inne på F 7 men vårt besök omfattade endast den stora hangaren. Stort intresse tilldrog sig SK 16. Den som ville fick krypa ned i cockpit, en övning som inte är helt enkel. Det disponibla utrymmet är synner-



Pågående renoveringsarbete i föreningens SK 16.



Såtenäs. Föreningen uttryckte ändå en viss oro för den ekonomiska situationen och ställde hoppet till många bra flyguppsdrag i framtiden.

Mer än skrot och korn

Föreningens Håkan Andersson har en central roll vad det gäller underhållet på jetflygplanen. Han är flygtekniker och har som främsta uppgift att ombesörja att de fyra Lansarna hålls luftvärddiga. Dessa flygplan ägs av Försvarsmakten och Håkan är följaktligen också anställd av Försvarsmakten. Han är även ansvarig för skötseln av övriga jetflygplanen i hangaren.

Föreningen styrs av en styrelse. Bert Stenfelt är ordförande i föreningen och har under sin ordförandetid utträttat enormt mycket för föreningen. Han har mycket god kontakt med Försvarsmakten, vilket är en förutsättning för en lyckosam ”resa” framöver. All administration sköts av medlemmarna och speciellt viktig är kontakten med Transportstyrelsen.

– Vi har ett mycket gott samarbete med tjänstemännen på Transportstyrelsen. Vi har ibland ganska kinkiga frågor att lösa tillsammans, berättar Håkan Andersson.

Vackra flygbilder är en del av veteran- och museeflygets tema. Flygfotografen och före detta piloten Ulf Nylöf bidrog med en stor mängd fotomateriel till denna artikel, som på ett mycket bra sätt kompletterade flygföreningen vid Såtenäs enastående samling flygplan. En vacker flygbild kan säga mer än tusen ord.

ligen begränsat. Flygplanet är svårflyget och kräver sin pilot. Jag kan tänka mig att en sidvindslandning kan vara besvärlig.

Tunnanpiloten Roland Nordmark tyckte det var synd att föreningen inte fått tag på någon flygduglig Vampire. Föreningens Håkan Andersson inflikade att det inte beror på motivationsbrist, men de ärovörda Vampire-flygplanen är få och svåra att införskaffa till en rimlig kostnad.

Ekonomi styr

Så till huvudfrågan som ännu stod obesvarad: Hur klarar denna ideella förening att hålla igång ekonomin? Svaret blev tydligt. Utan flygvapnets stöttning och sponsring skulle föreningen inte finnas. Föreningen har också 3 000 medlemmar, som alla betalar medlemsavgift. Allt arbete med flygplanen är ideellt. En

viktig inkomstkälla är de uppdrag som föreningen får, då flygplanen visas upp på flyguppsvisningar. Niklas Strandberg flyger Bulldogen i ett hisnande program runt om i Sverige. Såväl Draken som Lansan är flitigt anlidade ute på flyguppsvisningarna. De flesta flygplanen ägs av Försvarsmakten och Flygvapenmuséet i Linköping och disponeras av föreningen. Några flygplan äger föreningen direkt, till exempel Hawker Hunter som inköpts från Schwiez.

Alla flygplan är inte redo att flygas samtidigt. Det tar tid att få igång de enskilda exemplaren till flygstatus. En relativt stor grupp är ändå redo, men ekonomin styr exakt hur många individer som är startklara. Naturligtvis verkar föreningen för alla typer av sponsring och några företag har visat intresse för verksamheten på



Stormen Sven

Under hösten blåste det upp till rejäl storm igen. Sven var på ingång och FFK:s insatser sattes på prov. Det nya systemet för jourhavande tjänsteman användes och det blev en del spaningsflygning i södra Sverige – framför allt på jakt efter väg och järnvägsskador.

Torsdag morgon den 5:e december ringde telefonen hos FFK:s tjänsteman i beredskap. I andra änden av linjen satt Trafikverket med frågan: Kan FFK genomföra spaningsflygningar i södra Sverige? Målet var vägar och järnvägar där stormen Sven dragit förbi. Naturligtvis blev svaret positivt.

Telefonen gick under morgonen varm då uppdraget sträckte sig över ett stort geografiskt område. Läget var inte akut så för besättningarnas del fanns det gott om tid för förberedelser. Strax efter lunch inkom den första ordern om vilka sträckor som skulle flygas och vilka väg och järnvägar som behövde avspansas. Vid den här tiden låg stormen kvar över Sverige vilket gav effekten att väderleken begränsade förmågan på vissa platser.



