



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 1 - Februari 2015

Rapport från Folk och Försvar

Vad händer med Säve? † Tio år sedan Gudrun † SERA



FFK-Nytt

Tidning för Frivilliga Flygkårens medlemmar och samarbetspartners

Ansvarig utgivare:

Lars-Göran Johansson
ISSN 1654-6105

Redaktion och layout:

Therese Ekstrand
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

När uppgift om artikel-
författare saknas är FFK-
redaktionen ansvarig för
framtagning och bearbet-
ning av tillhörande text.
Vid frågor och synpunk-
ter vänligen kontakta oss
på red@ffk.se

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

Lämnarna gärna material
fortlöpande. Sista dag att
lämna material till nästa
nummer: 28 april 2015

I DETTA NUMMER

Vi är Young Pilots styrelse!

Sedan bildandet förklarar Young Pilots en egen nationell styrelse. Men är verksamheten för oss, så vill vi också ha ett uttryck i den frivilliga flygkåren.

1. Vad är Young Pilots och vad betyder styrelsen?
2. Vad har du för bildning och vad Young Pilots?
3. Vad har du för roll i den svenska flyg Young Pilots?

Kerstin Åkerström - Styrelseledamot
Ålder: 28 år
Styrningsfunktion: Styrelseledamot

Kerstin Åkerström - Styrelseledamot
Ålder: 28 år
Styrningsfunktion: Styrelseledamot

Kerstin Åkerström - Styrelseledamot
Ålder: 28 år
Styrningsfunktion: Styrelseledamot

Kerstin Åkerström - Styrelseledamot
Ålder: 28 år
Styrningsfunktion: Styrelseledamot

Kerstin Åkerström - Styrelseledamot
Ålder: 28 år
Styrningsfunktion: Styrelseledamot

Kerstin Åkerström - Styrelseledamot
Ålder: 28 år
Styrningsfunktion: Styrelseledamot

Sedan Frivilliga Flygkårens Riksstämman 2014 har Young Pilots också en egen nationell styrelse. Läs de förtroendevaldas svar på tal.

12

För tio år sedan slog den värsta stormen i modern svensk historia hårt mot södra Sverige. Vi gör en återblick i vad som kom att bli en milstolpe utvecklingen av svensk katastrofhantering.

20

Tio år sedan stormen Gudrun

Den 15 januari 2005 slog stormen Gudrun hårt mot södra Sverige. Det var den värsta stormen i modern svensk historia. Stormen orsakade omfattande skador och många människor blev skadade. I denna artikel återblickar vi på vad som kom att bli en milstolpe utvecklingen av svensk katastrofhantering.

Stormen Gudrun slog mot Sverige på södra kusten och i södra inlandet. Den var en av de mest kraftfulla stormerna som någonsin slagit mot Sverige. Stormen orsakade omfattande skador och många människor blev skadade. I denna artikel återblickar vi på vad som kom att bli en milstolpe utvecklingen av svensk katastrofhantering.

Övrigt innehåll

- 3 Kårchefen har ordet
- 4 Aktuellt från kårstaben
- 6 Flygchefen har ordet
- 7 Young Pilots på Dreamhack
- 8 Nyheter
- 10 Fototema Makro
- 12 Hallå där Young Pilots styrelse
- 14 Nationell flygdag för ungdomsorganisationerna
- 15 Hedersmedlem efter 50 år i Frivilliga Flygkåren
- 15 Sidvind på årets agenda
- 18 Säve flygfält och dess framtid
- 20 Tio år sedan stormen Gudrun
- 22 De nya flygtrafikreglerna
- 24 Sök utbildning inom FFK

Lämnar uppgifter på hemsidan

Har du en fråga och vill bidra till FFK? Här kan du lämna in dina frågor och förslag på hemsidan. Vi kommer att svara på dina frågor så snart som möjligt.

Har du en fråga och vill bidra till FFK? Här kan du lämna in dina frågor och förslag på hemsidan. Vi kommer att svara på dina frågor så snart som möjligt.

Årets tema är sidvind!

Det är dags att välja ett tema för årets agenda. Vi har valt sidvind som tema för 2015. Sidvind är ett fenomen som kan vara farligt för flygare. Vi vill uppmärksamma detta fenomen och ge flygare kunskap om hur man hanterar sidvind.

Det är dags att välja ett tema för årets agenda. Vi har valt sidvind som tema för 2015. Sidvind är ett fenomen som kan vara farligt för flygare. Vi vill uppmärksamma detta fenomen och ge flygare kunskap om hur man hanterar sidvind.



Bild framsida:
Fjälltopparna skiner i solen
strax söder om Abisko
nationalpark i Norrbottens län.

15

Årets tema blir sidvind. Flygchefen informerar och vi tittar också mer på hur uppgifterna för 2014 kan lämnas in.

Kårchefen har ordet

Ett FFK i tiden!

Statistiskt sett så flyger FFK med ett flygplan nästan varje timme året om för att på olika sätt hjälpa samhället. Vi har omkring 500 kontrakterade piloter, 195 avtalade flygplan och cirka 30 flyglärare. 25 procent av våra medlemmar är i dag under 25 år. Det är siffror som talar sitt tydliga språk. FFK är en attraktiv organisation för alla flygintresserade människor, gamla som unga.

Hur mycket vi än slår oss för bröstet (och dagligen visar vår kompetens) så måste vi alltid ha blicken i backspeglarna för att sedan kunna bygga framåt. När vi gör det så kan vi ställa tre frågor till oss själva:

- Gör vi rätt?
- Gör vi tillräckligt?
- Vad kan vi utveckla vidare?

För att FFK ska kunna utvecklas måste det alltid komma in nytt blod i organisationen. Då behövs det flygklubbar som utbildar nya piloter. I dagsläget minskar antalet flygcertifikat löpande, och det har pågått under en lång tid. Det finns flera orsaker till detta, orsaker som behöver diskuteras i flygklubbarna. Men vad har vi gjort för att förhindra detta? Hur har vi arbetat i flygklubbarna och FFK för att utveckla allmänflyget vidare för att få in fler medlemmar?

Många klubbar har sålt bort ett av sina flygplan och inte vågat satsa för framtiden. Att en flygklubb säljer sitt flygplan beror oftast på att det inte finns tillräckligt med medlemmar som flyger.

FFK kan inte ersätta alla flygplan, men vi kan konstatera att vår beredskap på flera platser i dag stöter på problem på grund av tillgången på flygplan. Vi delar det gemensamma ansvaret tillsammans med flygklubbarna.

Flygklubbarna och FFK behöver fler piloter i landet. För att få in fler medlemmar måste vi marknadsföra oss till ungdomar, men även till äldre. Sett ur ett framtida hälsoperspektiv för allmänflyget så måste antalet svenska privatflygare dubblas inom en tioårsperiod jämfört med de 3 000 flygcertifikat som finns utfärdade i dag.

Allmänflyget behöver marknadsföra sig och visa vilken resurs det är för samhället. Både när vi ställs inför kriser, där FFK agerar, men också för näringslivet. Allmänflyget genererar arbetstillfällen, en



sanning som vi aktivt måste sprida i samhället! Om vi visar på potentialen i vår framtidsutveckling, så finns det mycket att vinna.

Denna informationsspridning kan du och jag göra genom att tala om hur lätt och roligt det är att flyga, och genom att beskriva hur enkelt det är att använda flyget på ett bra och fördelaktigt för politiker, vänner och grannar.

Vi måste också vara representativa med flygplan och klubbstugor. Ett flygplan från 60-talet har inte samma attraktionskraft på tilltänkta medlemmar som ett modernt plan med glascockpit. Det är som om hyrbilsbolagen skulle erbjuda en Volvo Amazon eller Volvo S60. Vad skulle du välja?

Vi måste slutligen kunna ha roligt tillsammans med klubbträffar, landningstävlingar, flygevenemang och så vidare. Vi behöver få igång föreningslivet i klubbarna. Med umgänget skapas naturligt nya aktiviteter. Det leder till fler medlemmar som vill vara med där det händer något.

Du och jag kan göra det tillsammans!
Utveckla flyget in i framtiden!
Lars-Göran

Medlemsavgift & Flygtidsuppgifter

Nu har tiden kommit – alla medlemsuppgifter ska vara inlämnade och medlemsavgiften ska vara betald. Medlemsavgiften (200 kronor för vuxen och 100 kronor för ungdom) betalar ni in till bankgiro 5502-0374.

Flygtidsuppgifter fyller du enklast i själv på vår hemsida ffk.se under ”kontakt” och ”rapportera din flygtid”. Saknas någon uppgift så får du inte flyga i FFK.



Flygrapporter

Vi kan konstatera att det finns många varianter av flygrapportsblanketter ute i landet. Många av dem vi får in till kårstaben innehåller inte alla uppgifter vi behöver. Vi får också in en del mobilbilder på blanketterna, vilket inte är tillräckligt för bokföringen. Här behövs det förbättring.

För att göra det enklare för er och för oss på kårstaben har vi utvecklat och förenklat vår tidigare blankett och lagt den på hemsidan. Där finns det också en instruktion om hur ni fyller i blanketten.

Ni behöver ha en PDF-läsare (exempelvis Acrobat Reader) för att den ska fungera. Ett sådant program kan ni gratis ladda hem. När ni fyller i blanketten så använd en lokal kopia. Spara ner den först så kan du återanvända blanketten igen. Notera att de PDF-läsare som finns inbyggda i vanliga webbläsare inte brukar fungera lika bra som en nedladdad lokal kopia.

Den nya blanketten innebär att ni även i framtiden kan skicka blanketten digitalt, utskrivet och faxad eller skickad med post. Enkelt och smidigt.



Anmälan kurser

På hemsidan kan du som är medlem visa intresse för en kurs. Du gör detta under fliken ”kurser & utbildningar”. Detta är enbart en intresseanmälan, men visar på att du är skulle vilja gå kursen. Som ny och enskild medlem kan du inte anmäla dig på alla kurser då vi kräver vissa förkunskaper. För att exempelvis gå en lågflygutbildning ska du först gå ”Grundkurs FFK”. Därefter kan du söka lågflygkursen.

Efter att du anmält dig till en kurs via hemsidan kommer kårstaben att kontakta länsledningen i ditt län för att få bekräftat att du ska få gå kursen. Får vi ett OK från länet kommer en bekräftelse att skickas till dig.

Det är bra om du som medlem pratar med din länsflygchef eller gruppchef om att du vill eller behöver gå en kurs. På så sätt underlättas hanteringen hos länsledningen.

Du kanske saknar en kurs som du tycker behövs för vår verksamhet? Använd hemsidan och skicka ett meddelande till oss. Vi är öppna för förslag.



Hemvärnsavtal

Det finns i dag cirka 50 vakanta platser att bemanna i våra hemvärnsflyggrupper. Vi behöver rekrytera in nya medlemmar för att bemanna dessa.

Med hjälp av det nya utbildningsavtalet är det lättare att komma in i gruppen och vara med på övningar från början. Har ni en ny pilot som ska börja i er hemvärnsflygrupp så prata med Daniel Jansson på kårstaben. Daniel hjälper er med avtalen. En aspirant skriver först ett utbildningsavtal och när hen är färdigutbildad så skrivs ett frivilligavtal.



Hemvärnet

Kårstaben har under januari månad fått en ny kontakt på Rikshemvärnsavdelningen som kommer ta hand om frågor som rör hemvärns- och sjöinformationsflyget. Vi kan nu samla information och våra frågeställningar och sköta kontakten via en person, något som är mycket glädjande.

Kårstaben jobbar kontinuerligt mot Försvarsmakten med flera frågor som rör hemvärns- och marinverksamheten. De frågor som är aktuella just nu är det nya Krigsförbands-specifikationen, den så kallade KFS:en. KFS:en bestämmer sammansättningen för en flyggrupp, uppgifter för flyggruppen, grupp-utrustning och personlig utrustning.

Har ni något som ni känner kan vara ett tillskott till verksamheten så tar vi tacksamt emot detta så vi kan föra det uppåt i beslutskedjan. Kårstaben är er röst in i Försvarsmakten.

Vidare har vi nyss genomfört den centrala dialogen för utbildningsmedel för 2016. Vi tycker att vi har fått ett bra gensvar från Försvarsmakten. Dock vet vi inte vad resultatet blir förrän tidigast i december.

Runt vecka åtta så hoppas vi kunna ta del av verksamhetsuppdraget VU2015 för innestående år.



Myndigheten Samhällsskydd och Beredskap

Vi för i dag en mycket positiv dialog med MSB. Vi fick i år besked tidigt om vilka utbildningar vi ska utföra under 2015. Detta gjorde att vi tidigt kunde lägga ut ett kursschema på vår hemsida.

MSB ansvarar även för kommunikationssystemet RAKEL och här jobbar vi tillsammans med Frivilliga Radioorganisationen (FRO) om att få tillgång till RAKEL-enheter ute i våra flyggrupper. Detta för att kunna vara den resurs som behövs när krisen är ett faktum.



Flytt

Kårstaben har under lång tid haft problem med sina lokaler. Vi har under den senaste



två åren haft ett antal vattenläckor i värme-systemet och brist på det yttre underhållet. Det har gjort att vi tittat på olika alternativ vid flera tillfällen. Nu har vi hittat en lokal som vi tror passar oss och ger möjligheter till att utveckla FFK in i framtiden. Det är flygskolan SAA:s kontorslokaler i Västerås som vi köper loss.

Vi tar över lokalen 1 april 2015 och vi avser att flytta kårstaben i slutet av september till i början av oktober efter att vi gjort en del anpassningar.



Nya kontaktuppgifter

Några medlemmar flyttar, byter mejladress och telefonnummer under året. Kom ihåg att meddela oss om ni flyttar eller byter adress så vi får rätt uppgifter i vårt medlemsregister.

Du kan själv uppdatera och kontrollera dina adressuppgifter på vår hemsida under "operativ info" och "dina uppgifter". Logga in med medlemsnummer och dina fyra sista siffror i personnumret. Vi har noterat att flera mejladresser är felaktiga så passa på att uppdatera dessa samtidigt.



UNGDOMEN

FFK har tagit kontakt med andra frivilligorganisationer för att se hur vi skulle kunna samverka vid exempelvis ungdomsläger i framtiden. Detta har fått ett positivt resultat och till sommaren kommer vi ha ett läger gemensamt med fyra andra organisationer. Fem ungdomar från YP kommer tillsammans med 20 andra få uppleva lite av vad andra Frivilligorganisationer kan erbjuda. Vår förhoppning är att detta läger blir bra så att vi i framtiden kan erbjuda 20 YP att delta på detta läger.



VERKSAMHETSKONTROLL

I januari hade kårstaben det årliga besöket av Transportstyrelsen. Verksamheten granskades i sömmarna och vi kan konstatera att FFK har en stabil organisation och bra ordning. Vi fick några små anmärkningar på vår Drifthandbok som ska åtgärdas.

Vi upplever att vi har ett bra samarbete med Transportstyrelsen och vi jobbar för att det ska fortsätta.



FFK-PFT

Vi har i år lagt lite mer krut på våra FFK-PFT:er. Flygningen kommer vara mer inriktad på lågflyg och sidvind. Tidigare har fokus snarare varit på allmän flygkunskap. Det gör att vi tittar mer på förberedelser och planering av en navigeringsbana. Flygningen kommer att vara cirka 1 timme 15 minuter istället för tidigare 1 timme.

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

När det är dags för en PFT kontaktar du kårstaben som sänder protokoll till FFK-lärare som genomför FFK-PFT. Det gäller dig som flyger i HV, SIG, FIG eller havsövervakning. Det är också viktigt att du som pilot följer upp att du är behörig att flyga. Det innebär giltigt certifikat, medicinskt intyg och klassbehörighet men också att du genomfört en FFK-PFT de senaste 365 dagarna. Du kan se när du gjorde din senaste PFT på ditt nya medlemskort eller på hemsidan.

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.



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



**EMELIE
ADM. KURSER**

0155-20 90 95
emelie@ffk.se



**LOTTA
ADM. KÅRSTABEN**

0155-20 90 93
lotta@ffk.se



**HELENE
ADM. FLYGAVDELN**

0155-20 90 94
helene@ffk.se



**ANGELA
ADM. UPPDRAGSFLYG**

0155-20 90 96
angela@ffk.se



**DANIEL
MIL. KONTAKTER**

0155-20 90 98
daniel@ffk.se



Vid osäkerhet kring kontaktväg, använd våra funktionsmejladresser:

flygrapporter@ffk.se
rapporter@ffk.se
medlem@ffk.se
ovning@ffk.se
pft@ffk.se
karstaben@ffk.se

Flygrapporter
Störningsrapporter / ASR
Medlemsinformation, cert, flugna timmar m.m.
Övningssinformation, planerade övningar, rapporter m.m.
Anmälan PFT
Allmänna frågor

Flygchefen

Ännu ett innehållsrikt FFK-år är till ända. 2014 innehöll en hel del utmaningar med också många glädjeämnen, inte minst för flygsäkerheten.

Trots riktigt dåligt flygväder i slutet av året hann vi med att flyga drygt 7000 timmar under 2014. Av dessa är nästa 2500 timmar flygning för Försvarsmakten i våra olika hemvärnsgrupper. Havsövervakningen genererade 1000 timmar och sjöinformations-grupperna flög nästan 600 timmar. Vid våra centrala utbildningar flög vi nästan 1500 timmar, en klar uppgång från förra året. För våra flyginsatsgrupper ser vi en minskning från förra året. Totalt blev det 1200 timmar i samhällets tjänst. Pejling, målgång och samverkansflygningar genererade nästan 250 timmar. FFK har under 2014 flugit skogsbrandflyg i 8 län, och totalt blev det drygt 700 timmar.

Tittar man på flygtid mellan län så är fördelningen ungefär som tidigare år. Stockholm är störst och flyger nästan 1000 timmar. På andra plats ligger Göteborg med nästan 700 timmar. Tredje största län är kanske lite mer oväntat, Halland. Ett litet län men man får ändå ihop drygt 500 timmar. Bra jobbat!

Under året har vi fått ett antal skarpa uppdrag. Främst har det varit uppdrag åt Länsstyrelser och Trafikverket vid olika typer av översvämningar. Ett par grupper i Stockholm var även engagerade i spaning efter den främmande undervattensverksamheten i Stockholm skärgård.

Flygsäkerhetsmässigt har vi haft ett bra år! Vi har varit förskonade från haverier och större incidenter. Några tillfällen har varit riktigt allvarliga, men ingen har kommit till allvarligt skada under FFK-verksamhet. Ett bra resultat och något vi ska vara stolta över!

Vi har under året fått in 71 störningsrapporter. Med tanke på att vi flyger 7000 timmar är siffran kanske inget att skryta med. Dock är det fler än förra året och vi ser en långsam uppgång i antalet rapporter. Tänk på att "allt som avviker från det planerade eller förväntade" ska rapporteras. Störningsrapporterna är ett mycket bra verktyg som vi har tillgängligt för att spåra problem i verksamheten, se trender och möjliga framtida problem.

Om man analyserar de händelser som inträffat kan man dra ett par slutsatser. En tydlig trend är att flera av våra allvarigare



incidenter inträffar i samband med skarpa uppdrag. Under själva uppdraget är det oftast inga problem. Incidenterna inträffar när vi är klara med det svåra och man är på väg hem för landning.

Ett skarp uppdrag ger ofta en ökad anspänning som gör att man mycket snabbare blir trött. När vi flyger skarpa uppdrag måste vi vara mycket uppmärksam på alla typer av trötthetssymptom. Misstagen kommer när man slappnar av och "bara det enkla" av flygningen återstår. Vi har några exempel på att man tagit felaktiga beslut efter långa och tröttande skarpa uppdrag. Nu har det till slut gått bra, men potentiellt kunde det ha blivit ett par riktigt allvarliga händelser.

Genom att vara medveten om problemet kan man minska riskerna genom att exempelvis minska på flygtiden under skarpa uppdrag. Ett annat alternativ är att ha en extra besättning på marken som kan avlösa.

På det sättet kan vi genomföra bra uppdrag åt uppdragsgivaren, utan att äventyra säkerheten pga. trötthet.

I andra änden av "incidenteskalen" har vi ett par incidenter som är mer roliga än allvarliga. Det är ganska opraktiskt att sköta zoomen på kameraobjektivet och samtidigt trycka på knappen som lossar objektivet...

Det är viktigt att vi kan utföra uppdrag åt våra uppdragsgivare, men ännu viktigare är att vi kan utföra uppdrag utan att för den skull äventyra flygsäkerheten. Det finns inga uppdrag som är så viktiga att man inte kan säga nej!

Vi fortsätter som tidigare med nolltolerans mot olyckor och incidenter och vi rapporterar allt som avviker från det planerade eller förväntade.

Koll på läget? Absolut!
/Hasse



Dreamhack Winter!



Dreamhack Winter är en av världens största festivaler för ungdomar. Flera av oss i Young Pilots var på plats och ställde ut våra coola flygsimulatorer, pratade flyg och berättade om våra läger och kurser.

Vi var tolv oerhört nöjda men oerhört trötta deltagare som käkade avslutningsmiddag inne centrala Jönköping, bara timmar efter att Dreamhack Winter hade avslutats. Bakom oss låg fyra dagar av intensivt jobb, härliga upplevelser och massor med flygpåhitt. Det rör sig om världens största dator- och teknikfestival för unga, och naturligtvis var Young Pilots på plats!

Med cirka 20 000 deltagare är Dreamhack utan tvekan den största datorspelsfestivalen i världen. Det är ingen regelrätt mäsas, då många av deltagarna tar med sina egna datorer och spelar på plats. Men det finns också mängder med aktiviteter, utställningar, e-sport och en gedigen festivalstämning på scenen. En oerhört cool upplevelse som alla bör besöka.