Järnvägsskador funna

Kårstaben fördelade ut flygningarna och uppdragsmålen på de sex besättningar som antagit sig uppgiften. Halland var det län som först kom upp i luften efter att de värsta vinderna bedarrat. Med två erfarna och duktiga piloter tog de sig an uppgiften och flög längs järnvägen söderut. Längs järnvägen kunde besättningen konstatera att det fallit träd över spåret. Detta rapporterades in via det automatiska

fotograferingssystemet TBOS och även skriftligt till den operativa ledaren för insatsen. Det var roligt att få praktisera de övade kunskaperna i ett skarpt läge, anmärkte vår kårchef Lars-Göran Johansson, som också varit samordnare i samband med insatsen i december. Nu handlar det bara om att ta med sig erfarenheterna om vad som gick bra och det som gick mindre bra, för att fortsätta vässa förmågan inför framtida extremväder.

Foto: Oddbjörn Nielsen

RABATTERAD PRENUMERATION PÅ FLYGREVYN 2014

Vid Flygrevyns prenumerationserbjudande till FFK:s medlemmar föll dessvärre uppgifterna om plusgiro respektive bankgiro bort.

**En årsprenumeration kostar 410:- för 8 utgåvor.
Flygrevyns pg 56 93 59 - 3 eller bg 5980-5440.**

**MED VÄNLIG HÄLSNING
CHRISTINA LINDBERG
FLYGREVYN**





Start och landning När räknade du sist?

Alla piloter lär sig hur start- och landningsprestanda ska beräknas under grundutbildningen. Men handen på hjärtat, när gjorde du det sist?

För alla, men kanske framförallt för oss som flyger från ett gräsfält, är det viktigt att vi är medvetna om vilka skillnader i start- och landningssträcka som vi kan råka ut för beroende på underlaget. Många gräsfält stänger en period under vår och höst när det är som blötas, men även under vintern kan man råka ut för att underlaget blir mjukt och startprestandan förändras ordentligt. Det kan också hända att underlaget fryser på och vi får en mycket hal bana med flera prestandaproblem som följd.

Tyvärr händer det fortfarande att vi råkar ut för incidenter där piloten inte räknat med, eller ens varit medveten om, att en mjuk bana kanske gör det omöjligt att starta med flygplanet. Kanske hade en enkel beräkning av startprestanda räckt för att antingen ställa in flygningen, starta med lägre vikt, eller använda en annan startteknik. Alla sådana incidenter som

leder till ett haveri eller skada är både onödiga och ofta mycket kostsamma.

Vad säger reglerna?

Vad kan vi då göra för att inte råka ut för problem? Vi börjar med att titta vad regelverket säger om förberedelser för flygning: Tittar man i LFS 2007:58 "Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om privatflygning med flygplan" beskriver regelverket under kapitel två "Förberedelser och förfarande vid genomförande av flygning" följande text:

4 § Befälhavaren skall se till att operativt underlag är aktuellt och tillämpligt såväl för planering som för genomförande av flygning. Befälhavaren skall även känna till operativa begränsningar i de luftrum och på de flygplatser där flygningen avses utföras, tillgänglighet av eventuella navigeringshjälpmedel, samt de väderminima som gäller under flygningen.

Ytterligare instruktioner finner vi lite längre ner i kapitel två:

Åtgärder i fråga om flygplanet's luftvärdighet och säkerhet

18 § Flygning får inte påbörjas förrän befälhavaren förvissat sig om att

1. flygplanet är luftvärdigt och de handlingar som föreskrivs i BCL-M 1.1 Luftvärdighets-, miljövärdighets- och dokumentationskrav (LFS 1978:5), samt eventuellt miljövärdighetsbevis, finns ombord,

2. flygplanet är försett med de instrument och den utrustning som är föreskrivna i 3 kap. med hänsyn till flygningens art och förväntade flygförhållanden,

3. erforderligt underhåll har utförts på flygplanet,

4. den medförda lasten är så fördelad och de ombordvarande så placerade att flygplanet's tyngdpunktsläge ligger inom tillåtna gränser enligt BCL-M 1.8,