Arlandalandning och nedskjuten kompis

Vi i Young Pilots ställde ut uppe i den stora

utställarhallen. Med oss hade vi två flygsimulatorer från den populära tillverkaren Saitek, i vilken deltagarna fick lära sig landa en Cessna 172 på Arlanda. För de mer stridslystna fanns också fyra uppsättningar med jaktflygssimulatorn IL 2 Sturmovik, där två kompisar kunde skjuta ned två motståndare.

Och många nedskjutningar blev det under Dreamhacks fyra dagar! Utställningen hade öppet tio timmar varje dag, och vårt himmelfärgade blå bås var mer eller mindre fyllt med besökare under hela tiden. Det innebär att vi nått ut till hundratals (om inte tusentals) nya ungdomar, föräldrar och syskon under evenemanget. Förhoppningsvis blir det mycket nya kompisar ute i länen och på våra kurser i under våren och sommaren 2015.

Även vi fick uppleva Dreamhack

Vi som var med från Young Pilots arbetade i båset i skift. Det innebar att det även blev mycket rolig tid att springa runt och titta på Dreamhack, kaka god mat och spela spel. Flera av världens största speltävlingar arrangeras på Dreamhack. Finalen i Counter Strike drog till sig tusentals åskådare vilket i sig är en upplevelse att bevittna. Prissumman

på nästan två miljoner kronor gör ju inte turneringen mindre spännande.

Uppe i utställarhallen fanns det också mycket roliga påhitt. Vi testade virtual reality i rymdspel med det kommande Oculus Rift och spelade flygspel med riktigt coola 180-gradersskärmar. Försvarsmakten fanns också på plats och visade upp sina obemannade flygplan, så kallad UAV. När försvarets UAV-piloter fick ledigt passade de även på att bli nedskjutna i våra flygsimulatorer i vårt Young Pilots-bås.

Två tävlingar anordnades under Dreamhack. De som lyckades landa på Arlanda (naturligtvis på banan) var med i utlottningen till en riktig flygning med Young Pilots. Närmare 300 personer lyckades med den bedriften! Vi hade även en selfie-tävling på Instagram där den stora utmaningen var att få på sig en av de stora, orangea räddningsdräkterna som FFK använder. Sök på hashtag #youngpilotsdhw14 så hittar du bilderna och kan njuta av lite Dreamhack-känsla!

Text: Martin Trankell

Foto: Young Pilots

Diamond provar turboprop Drönare störde Bromma



DA50-JP7 är ett av de senaste tillskotten i populära Diamond Aircrafts flygplanskatalog. Det rör sig om ett åttasitsigt enmotorigt flygplan med ett riktigt hästkraftsmonster i nosen. Diamond hoppas kunna sälja flygplanet till både privatpersoner och flygskolor.

Diamond Aircraft har under de senaste åren stadigt etablerat sig som en av världens främsta utvecklare av mindre flygplan. I enmotorflottan återfinns populära fyrsitsiga DA40 och den mindre kusinen DA20, som är tvåsitsig. Företaget tittar nu på att ytterligare bredda utbudet av flygplan. Ett av de kommande flaggskeppen för den lite mer krävande marknaden är DA50, en enmotorig flygmaskin som ska kunna lasta upp till sju passagerare och en pilot. I nosen sitter en 465 hästkrafter stark turbinmotor byggd av ukrainska Motor Sich JSC.

Flygprovningen har precis inledits och Diamond håller därför inne med de slutgiltiga prestandaresultaten. I dagsläget har flygplansutvecklaren meddelat att turbinen kommer styras av en motordator, och hävdar att bränsleförbrukningen är 20 procent mindre jämfört konkurrerande flygplanstyper. Mer information lovas på allmänflygmässan i Friederichshafen i april.

Mer tvåmotor med DA62

Den populära tvåmotormaskinen DA42 kommer också få en storebror vid namn DA62. Det rör sig om en större och mer rymlig variant som (precis som DA42) kommer drivas av två dieselmotorer. Diamond utlovar samtidigt en högre lastförmåga och en betydligt rymligare kabin. Antalet säten har ökat till sex. Än så länge har endast prototyper flugit och Diamond har ännu ej meddelat när det nya flygplanet kommer att nå marknaden.

Drönare störde Bromma

FFK-Nytt har tidigare rapporterat om att antalet obemannade flygfarkoster ökar kraftigt. I december drabbades Bromma av störningar och förseningar som följde av att en drönare observerades vid in- och utflygningen till flygplatsen.

En professionell firma som skulle filma bygget vid Norra länken störde under några timmar Brommas reguljärtrafik. Strax efter lunchtid den 4 december fick flygledningen information om att det fanns en drönare i luften i området kring Karolinska sjukhuset. Området ligger strax till höger om finalen till bana 30 vid Bromma flygplats.

– Vi var tvungna att stänga kontrollzonen, sade flygplatsdirektör Peder Grunditz till Svenska Dagbladet.

Tillgängligheten på drönare ökar, vilket innebär ett allt större behov av allmän förståelse för luftfartssystemets uppbyggnad. Transportstyrelsen rapporterar att det nu sker en fördubbling av tillstånden för obemannade luftfartyg varje år. Utöver tillståndsinnehavarna finns det ett stort mörkertal, då billiga obemannade



Foto: János Ecsedy

farkoster blir vanligare hos privatpersoner. Dessa privatägda drönare blir allt mer sofistikerade och kan flyga mycket högt, i dåligt väder och på stora avstånd från föraren.

I Sverige är det tillåtet att operera en drönare utan tillstånd så länge drönaren visuellt kan observeras av föraren under hela flygningen. Vid flygning bortom visuell kontakt får drönaren endast flygas med tillstånd och i upprättat restriktionsområde. Transportstyrelsen påpekar också att flygning med kamerasystem kräver dubbelstyrning och möjlighet att fortsätta flygningen visuellt.

Surfa genom lufthavet

Ett amerikanskt företag arbetar hårt för att göra dröm till verklighet. Ingenjörerna vid Wyp Aviation har designat en surfbräda som kan bogseras bakom ett flygplan. Målet är att luftbrädan ska kunna användas vid normal och avancerad flygning bakom både helikoptrar och flygplan.

Konceptet består av en aerodynamisk surfbräda som fästes med en bogserlina vid ett flygplan, precis på samma sätt som ett segelflygplan. Ovanpå Wingboarden står surfaren och kontrollerar primärt brädan genom att flytta sin egen kroppsvikt. På företagets hemsida beskrivs start- och landningsförloppet i större detalj:

– Wingboarden startar på samma sätt som ett segelflygplan: Med bogserlina bakom ett bogserflygplan. Wingboarden har inbyggda landningsställ vilket möjliggör en rullande start. Två valmöjligheter för landning finns. Antingen genomförs en rullande landning precis på samma sätt

som normala landningar med flygplan. Dock måste bogserpiloten bevaka Wingboardens avstånd från banan. Surfaren kan också välja att koppla loss från bogserlinan och använda hans eller hennes fallskärm för landning.

Wingboarden fanns under hösten på populära Kickstarter, men misslyckades där med att få finansiering. Under vintern har surfbrädan delvis återuppstått via ett populärt inslag i Discoveryserien Mythbusters.



Källa: Wyp Aviation

Större rysk närvaro

Strax innan jul anordnade Ryssland en stor militärövning i och kring Östersjön. Övningsverksamheten, främst i luften, var onormalt stor och krävde att NATO:s incidentjakt fick agera vid ett flertal tillfällen.

Den stora ryska övningen gjorde att Försvarsmakten och speciellt flygvapnet vässade och ökade sin beredskap. Den ryska övningen var större än normalt. Framför allt deltog fler strategiska bombflygplan. Enligt insatschef Göran Mårtensson var den svenska indenterberedskapen aktiverad vid ett flertal tillfällen.

I mitten av december skedde ytterligare en incident där ett ryskt signalspaningsflygplan hamnade osäkert nära ett civilt trafikflygplan som startat från Kastrup. Det ryska signalspaningsflygplanet flög med avstängd transponder, vilket innebär



Foto: Fj Johan Lundahl - Combat Camera Försvarsmakten

att de kollisionssvarningssystem som normalt används i trafikflygplanen inte fungerar.

– Vi hade tidigare varit uppe och identifierat signalspaningsplanet och där efter följde vi den på vår radar. När planet vände insåg vi att den hade en direkt

skärande kurs med ett passagerarplan som just startat. Vi kontaktade då den civila trafikledningen som fick passagerarplanet att ändra höjd och kurs och på så vis förhindra en incident, sade Göran Mårtensson vid en presskonferens i december.

Flygtrafiken till Norrland upphandlad

Upphandlingen av den statlig stödda flygtrafiken till Norrlands inland, Tornedalen och norra Värmland är slutförd. Fyra flygbolag delar på linjenätet, varav två är nya aktörer jämfört med förra upphandlingen. Det omtalade och utredda flygbolaget Avies AS får fortsatt stöd att operera inom Sverige.

Var fjärde år upphandlas flygtrafiken av Trafikverket med målet att säkerställa den grundläggande tillgängligheten till orter i Norrland och i norra Värmland. Detta är orter som normalt inte anses kommersiellt gångbara för enskilda privata aktörer.

Flygupphandlingen för perioden 2015 till 2019 är slutförd, med några ändringar jämfört med sist.

Hemavan-Vilhelmina-Arlanda kommer fortsatt att trafikeras av Nextjet. Ett danskt flygbolag vid namn FlexFlight tar över på Torsby-Hagfors-Arlanda. Jonair, ett mindre svenskt taxifygbolag med bas i Umeå kommer att trafikera Pajala-Luleå. Till sist får estländska Avies trafikera Sveg-Arlanda och Östersund-Umeå.

Utöver dessa orter ingår linjerna Gällivare-Stockholm, Lycksele-Stockholm

och Arvidsjaur-Stockholm i tillgänglighetsskyddet, men här har två kommersiella bolag valt att ta flygtrafiken på normal kommersiell grund. Det fick Trafikverket att lägga ned anbudsförfarandet.

Avies fortsatt kritiserat

Att det tidigare mycket kritiserade flygbolaget Avies fått fortsatt kontrakt har väckt upprörda känslor, bland annat i kommunledningarna i de upphandlade regionerna. Avies har tidigare kritiserats för bristande underhåll, undermåliga manualer och problematiska rutiner av Statens Haverikommission (SHK). Bland annat fick flygbolaget i slutet av förra året skarp kritik av SHK för att flygbolaget inte beaktade nedsatta bromsvärden vid start- och landningsberäkningar. SHK riktade samtidigt kritik mot den estländska luftfartsmyndigheten som har ansvaret för att kontrollera flygbolaget.

Inom EU råder fri konkurrens och utländska bolag kan därmed delta i de svenska upphandlingarna om flygtrafik. Flygbolagets rutiner lyder dock under hemlandets tillsynsmyndighet. Avies har ett gällande tillstånd i Estland.



Foto: Skistar via Wikimedia Commons

1



MAKRO

FLYGSVERIGE I FOTO

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

- 1** **Brandgult:** Fotografen och FFK-medlemmen Håkan Risberg lyckades fånga denna extrembild som visar de stora kontrasterna efter den stora skogsbranden i Västmanland. Bilden vann också tävlingen "Årets nyhetsbild i Sverige 2014".

Foto: Håkan Risberg

- 2** **Vinterflygning:** Strax utanför Huskvarna finns det lilla fältet Ragglända invid Landsjön. Här passade Gustav Salminen, som också är medlem i Young Pilots, på att lufta vingarna över ett vintrigt landskap i en RF5 motorseglare. Vintersäsongen har bjudit på sällsynt få men några riktigt fina flygdagar, med klarblå himmel och snöbelagd mark.

Foto: Susanne Salminen

- 3** **Broöppning:** När Young Pilots anordnade flygdag i slutet av oktober var det full aktivitet på många håll. Felicia Thune, ungdomarnas ordförande i Västerås, lyckades få denna fina bild på broöppningen i Kvicksund. Denna bro förbinder landskapet norr om Mälaren och sjön Galten med södra delarna av landet, och är en viktig knutpunkt.

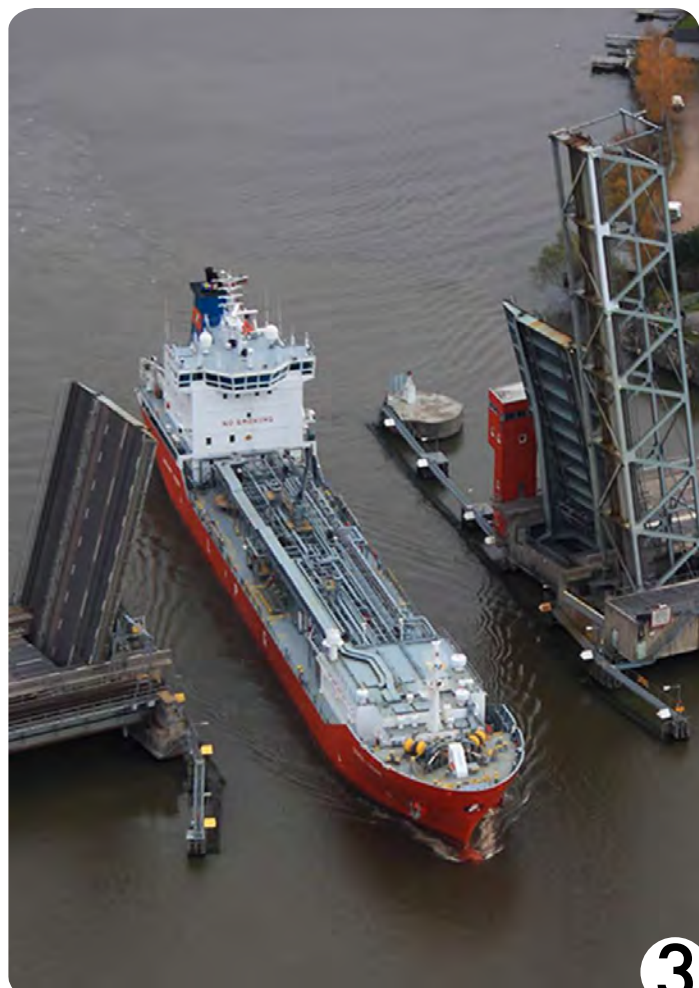
Foto: Felicia Thune

- 4** **Avhopp:** Det var en blåsig dag i lufthavet för medlemmarna i Söderhamns fallskärmsklubb. Daniel Wetterström flög och filmade med sin GoPro, samtidigt som hopparna Sven Pettersson och Thom Åström båda var på väg att stiga av. Hoppet skedde på 1 000 meters höjd ovanför Moheds flygfält.

Foto: Daniel Wetterström

- 5** **Töväder:** Vintern har hittills varit mild. Den fattiga snö som föll innan jul smälte för det mesta bort på några få dagar, något som skapade våta och vattensjuka gräsfälten i södra Sverige. Här gör sig flygplanet SE-KEO redo för start på ett lagom blött Skå-Edeby flygfält i västra Stockholm.

Foto: Dimitrij Karpenko



3



2



4



5

Vi är Young Pilots styrelse!

Sedan Riksstämman förra året har Young Pilots sin egen nationella styrelse. Känner du styrelsemedlemmarna?
Om inte, så ställde vi tre korta frågor till några av de förtroendevalda på dina vägnar!

1. Varför sitter du med i den centrala styrelsen?
2. Vad har du för bakgrund inom Young Pilots?
3. Vad gör du när du inte engagerar dig i Young Pilots?



Namn: Anna Symmons - Ordförande
Ålder: 23 år
Ursprungligen från: Stockholm

1. När valberedning frågade mig om jag ville ställa upp som ordförande i den centrala styrelsen så blev jag otroligt glad och smickrad. Efter att ha suttit i Stockholms lokala styrelse så kände jag att jag var redo för att ta nästa steg inom Young Pilots. Den här organisationen har gett mig så mycket glädje och minnen så det är otroligt roligt att får fortsätta driva arbetet framåt tillsammans med de andra i styrelsen.

2. Jag deltog på Bungelägret sommaren 2009, och året efter kom jag med som ungdomsledare. Under våren 2011 fick jag förfrågan om att ta över ordförandeposten i Young Pilots Stockholm. Efter tre roliga och lärorika år så blev jag tillfrågad om att bli ordförande för den centrala styrelse när den första skulle bildas i maj 2014. Jag sitter även som adjungerad ledamot i FFK:s styrelse.

3. Till vardags så studerar jag fjärde terminen på ekonomikandidatprogrammet på Södertörns Högskola. Mitt mål är att i framtiden få arbeta med människor och ledarskap, kanske som arbetsledare i något företag. Förutom att studera och att hålla på med Young Pilots, så gillar jag att umgås med vänner och familj men även att träna.



Namn: Elias Svens - Vice ordförande
Ålder: 20 år
Ursprungligen från: Leksand

1. Jag hoppas kunna bidra med ett långsiktigt tänk, där vi bygger ett Young Pilots för framtiden, samtidigt som vi fortsätter att utveckla nutidens verksamhet. Mitt lilla skötebarn i styrelsearbetet har blivit en handbok för YP som ska ge bättre förutsättningar för de lokala avdelningarna att hålla aktiviteter.

2. Jag blev medlem i FFK någon gång i början på 2000-talet och fick följa med min pappa på brandflyg. Rent tekniskt så blev jag ju då Young Pilot redan 2005 då YP startades, men det var först på ett läger 2009 som jag blev aktiv på riktigt. 2010 var jag med i Dalarnas första styrelse och sen dess har det rullat på.

3. Till vardags är jag flyginstruktör på Scandinavian Aviation Academy där jag flyger och håller teorilektioner inom ämnena Flight Planning and Monitoring och Instrumentation. När jag inte jobbar så försöker jag röra på mig, allt från gym till friluftsliv. Fotografering är också viktigt för mig och kameran får ofta följa med på mina strapatser!



Namn: Johanna Widborg - Sekreterare
Ålder: 21 år
Ursprungligen från: Gotland

1. Jag har fått utvecklas väldigt mycket inom Young pilots sedan jag var 14 år. Under åren har jag fått ta del av allt som är bra med Young pilots. När jag blev inröstad i styrelsen på Riksstämman så kände jag mig framför allt väldigt hedrad. Dessutom kände jag: Äntligen får jag vara med och ge tillbaka till den organisation som fått mig att växa otroligt mycket som människa. Det är en chans att, tillsammans med de andra fantastiskt duktiga styrelsemedlemmarna, lyfta Young Pilots till skyarna (haha).

2. Sommaren 2008 var jag på Bungelägret för första gången. På lägret fick mitt flygintresse näring och växte till en ambition att bli pilot. Det är något som tyvärr inte kommer bli verklighet då jag har för dålig syn, men Young Pilots erbjöd mig det jag drömde om: Jag fick flyga, gå på läger och lära känna fantastiska människor. Jag har innan suttit med i Stockholms lokala styrelse och anordnat aktiviteter på lokal nivå.

3. I januari påbörjade jag en kandidatexamen i statsvetenskap vid Stockholms universitet efter att jag pluggat franska under ett år. Mitt mål är att i framtiden kunna jobba med mänskliga rättigheter. När jag inte pluggar jobbar jag och spenderar en hel del tid i köket med att både laga mat och baka.



Namn: Andreas Eriksson - Ledamot
Ålder: 22 år

Ursprungligen från: Västerås

1. Jag är först och främst mycket glad över att ha fått chansen att vara med i den centrala styrelsen. Sedan 2010 har jag suttit med i styrelsen för Young Pilots Västerås. I våras fick jag frågan om jag ville ingå i den nya satsningen med en central styrelse. Jag är med för att jag vill vara med och förändra hur Young Pilots ska se ut i framtiden. Det här är vad jag brinner för och alltid har gjort.

2. Jag gick med Young Pilots 2009 när jag anmälde mig till Sätenäsläggret. Jag fastnade och blev kvar. 2010 var jag med och startade sektionen Young Pilots Västerås tillsammans med Mimmi Sundberg och några fler. Jag blev kassör och senare ordförande innan jag nu fick uppdraget i den centrala styrelsen.

3. Jag bor i Sundsvall och har precis börjat studera mitt första år för att bli bildjournalist på Mittuniversitetet. På fritiden ägnar jag mig utslutande åt att umgås med vänner och fotografiering med specialintresset flyg. Mitt framtida drömyrke är att jobba på något flygmagasin med att fotografera flyg.



Namn: Emelie Suesom Svensson - Ledamot
Ålder: 19 år

Ursprungligen från: Falun

1. Jag blev tillfrågad att vara med i den nya centrala styrelsen och tackade ja, för att de här är en rolig och viktig möjlighet att utveckla Young Pilots. Vår organisation är något jag personligen håller varmt om hjärtat och jag är glad att få vara med i styrelsen.

2. Jag gick med sommaren 2012 tack vare en släkting och sedan dess har jag varit fast. Jag sitter som kassör i YP-styrelsen i Dalarna och nu har jag fått den här spännande uppgiften att få vara en del av den centrala styrelsen. Jag har gått alla utbildningsstegen inom Young Pilots och är nu spanare, vilket är ett roligt, utmanande och ett oerhört lärorikt uppdrag.

3. Annars jobbar jag och är aktiv inom bandyn som ledare för skridskoskolan. När jag inte är upptagen med att jobba och vara ledare spenderar jag både tid och otid på flygklubben där jag snackar strunt med gubbarna och flyger motorseglare (TMG).



Namn: Alice Wallin - Suppleant
Ålder: 20 år

Ursprungligen från: Örebro

1. Jag blev väldigt glad när jag fick frågan om att gå med i den centrala styrelsen. Jag har sedan 2012 varit med i Young Pilots och redan då satt jag med som ordförande i Örebro län. När jag sedan avgick som ordförande blev jag otroligt glad att få fortsätta att medverka i YP, i den centrala styrelsen.