Tabell 1

En beräknad startsträcka som har baserats på start från en torr belagd bana (asfalt eller motsvarande) ska korrigeras om förutsättningarna förändras. Uppgifterna i nedanstående tabell utgör riktvärden för minsta korrekationer:

Banbeskaffenhet	Ökning av startsträcka
Hård kortklippt gräsyta (5–10 cm).	10 %
Vatten eller slask. Max djup 2,5 cm.	20 % per cm
Tung (kram) snö. Max djup 5 cm.	10 % per cm
Pudersnö. Max djup 10 cm.	5 % per cm

Tabell 2

Banbeskaffenhet	Ökning av landningssträcka
Våt kortklippt gräsyta	20 %
Våt hårdjord snö eller våt is	50 %
Torr hårdjord snö eller torr is	20 %

ger oss kravet på 739 meter tillgänglig startsträcka.

Landning

På samma sätt måste vi ta hänsyn till bankonditioner vid landning. Hur ser siffrorna ut för landningsprestanda? Se tabell 2 för utdrag ur TSFS 2011:114 innehållandes landningskorrekationer:

Vi fortsätter exemplet med vår PA28-181. Från flyghandboken får vi en beräknad landningssträcka på 432 meter. Förutsättningarna är torr asfalt, 40 grader klaff och en tröskelfart av 1,3 multiplicerat med stallfarten med klaff (V_{so}). Vi lägger på korrekationer för vår slaskiga bana och ser vad vi får: 432 meter + 50% = 648 meter

Förutom korrekationer för slask på banan måste vi även ta hänsyn till att vi inte kan använda hela banlängden. I samma 2011:114 står det att: ”Startmassan får inte vara högre än att den beräknade landningssträckan i vindstilla vid ankomst till målflygplatsen eller alternativflygplatsen rymms inom 70 % av den tillgängliga landningssträckan.”

Kravet på att vi bara får räkna med 70 % av tillgänglig landningssträcka gäller alltid och för alla typer av flygningar. Vi fortsätter på vårt exempel: 648 meter * 1,43 = 927 meter.

Sammanfattning

Underlaget och banans kondition spelar mycket stor roll för vår start och landningsprestanda, och vi behöver vara medvetna om hur mycket längre start och landningssträcka vi kan räkna med. Har vi haft en period med mildt väder och mycket slask kanske vi måste ändra startvikt, använda en annan startteknik eller i värsta fall ställa in en flygning för att vara säkra. Det viktiga är att vi är medvetna om problemet och att vi vet hur vi beräkna vår start- och landningssträcka. Gör det till rutin att alltid göra en prestandaberäkning innan start. På FFK:s vanliga driftfärdplansblankett finns en tabell där du kan fylla i värden och den hjälper dig också att komma ihåg vilka korrekationer vi behöver göra. Det tar inte många minuter, men ger full koll på läget.

Text: Hans Jörnén
Flygchef FFK

Luftfartygs vikt och balans (LFS 1984:4) och flyghandboken,

5. medförd last är stuvad och fixerad enligt Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:16) om medförande av personer och last, och

6. den förestående flygningen kan genomföras under iakttagande av prestandasäkerhetskraven i Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:14) om prestandasäkerhet vid flygning med flygplan samt i flyghandboken eller motsvarande godkänd handling med angivna driftbegränsningar för flygplanet.

Punkt sex ger oss vidare underlag och ytterligare ett LFS som vi måste använda oss av. Om vi söker på LFS 2007:14 på Transportstyrelsen hemsida ser vi att denna har uppdaterats och ersatt av TSFS 2011:114. I första kapitlet kan du som pilot läsa:

Allmänt

4 § Prestandaberäkningar ska utföras när en flygning planeras. Beräkningarna ska baseras på de operativa förhållanden som kan förväntas komma att gälla. Genom beräkningarna ska befälhavaren försäkra sig om att minimikraven för prestandasäkerhet vid start, på sträcka och vid landning är uppfyllda.

Start

Vi måste alltså utföra en prestandaberäkning baserad på aktuella förhållanden, in-

nan vi startar vår flygning. I TSFS 2011:114 under kapitlet ”start” finns tydliga instruktioner hur vi ska beräkna tillägg för bland annat olika bankonditioner. Normalt finns detta beskrivet i flyghandboken, men saknas detta kan piloten använda uppgifterna i instruktionen. Se tabell 1 här på sidan för korrekationerna som jag tagit från regelverket.