2. År 2012 gick jag med i Young Pilots för att få medverka på ett lokalt läger. Då hade jag ingen aning om vilken resa jag skulle få göra på bara några månader. Men bara tre månader efter att jag mina första steg i organisationen startade vi Young Pilots Örebro med mig som ordförande. Jag satt där i ett år innan jag blev avgick och fick platsen i den centrala styrelsen.

3. Jag bor och pluggar i det lilla samhället Orsa, även känt för dalarnas hjärta. Jag studerar till skidlärare och reseledare på Scandinavian College of Travel and Tourism vilket resulterar i en hel del resande, både inom Sverige och i utlandet. I framtiden planerar att arbeta inom turism men även att starta ett eget företag.

Nationell flygdag med



Stockholmsgänget samlat på Hässlö flygplats.

Under hösten anordnades det en riktig dunderhelg med flygäventyr runt om i landet. Inbjudna var alla län med en egen Young Pilotssektion. Ungdomarna skötte inbjudningarna och kontakterna och FFK stod för piloter och flygplan. Allt som allt fick närmare 50 ungdomar lufta vingarna i lufthavet ovanför ett hösttonat Sverige.

Den 18:e oktober blev det flygning med Young Pilots överallt i landet, från Norrbotten i norr till Skåne i söder. Totalt deltog åtta län i planeringen och sex lyckades också ha tur med vädergudarna och kunde genomföra sina aktiviteter.

Den stora geografiska spridningen på ungdomsorganisationerna i landet blir tydligare och tydligare. Inför flygdagen behövde exempelvis vädret bli bra på många olika platser samtidigt. Dessutom krävde de nordligaste länen också att de få soltimmarna och ett eventuellt snöfall inplanerades så det fanns både tillräckligt med tid och snöröjd bana att flyga från.

Young Pilots organisation i Norrbotten är ett exempel på att viljan att träffas och flyga inte påverkas av avståndsproblematiken som annars präglar den ideella verksamheten i stora delar av Norrland. Ungdomarna planerade in flygdagen tillsammans med representanter från Luleå-Boden Flygklubb samt Piteå flygklubb. Två

dagar sattes av för att säkerställa tillräckligt många ljusa flygtimmar. Elin Josefsson, Young Pilots ordförande i Norrbotten, var med och flög:

– Lördagen startade med lite grunder i navigation innan vi fick göra våra färdplaneringar inför kommande flygning. Det blev två flygningar var under dagen, en navigation och en sedan en sväng i varvet. Vi hade riktigt tur med vädret. Det var soligt, vindstilla och endast några få minusgrader, en perfekt dag för flygning. Tur var det, för under natten passade snön på att börja falla, vilket vi trötta och sega kunde konstatera på söndagsmorgonen.

Ungdomens tumme i spåret

Även i södra Sverige blev det mycket flygning. I Mälardalen samlades nästan 30 ungdomar, cirka 20 från Stockholm och tio från Västmanland, för flygning vid Västerås flygplatser. Stockholms ungdomar har inte längre någon lokal flygplats att

använda i Stockholm sedan flygplatsnedläggningarna de senaste åren, så det fick istället bli minibuss till grannlandet. På flygbloggen på youngpilots.se skrev stockholmsungdomarna om flygdagen:

– När de första piloterna trillade in med sina flygplan sattes flygdagen igång på riktigt! Första gruppen förväntansfulla ungdomar traskade ut på plattan i sina gula YP-västar för att få flyga den rutt som planerats på onsdagen innan. Rundan bestod av ett antal brytpunkter som tog oss över Mälaren och Strängnäs innan den vände tillbaka till Hässlö flygplats i Västerås igen. Väl uppe i luften fick YP stå för en stor del av navigeringen under flygning (samtidigt som piloten såg till att vi inte flög vilse). På marken roade sig YP:arna som väntade på sin tur med goda hamburgare, prat, fika och annat gott.

Flygdagar anordnades även i Skåne, Jönköping och Kronoberg. Allt som allt deltog cirka 50 ungdomar i de olika aktiviteterna.

Young Pilots planerade

Den nationella flygdagen var en central satsning för att öka höstengagemanget hos ungdomarna. Planeringsstödet med kontaktförmedling, riktlinjer och till viss del ekonomiska medel kom från centralt håll, men det är ungdomarna själva som skött detaljplaneringen. Ungdomsstyrelserna var själva ansvariga för att bjuda in deltagare, kontrollera uppgifter och planera schema. Frivilliga Flygkårens piloter och länsavdelningar bistod med piloter och flygplan, och höll i den flygsäkerhetsmässiga styrningen av flygdagarna.

Allt som allt blev det en flygdag med framgångsrikt resultat, som förhoppningsvis byggt starkare band mellan ungdomarna och piloterna inom FFK.

Lämna uppgifter på hemsidan

För att få flyga och vara behörig pilot inom FFK krävs att du lämnar in aktuella flygtider och betalar medlemsavgift. Som ett led i förenkling av rapportering kan du nu lämna din flygtidsrapport på ffk.se.

Det har blivit enklare att fortsätta vara behörig. Genom att logga in på hemsidan kan du direkt se om du har betalat din medlemsavgift detta år och om ditt senaste certifikatet och medicinska intyg är giltiga. Du kan också uppdatera dina kontakt, mejl och telefonuppgifter direkt på hemsidan.

Nytt är möjligheten att också rapportera din aktuella flygtid i de kategorier som behöver bokföras för verksamheten inom FFK. Under fliken "Årsrapport 2014" kan du rapportera:

- Total flygtid 2014, vilket ska vara den totala tiden i loggboken vid årets utgång
- Total flygtid senaste 12 månaderna
- Total lågflygtid, vilket motsvarar lågflygtiden vid årets utgång
- Lågflygtid senaste 12 månaderna

Flyger du rote inom FFK:s verksamhet ska även antalet timmar roteflygning rapporteras.

Om du har frågor angående systemet, inloggning eller övriga synpunkter så skicka ett mejl till ks@ffk.se. Om dina behörighetsdatum inte stämmer så skicka in nya kopior på cert@ffk.se eller via formuläret på hemsidan.

Rapporterad tid 2013	Total flygtid	Senaste 12 mån.	Total lågflyg	Lågflyg sen. 12 mån.
	1000	40	25	5

Total flygtid tom. 2014-12-31:	1000
Flygtid senaste 12 månader:	50
Total lågflygtid:	30
Lågflyg senaste 12 månader:	5
Antal timmar roteflygning 2014:	
Total flygtid rote tom 2014-12-31:	

Hur loggar jag in?

Gå till www.ffk.se och titta på den övre delen av hemsidan. Under fliken "Operativ Info" finns underrubriken "Dina uppgifter" – klicka på denna underrubrik.

Som inloggningsnamn använder du ditt medlemsnummer. Lösenordet består av dina fyra sista siffror i personnumret.

När du väl är inne i systemet så kan du ändra kontaktuppgifter och dina flygtider. Du kan också se vilka certifikat- och medicinska intyg som kommit kårstaben tillhanda.

Årets tema är sidvind!

Ett återkommande och kärt ämne för många piloter är sidvind. Det finns många myter och skrönor som diskuteras runt om i våra flygklubbar och på våra kurser och FFK-PFT:er. Vid våra centrala kurser och utbildningar kan vi se ett ökat behov av att träna på sidvindshantering och inte minst gå igenom teorin kring start och landning i sidvind.

Därför sätter jag temat för 2015 till "Sidvind"

Under året ska vi öka kunskapen kring sidvind både teoretisk och praktiskt. Varje FFK-PFT ska innehålla ett moment av sidvind, även om det är stiltje! Om möjligt ska vi vid varje tillfälle genomföra start och landning i sidvind, men skulle det nu inte blåsa eller att banan råkar ligga rakt i vinden, så ta i alla fall tillfället i akt och diskutera sidvindsteknik och sidvindsteori innan och efter flygning.

I nästa nummer av FFK Nytt återkommer vi med en mer fyllig artikel kring sidvind och sidvindsteknik, men fram till dess finns det flera bra källor man kan använda för att läsa på kring sidvind och sidvindsteknik.

En av de bästa källorna till tips och erfarenhet är H50P -projektets utmärkta kompendier. Här finns en riktig guldgruva att ösa från i många ämnen som rör GA-flyg. Du hittar alla kompendierna som PDF-filer på Transportstyrelsens hemsida. Enklast är att söka efter "H50P" eller "Privatflygarens drifhandbok" så hittar du dem.

Flyg mer och ha koll på läget!

/Hasse Flygchef FFK

FRIVILLIGA FÖRSVARSGRUPPORGANISATIONER PÅ TAPETEN VID RIKSKONFERENSEN I

Sälen

Rikskonferensen Folk och Försvar är Sveriges viktigaste forum för debatt och utveckling av frågor inom samhällssäkerhet, försvarspolitik och säkerhetsläge. Årets konferens skedde mot bakgrund av undervattensverksamheten i Stockholms skärgård, den stora skogsbranden i Västmanland och det nya säkerhetsläget runt Östersjön.

Den årliga rikskonferensen Folk och Försvar anordnades som vanligt i Sälen under januari månad. Efter fjolårets stora världshändelser i Ukraina, Mellanöstern och centrala Afrika, för att inte tala om den bekräftade ubåtskränkningen i Stockholms skärgård, blev rikskonferensen väl bevakad. Årets kommande försvarsbeslut är en allt mer omdebatterad fråga. Sveriges överbefälhavare Sverker Göransson har annonserat att stora förändringar och extra resurser krävs för att möta behovet som världsläget ställer på verksamheten. Det var också tydligt när överbefälhavaren höll sitt konferenstal, som fokuserade på just försvarsbeslutet:

– Det råder en grundläggande obalans, på både kort och lång sikt, mellan de uppgifter som Försvarsberedningen beskriver, och de resurser som tilldelas. (...) Det går inte att vänta till 2020 då huvuddelen av de ekonomiska förstärkningarna är tänkta att komma.

Frivilliga Flygkåren deltog vid konferensen genom FFK:s styrelseordförande Lennart Myhlback. Lennart har en lång bakgrund inom krishantering, där han bland annat varit generaldirektör för Räddningsverket. Han har också varit FN:s landshövding i Kosovo mellan 1999 och 2003. Lennart har dessutom deltagit i över 25 Folk och Försvarskonferenser sedan 1986, vilket ger en bred kunskap och insikt i hur försvarsfrågorna under åren har förändrats. För honom var årets rikskonferens annorlunda.

– Även om det då var en annan tid med Sovjet och det kalla kriget så har jag inte varit med om att man har beskrivit omvärlden och vad som händer i omvärlden

i så negativa ordalag någon gång tidigare.

Gemensam satsning på frivillighet

Frivilliga försvarsorganisationers samarbetskommitté, i vilken FFK är representerad, agerar för att binda samman de mer ideellt inriktade försvarsgrenarna. Kommittén publicerade under Folk och Försvar ett uttalande där man påpekade vikten av folkförankring och dess anknytning till frivilligförsvaret.

”Nuvarande ordföranden i Försvarsutskottet Allan Widman framhöll vid [Folk och Försvar år 2013] att för den nation som vill bygga ett starkt totalförsvar är folkförankringen alltings början och förutsättning. Folkförankring är viljan till försvar, och kan bäst mätas med den tid och de ekonomiska medel som den enskilde är beredd att avstå för att skydda den egna statens oberoende och säkerhet. De frivilliga försvarsorganisationerna, med sina nästan 400 000 medlemmar, är inte bara en personalresurs för försvaret utan en



Paneldebatt om det kommande försvarsbeslutet. I bakgrunden syns de frivilliga försvarsorganisationernas emblem.



Statsminister Stefan Löfven, tillsammans med flera andra partiledare, deltog under konferensen.

unik länk till det omgivande samhället. De kan berätta, skapa förståelse och motivera för både försvaret och krisberedskapen.”

Kommittén yrkade i uttalandet på att de frivilliga försvarsorganisationerna inför försvarsbeslutet 2015 ska utvecklas inom fyra huvudområden. Dessa områden kan härledas till behovet av utveckling och expansion mot bakgrund av händelserna ibland annat Ukraina, men också samhällets utsatthet vid större väderproblem. Se det fullständiga yrkandet till höger.

Från ord till handling

FFK (via Lennart Myhlback) uppträdde gemensamt med andra försvarsorganisationer under konferensen och höll en mottagning för högre departementschefer, ungdomsförbund och partier. Där gavs möjlighet att tala öppet om vikten av de frivilliga krafternas vikt i samhällsskyddet. Huvudtema för genomgången var att påminna politikerna om vikten av att aktivt stötta och utöka möjligheterna till frivillighet vid budgeteringsbeslut

– Den här gången sade vi att det är dags att gå från ord till handling. Det gäller att nyckelpersoner inte bara pratar gott om det från centralt håll, utan också visar det med ökade medel. Vi får ofta höra att vi är väldigt viktiga, även i fredstid och i krishantering, men sanningen är att anslagen har legat stilla i väldigt många år, säger Lennart Myhlback.

FFK noterades tydligt under konferensen och hade redan tidigare fångat en speciell uppmärksamhet i och med deltagandet vid eftersökningen av den främmande undervattensverksamheten i Stockholms skärgård i fjol.

Folk och Försvar

Här följer ett utdrag är frivilligorganisationernas gemensamma yttrande inför Försvarsbeslut 2015.

Tydligare uppdrag

Det behövs tydliga uppdrag och ett ökat ansvar direkt från regeringen till de frivilliga försvarsorganisationerna att arbeta med folkförankringen av samhällets krisberedskap och beredskapen inför ett eventuellt krig.

Ungdomsverksamheten

De frivilliga försvarsorganisationerna bör ges ökat ansvar och ekonomiska förutsättningar för att engagera ungdomar.

Frivilliga insatser i ett sårbart samhälle

Den nationella säkerheten är idag ett mycket vidare begrepp än tidigare. Samhället är i många avseenden sårbart. De frivilliga försvarsorganisationerna är medvetna om denna sårbarhet och är beredda att göra insats. Tydliga politiska direktiv behövs för att centrala myndigheter, länsstyrelser och kommuner ska öka kunskapen om och ta tillvara de frivilliga försvarsorganisationernas möjligheter till insatser i krisberedskapen.

Ekonomiska medel

De frivilliga försvarsorganisationerna gör omfattande ideella insatser men det behövs därutöver ekonomiska medel. Idag utgör de en ytterst liten del av budgeten för nationell säkerhet. Risken är att dessa frågor drunknar när man diskuterar miljardprojekt som JAS flygplan och ubåtar. Den frivilliga försvarsverksamheten är kostnadseffektiv. En ökad ekonomisk satsning är väl motiverad.



ÖB Sverker Göransson yrkade under konferensen på utökade medel för att klara försvarsförmågan.



Alla foton: Ulf Palm via Folk och Försvar



Göteborg City Airport hotad av nedläggning

Anrika Säve flygplats i norra Göteborg har upphört med all kommersiell flygtrafik. De ekonomiska problemen och ett nödvändigt samt omfattande reparationsbehov av taxibanansystemet fick ägaren Swedavia att slutligen besluta om nedläggningen. På fältet finns två stora flygklubbar och en av Sveriges största flygskolor, som alla nu engagerat sig för flygplatsens överlevnad.

Göteborg City Airport, som tidigare gick under namnet Säve flygplats, har sedan 1970-talet varit i civil drift. Flygplatsen har under de senaste åren trafikerats av flera lågprisbolag och har haft årliga passagerarsiffror på strax under miljonen. Men i slutet av förra året visade nya mätningar att taxibanornas bärighet inte kunde garanteras, vilket stoppade all tyngre luftfart från att operera från fältet. I mitten av januari meddelade Göteborg City Airport att

kostnaderna, beräknade till 250 miljoner kronor, skulle bli för stora och att ägaren Swedavia hade valt att inleda avvecklingen av flygplatsen.

– Tyvärr saknas förutsättningar för Göteborg City Airport att utvecklas på ett sätt som gynnar möjligheten att resa till och från Västra götalandregionen. Det är därför nödvändigt att koncentrera resurser till Göteborg Landvetter Airport för att därigenom bidra till regionens fortsatta ut-

veckling på bästa sätt, sade Karl Wistrand, vice VD Swedavia.

Flygplatsen har delägs av Volvo, Swedavia och Göteborgs stad, men i samband med nedläggningen köpte Swedavia ut de övriga ägarna. Själva kostnadsanalysen av taxibanansystemet är dock ifrågasatt. Flygtorget uppgav i slutet av januari att anonyma källor angivit att Swedavias budget på 250 miljoner kronor är något som ”det inte finns realism i”. Swedavia har inte offentlig-

gjort hur kostnadsbudgeten tagits fram.

– Nej, vi ser inget behov av en offentlig diskussion om det. Vi är i dag ensam ägare av flygplatsen och vill se framåt och utreda vad som ska ske med flygplatsen. Men jag skulle vilja säga att 250 miljoner är i underkant. Hela bansystemet måste renoveras från grunden och inte bara lappas och lagas. Men att ta ett helhetsgrepp finns det inte ekonomi till, sade Klas Nilsson, informationschef på Swedavia till Flygtorget.

Intresseförening bildad

På flygplatsen finns två av Sveriges största flygklubbar, Chalmers flygklubb och Aeroklubben i Göteborg. De båda flygklubbarna engagerar sig nu för att säkra flygplatsens fortlevnad för skol- och allmänflyget i regionen. Flygklubbarna deltar nu i en intressegrupp startad av flygskolan Svensk Pilotutbildning, som också finns på flygplatsområdet. Eddie Thore, ordförande i Chalmers flygklubb, uttrycker att det råder osäkerhet för vad som kommer att ske i framtiden, men att alla medel nu samverkar via intresseföreningen.

– Flygplatsens VD Annika Nyberg har fått i uppgift att upprätta en avvecklingsplan inom tre månader och då skall alla operatörer utanför den kommersiellas trafiken fått information om vad som gäller. Delvis att vi förstått att flygplatsen skall läggas ner. Chalmers flygklubb har inte blivit kallade ännu. (...) Intresseföreningens syfte är att kunna fortsätta med respektive verksamhet. Chalmers flygklubb och Aeroklubben gör gemensam affär för att kunna fortsätta.

Eddie Thore är också oroad över de samhällsnyttor som kan komma att påverkas av en eventuell nedläggning, där FFK utgör en aktör.

– Klubbarna driver allmänflyget och utbildar privatpiloter som så småningom blir kommersiella piloter. Vi utför uppdragsflyg i Frivilliga flygkårens regi, såsom brandflyg, havsövervakning och inspektion av infrastruktur efter oväder. I det värsta scenariot så kommer allmänflyget inte att kunna bedriva sin verksamhet på Säve och vi har inga alternativplatser att flytta till i dagsläget.

Möjlig avlastningsflygplats

Utvecklingen i Stockholmsområdet med flera större nedläggningar de senaste åren

är för många bekant och skapar en verklighetsförankrad oro. Landvetter, som är Göteborgsområdets primära flygplats, har nu vuxit till Skandinaviens fjärde största. Om Göteborgs kommun har ett intresse av allmänflygets fortlevnad i parallell nytta med Landvetters tyngre kommersiella trafik borde en satsning på Säve vara naturlig.

I andra länder är det vanligt med så kallade avlastningsflygplatser. Det rör sig ofta om gamla före detta militärflygfält som byggts utöver de större kommersiella flygplatserna, och där allmänflyg, flygskolor och lätt till medeltungt affärsflyg kan operera utan att störa. I USA är avlastningsflygplatserna snarare lag än undantag. Säves position i norra Göteborg placerar flygfältet i en för avlastningsflygplatser normal position. Några sådana ambitioner har ännu ej uttrycks från Göteborgs kommun eller nuvarande ägaren Swedavia.

Till skillnad från flera tidigare nedläggningar finns det öppningar för kreativa lösningar på Säve. Swedavias avvecklingsplan vidhåller att flygplatsen håller öppet året ut. Under tiden undersöks alternativa utvecklingsplaner. Swedavia har meddelat att 'alla dörrar är öppna' för seriösa anbud men som också innebär en långsiktighet i flygplatsdriften.

Aeroklubben hoppfull

På Aeroklubben i Göteborg är följer man situationen noggrant. Tommy Mogren håller medlemmarna uppdaterade och har publicerat flera sammanfattningar på flygklubbens hemsida.

”Även om Swedavias avsikt är att avveckla flygplatsen ur deras ägande, innebär inte det att flygplatsen garanterat läggs ner. Bara att de själva inte längre är intresserade. Dags för en ny ägare att ta över. En ägare som är beredd att driva en av Västsveriges viktigaste flygplatser i den storleken den var avsedd för 1978 när Aeroklubben flyttades över från Torslanda.

Jag tror starkt att flygplatsen kommer fortsätta att drivas, om än med mindre servicegrad.

Det skall bli spännande att följa utvecklingen och alla förhandlingar. Göteborgsregionen behöver en allmänflygplats där Polis, ambulansflyg, räddningshelikoptrar, flygklubbar, flygskolor och så vidare kan vara verksamma. Och det är detta vi arbetar för.”

Säves historia i korthet:

I början av andra världskriget insåg man att det behövdes en jaktflottilj i göteborgsområdet, främst som skydd för den viktiga importhamnen. 1941 var flygfältet klart att tas i bruk av Kungliga Göta Flygflottilj - F9. Efter kriget blev Säve en av de större flygbaserna i Sverige, och utvecklades fram till och med nedläggningen av F9 sommaren 1969. Då flyttade istället Marinen in med Andra Helikopterdivisionen, och fanns i olika former kvar med sina helikoptrar till en bit in på 2000-talet.