Låt oss ta ett exempel. De värden jag använder är tagna från en PA28-181 flyghandbok och är bara ett exempel. Använd faktiska värden från ditt flygplans flyghandbok.

Prestandakapitlet i flyghandboken anger en startsträcka på 422 meter med ett steg klaff. Förutsättningarna är asfaltbana och full gas innan vi släpper bromsarna. När vi ska ut och flyga har det precis varit ett par dagar med mildare väder och vi har ett par centimeter slask på bana. Enligt listan ovan ska vi lägga på 20 procent per centimeter slask. Det ger oss 422 meter plus 40 procent = 591 meter. En väsentlig skillnad i startsträcka som vi måste vara medvetna om.

Om vi skolar eller flyger under bruksflygregel har vi ytterligare regler att ta hänsyn till. Normalt kan vi använda 100 procent av tillgänglig startsträcka för att starta och komma upp till 50 fot. Under skolflyg eller bruksflyg får vi däremot bara använda 80 procent av tillgänglig startsträcka. Om vi fortsätter exemplet ovan, och samma förutsättningar, får vi följande formel: 591 meter multiplicerat med 1,25 vilket



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B

Årets regionala ungdomsläger

Nytt år och nya möjligheter. FFK och Young Pilots har under de senaste åren tagit ordentliga spadatag för att köra flera regionala läger landet runt – utöver de lokala föreningarnas läger. Här kommer en introduktion till årets äventyr. Glöm inte att söka innan det är försent!

Foto: Andreas Eriksson

Tre regionala läger kommer att anordnas landet runt i sommar. Platserna blir som vanligt spridda över landet med så god geografisk spridning som möjligt. Först ut är Region Mitt som kommer anordna läger i Uppsala i slutet av juni. Därefter följer Region Norr i Luleå och Region Syd på Sätenäs.

Till varje läger antas tio killar och tio tjejer. Frivilliga Flygkåren står för all mat och logi samt allt material som behövs i samband med lägret. Resor till och från lägret ansvarar dock deltagaren för själv. Förra året blev lägren en riktig succé och Young Pilots slog som vanligt deltagare rekord över hela landet – flera hundra ungdomar fick prova sina vingar för första gången i olika flygmaskiner av alla dess slag. I Luleå besöktes till exempel flygflottiljen F 21 och alla deltagare fick flyga en kvart i Viggen-simulatorn på det lokala museet, utöver segel- och motorflygningen som anordnades.

Årets regionala sommarläger kan ansökas från och med 1:a februari och ansökan stänger den 30:e april. Besked om plats på respektive läger meddelas den 15:e maj.

Young Pilots kommer att hålla i ett antal flygläger över hela Sverige i sommar. Vilket läger kommer du att söka till?

- | | | | |
|--------------|-------|-------------|---------|
| • 23-27 Juni | v. 26 | Region Mitt | Uppsala |
| • 23-27 Juni | v. 27 | Region Norr | Luleå |
| • 30-4 Juli | v.30 | Region Syd | Sätenäs |

Anmälan till samtliga läger öppnar 1:a februari och stänger 30:e april. Till varje läger finns 20 platser som i första hand fördelas tio tjejer och tio killar. Besked om plats på respektive läger meddelas 15:e maj.

FFK står för all mat och logi samt allt material som behövs i samband med lägret. Resor till och från lägret ansvarar deltagaren för själv. Allt praktisk information inför lägret kommer cirka en månad innan start.

Om du inte tänker söka själv – fundera på om någon i din närhet skulle tycka det var roligt och tipsa!

Lokala läger

Utöver de regionala lägren anordnar även Young Pilots lokala organisationer egna läger. I fjol anordnades lägren på Gotland, i Västernorrland, Dalarna, Västra Götaland och Kronobergs län.

Gotlandslägret var öppet för deltagare ifrån Stockholmsregionen. Exakt information om årets lokala läger kommer successivt att laddas upp på YP:s hemsida.

Om du vill veta mer om hur det lägren var förra året så kika in på youngpilots.se/blogg där du kan läsa deltagarnas egna berättelser. Är du sugen på att söka själv så kika in på youngpilots.se/lager-2014 för mer information.