Från 1978 har Säve även varit allmänflygplats, men kom 1984 att börja anpassas för tyngre luftfart. Bland annat skedde en banförlängning. Mellan 1984 och 2014 har flygplatsen, i varierande omfattning, agerat trafikflygplats åt tung luftfart. När flygplatsen stängde för den tyngre reguljärtrafiken i november 2014 hade antalet destinationer ökat till strax över 20, och antalet passagerare till cirka 700 000 per år.

Flygfältet har under många år varit en naturlig samlingsplats för allmänflyget i Västsverige. Två av landets mest anrika och välkända flygklubbar (Chalmers Flygklubb och Aeroklubben i Göteborg) finns båda representerade på fältet. Sedan 1998 finns också Svensk Pilotutbildning på fältet. Flygskolan bedriver trafikflygarutbildning på många nivåer, och blev förra året ansvarig utbildningsanordnare för en stor del av den statligt finansierade utbildningen till helikopterpilot.



Text: Martin Trankell

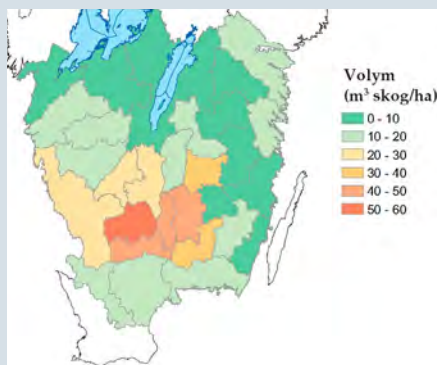
Foto: Pelle Lindquist

Tio år sedan stormen Gudrun

Orkanen Gudrun drog in över Sverige sent under fredagskvällen den 7 januari 2005. Stormen kom att utvecklas till det mest förödande ovädet, sett till trädfallning, el- och telefonavbrott och påverkan på infrastruktur, som drabbat Sverige i modern tid. I stormens efterdyningar kom elnätets utsatthet att hamna i allmänhetens fokus, något som i dag resulterat i stora förändringar i både infrastruktur och krisberedskapsorganisation.



Foto: Lars Ovesson EON



Ovan: Antal m³ skog som föllades under stormen.

Illustration: SMHI



Foto: Lars Malm / Södra Skogsägarna

Det hade varit en relativt lugn trettondagsafton i Sverige. Nyheterna dominerades fortfarande av tsunamikatastrofen som inträffat under julhelgen. Men på SMHI började blickarna riktas mot ett lågtrycksoväder som rörde sig över Atlanten. Tidigt på morgonen den 7 januari hade lågtrycket fått fäste och befann sig nordväst om Irland. Under det närmaste dygnet fördjupades lågtrycket på ett dramatiskt sätt, då kall luft strömmade ned från Grönlandsområdet och stötte samman med fuktig luft nordväst om de Brittiska öarna. Dessutom fanns det en västlig jetström över området, som bidrog till att kraftig divergens förekom på hög höjd, något som påskyndade tryckfallet på marken.

När tv-meteorolog Per Stenborg fick sändningstid i Rapport tidigt den 8 januari var han märkbart oroad, och uttryckte att det skulle komma att bli den värsta stormen som drabbat Sverige på flera år. Han varnade för omfattande strömbavbrott och stora störningar i hela södra Sverige. Stormen hade vid det här laget redan nått den norska sydvästkusten med ett tryck på cirka 960 hPa, vilket är ett ovanligt lågt tryckförhållande över det skandinaviska fastlandet.

Sverige bunkrade in sig när stormen slog in över landet på lördagskvällen, med extrema vindar och vattenflöden som följde. Kulmen nåddes sent under lördagen och natten till söndagen, när lågtryckscentrum passerade Sverige, med orkanbyar som slet upp miljontals träd och förstörde tusentals el- och telefonledningar.

30 000 kilometer riven tråd

När solen gick på söndagsmorgonen var det på många håll ett helt nytt landskap som Gudrun lämnat efter sig. Hela skogsområden hade jämnats med marken. Sju människor hade mist sina liv i direkt samband med stormvindarna, de flesta på grund av nedfallna träd. Cirka 400 000 hushåll var strömlösa. I princip hela Götaland och del av södra och mellersta Svealand hade drabbats av byvindar på runt 30 sekundmeter, med upp mot

40 sekundmeter längs norra västkusten. På kvällen hade de omfattande strömbavbrotten börjat störa SMHI:s förmåga att mäta vinden exakt, och många automatstationer i södra Sverige slutande fungera, vilket innebar att de kraftigaste vindstyrkorna möjligtvis aldrig uppmättes.

När SVT började göra intervjuer på söndagsmorgonen så hade nog inte omfattningen av stormen riktigt blivit klar. Vädret var mildt med cirka 10 plusgrader, vilket gjorde att strömbavbrotten inledningsvis inte skapade så stor oro, inte heller i media. Men när en röjarbetare blev intervjuad om arbetets troliga längd var han helt övertygad om att det skulle gå veckor innan allt kunde fungera igen, och absolut minst en vecka innan strömmen skulle kunna vara tillbaka. Omfattningen blev snart tydlig. Närmare 30 000 kilometer kraftledning var skadad, och cirka tio procent av detta beräknades behöva rivs bort och byggas upp igen.

Skogsägarna vaknade också upp till en ny verklighet. Flera ägare i mellersta och södra Sverige hade nästan helt berövats på sina skogstillgångar, vilket fick ekonomiska effekter som fortfarande inte är återhämtade.

Stora kostnader i liv och egendom

Under vardagarna som följde stormen började kraftbolagen röja och reparera elförsörjningen. Till sin hjälp hade man många frivilliga, och under den första veckan återkom elektriciteten till ungefär 350 000 abonnenter. Trots detta stod omkring 50 000 hushåll fortfarande strömlösa

Det stora problemet var de många luftledningar runt om i Sverige som vid den här tiden inte hade stormsäkrats. Ledningarna tyngdes nu ned av de hundratusentals träd som föllits under ovädret. Dåvarande energiminister Mona Sahlin krävde att energibolagen skulle snabba på nedgrävningen av känsliga luftledningar. Uttalandet ledde till en tids ordkrig mellan kraftbolagen, som hade utökat sina insatser och på många håll fördubblat sina investeringar i säkringen av elledningar de senaste åren, och politikerna som krävdes på svar om

samhällets utsatthet.

Det skulle gå hela 45 dagar innan de värst drabbade återfick elektricitet, och stormens kostnader beräknades till tio miljarder svenska kronor. Totalt krävdes även 17 människoliv, i direkt och indirekt anknytning till ovädret.

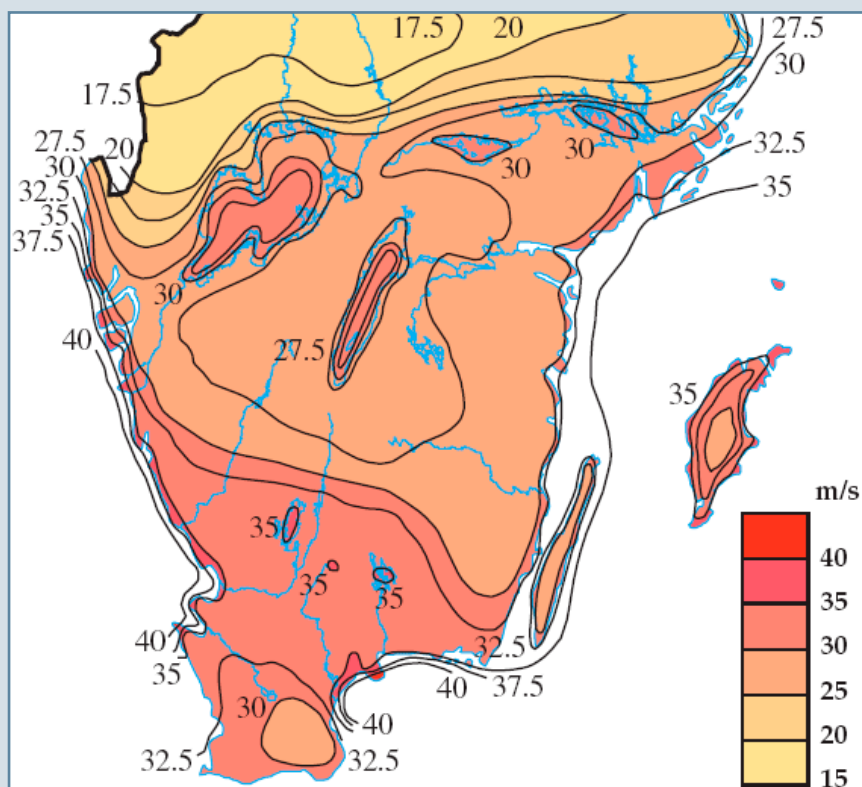
Framtidens krav

Efterdyningarna fick effekter och de stora kraftbolagen började se över katastrofskyddet. Det hela ledde till att regeringen överlämnade propositionen "Leveranssäkra elnät" till Riksdagen under hösten 2005. Krisberedskapsmyndigheten (nuvarande MSB) fick samtidigt uppdraget att sammanställa och analysera myndigheternas erfarenheter från stormen Gudrun.

Utvecklingen påverkade frivilligrörelsen, inklusive Frivilliga Flygkårens piloter. Gudrun lade på många sätt det välbehövda fundamentet för utvecklingen kraftledningsinspektioner från flygplan. De civila flyginsatsgrupperna var under åren 2004 till 2005 redan under uppbyggnad i landet. Själva idén och till och med avtalet för kraftledningsinspektion från luften var redan cementerad när Gudrun drog in över Sverige, men utbildningen och den lokala förankringen var ännu inte fullständigt etablerad. Trots detta blev det cirka 20 flygtrimmar i samhällets tjänst i direkt samband med Gudrun, mycket tack vare lokala krafter och stort engagemang. Det gjorde också att utvecklingen av FIG fick ännu större fart. I FFK-Nytts vårnummer från 2005 beskrevs Svenska Kraftnäts första utbildning för frivilliga piloter.

"Efter två års samverkan med Svenska Kraftnät utbildas nu de första beredskapsstyrkorna för spaning av elledning. (...) Inom tre år ska beredskapen täcka hela landet."

Gudrun blev ett bevis för det stora behovet av frivilliginsatser av alla dess slag. Stormens efterdyningar sporrade utvecklingen och blev en stor grundsten till den flyginsatsverksamhet som FFK bedriver i dag, där kraftledningsinspektion och katastrofinsatser är en stor del av verkligheten.



Ovan: Högsta bystyrka uppmätt under stormnatten. Illustration: SMHI

Extremt flygväder

När stormen Gudrun drog in över Sverige på kvällen den 8 januari var det fortfarande storhelg, och de flesta mindre flygplatser höll stängt. Men väderrapporterna fortsatte att automatiskt mäta vind och väder enligt så kallad AUTOMETAR. I Kristianstad förefaller vindmätaren blåst sönder strax före klockan 15 lokal tid. På den sista väderrapporten kunde man läsa en vind på 220 grader 28 knop med byar upp till 47 knop (14 sekundmeter med byar till 24). Värre blåste det i Halmstad (där mätaren förefaller ha klarat sig), där det strax före klockan 17 registrerades en vind på 240 grader 47 knop, med byar upp till 65 knop (24 sekundmeter med byar upp till 33).

15:50->	METAR ESMK 081550Z AUTO ////KT 9000 -SHRA FEW040 SCT046 BKN059 09/03 Q0987=
15:20->	METAR ESMK 081520Z AUTO 22028G47KT 9999 FEW034 SCT049 09/03 Q0988=
17:50->	METAR ESMT 081750Z AUTO 24047G65KT 4500 -SHRA FEW020 BKN026 BKN036 06/04 Q0982=
17:20->	METAR ESMT 081720Z AUTO 24047G62KT 4300 -SHRA FEW009 SCT016 BKN020 07/04 Q0980=

LÄTTLÄST OM EU-REGLERNA

Den 4:e december 2014 gick Sverige över till att följa det gemensamma europeiska regelverket för trafikregler. Samtidigt är ett nytt måldokument för PPL-teori på gång. Vi gör ett försök att i enklaste och mest kortfattad form informera om hur förändringarna kommer påverka just dig.

Det har hänt mycket på regelfronten de senaste åren. Övergångarna till nya regelsystem kan närmast liknas vid årsringarna på ett träd. Men med knogarna knackandes mot bordet kan vi ändå konstatera att övergången till vårt gemensamma europeiska regelverk bör anlägga grunden till ett stadigt regelförhållande. Övergången till EU-regelverket rullar för full maskin. Under 2013 infördes den största delen av våra nya certifikat och utbildningsregler. Under hösten 2014 var det dags för de gemensamma trafikreglerna. Framöver skymtar successiva ändringar i fler regelverk. Nu gäller det att hänga med tills vi alla sitter i samma båt och rör åt samma håll.

Denna artikel berör två viktiga ändringar, dels införandet av det nya trafikregelverket SERA samt den stundande uppdateringen av måldokumentet för PPL, som i större utsträckning kommer att påverka teoriutbildningen mot PPL och det nya certifikatet L APL.

Nya trafikregler för luftfart

SERA står för "Standardized European

Rules of the Air". Det är detta regelverk som numera utgör trafikreglerna i Sverige. Trafikreglerna har under de senaste åren gått under namnen BCL-T och sedan LFS 2010:145 (Trafikregler för luftfart). Dessa regelverk berör endast den delen av flygning som sker väl i flygplanet. Detta inkluderar exempelvis väjningsregler, avstånd till moln, minsta siktvärde vid flygning i kontrollzon och så vidare. Det viktigaste att ta med sig är att planeringsregler inte har ändrats. Exempel på regler som inte ingår i trafikregler (och som alltså inte ändrats) är planeringsväderminima, utrustningskrav och minimumbränsle.

SERA är väldigt likt vårt gamla regelverk när det gäller VFR-flygning. Med några få undantag är SERA vårt gamla svenska regelverk paketerat i en ny regeldesign. Med några undantag, exempelvis:

- Minima under mörkerflygning är nu 5 kilometer sikt och 1 500 fot molntäckeshöjd.
- Färdplan ska lämnas för flygning som lämnar flygplats närhet under mörker.
- Mörkerflygning på sträcka måste ta hänsyn till minimum hinderfrihet på

sträckan, på samma sätt som IFR. Det innebär normalt lägst 1 000 fot över högsta hinder inom 8 kilometer.

- Speciell VFR kan bara erhållas till flygplan som flyger långsammare än 140 knop.

Tyvärr har Transportstyrelsen och EU inte gjort det enkelt för den som själv vill läsa på regelverket. Själva SERA-förordningen gäller numera i Sverige och finns att läsa på Transportstyrelsens hemsida. Men på vissa regelområden har Transportstyrelsens en eller flera valmöjligheter i implementeringen. Dessa valmöjligheter har man valt att utnyttja. Dessa speciella regler publiceras i ett separat regeldokument vid namn TSFS 2014:71 och TSFS 2014:94. Båda finns att läsa på Transportstyrelsens hemsida.

I dagsläget måste alltså den intresserade först plugga in SERA-förordningen. Därefter måste Transportstyrelsens föreskrift läsas för att finna vilka regler som sträms åt ytterligare. På grund av detta går det inte att läsa SERA-förordningen ensamt och anta att allt som står i denna publikation är sanning.

I en juridisk värld är det en god tanke

och det finns ett logiskt ”pyramidsystem” där våra nationella regler vilar på SERA-förordningens grundpelare. Men i praktiken blir det ett invecklat och komplicerat länknätverk där brukaren tvingas växla fram och tillbaka mellan olika regelverk, som dessutom är uppbyggda med olika strukturer och utan innehållsförteckning. Att de nya reglerna dessutom är uppdelad i vägledande materiel och regler kan skapa förvirring. Det absolut enklaste är ett konsoliderat dokument, där det tydligt framgår vad som är regelkrav och vad som är vägledande material. Transportstyrelsen har meddelat FFK-Nytt att ett sådant konsoliderat material är på gång, och målet är att det ska publiceras innan påsk.

Förhoppningsvis ser vi en fortsatt utveckling och förbättring under åren som kommer. Regelimplementeringen är trots allt i sin linda och det är inte bara vi brukare som har fullt upp med att lära oss hur saker och ting ska inredas. Även Transportstyrelsen och EASA är på ny, okänd mark. Under tiden har vi alla ett ansvar att vara förtrogna med de regler som styr vår vardag.

För att summera: Läs SERA-regelverket. När du är klar, ta fram Transportstyrelsens bilaga till detta regelverk och läs igenom detta. Det är ett mindre dokument på några sidor. Allt detta finns på Transportstyrelsens hemsida: www.transportstyrelsen.se/trafikreglerluftfart.

Nytt måldokument för teoriutbildning

Under 2015 kommer Transportstyrelsen att lansera ett nytt måldokument för teoriundervisning för PPL och LAPL. Eftersom teorikraven är samma för PPL och LAPL kommer det uppdaterade måldokumentet gälla för samtliga certifikatspiranter i normalklassade flygplan. Helikopterteorin har också fått sig en rejäl uppdatering.

Den första versionen av måldokumentet har funnits sedan några år tillbaka. Transportstyrelsen designar sina prov baserat på måldokumentet, och tanken är att lärare, instruktörer och teorimaterielutvecklare ska kunna använda måldokumentet som en mall. Det uppdaterade måldokumentet speglar kraven i det europeiska regelverket och har därför ändrat strukturer och innehållet i vissa ämnen.

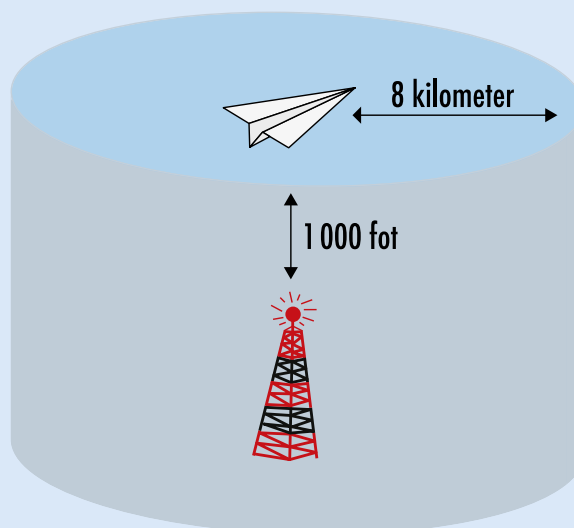
De största ändringarna i måldokumentet är:

- Innehållet i Operativa procedurer är kraftigt reducerat. Alla kunskapskrav om flygtrafikregler, AIP och meteorologisk information är flyttade till andra ämnen, främst Färdplanering och Luftens lagar.
- Införandet av kunskapskrav på hur generatorer och alternatorer fungerar i Luftfartyg generellt. Generellt utökade krav på elkunskap.
- I Luftens lagar har krav på förståelse för prejnings procedurer, signaler och kvittenser införts.
- Det har blivit större fokus på bränsleberäkningar i Färdplanering

De mindre ändringarna är för många för att i sin helhet beröras här. Lärare och intresserade elever gör säkrast att läsa dokumentet på Transportstyrelsens hemsida när den väl publicerats. Transportstyrelsen

har ej ännu exakt angivet när målen ska införas, men i intervju berättar Marcus Oswaldsson på teoriavdelningen att så kommer ske under någon gång under våren 2015. Just nu handläggs de inskickade remissvaren.

Transportstyrelsen har också meddelat att alla elever berörs av ändringarna. Det gäller alltså även de elever som redan påbörjat sin utbildning. Det finns alltså en risk att kursmateriet och den givna teoriundervisningen inte riktigt hänger med i utvecklingen. Alla lärare uppmanas hålla koll på situationen och förbereda sina elever på de krav som kommer ställas. Som avslutande tanke kan vi också bekräfta att teoriproven för Transportstyrelsen också är ändrade till att reflektera nya krav i SERA-förordningen.



En av de lite större regeländringarna i och med det nya europeiska regelverket berör hinderfrihet under VFR-flygning i mörker. För mörkerflygning på sträcka krävs nu samma hinderfrihetskrav som för IFR-trafik. Planeringen och valet av flyghöjd måste ta hänsyn till det högsta hunder inom åtta kilometer från den tänkta flygvägen från flygplanet. Lägsta hinderfrihet måste vara 1 000 fot.

Frågor kring både måldokumentet och den nya SERA-förordningen riktas till Transportstyrelsen på någon av följande adresser:

Ann-Christine Sporrang, *allmänt om trafikregler och lufrum*
ann-christine.sporrang@transportstyrelsen.se

Pia Schelin, *allmänt om trafikregler*
pia.schelin@transportstyrelsen.se

Jonas Gavelin, *flygoperativa frågor*
jonas.gavelin@transportstyrelsen.se

Barbro Holmqvist, *frågor om allmänflyg*
barbro.holmqvist@transportstyrelsen.se

Kalle Edén, *frågor om helikopter*
karl-axel-eden@transportstyrelsen.se

Bernt Kolm, *frågor om bruksflyg*
bernt.kolm@transportstyrelsen.se

Loella Fjällskog, *övriga frågor om trafikregler*
loella.fjallskog@transportstyrelsen.se

Marcus Oswaldson, *frågor om det nya måldokumentet för PPL/LAPL*
marcus.oswaldson@transportstyrelsen.se



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping

B

POSTTIDNING

Fortbildning!

Årets kurskalender är lagd och piloter och intresserade, ny medlemmar som gamla, är välkomna att söka sig till utbildning inom Frivilliga Flygkåren. Kurserna nedan är inte en fullständig urvalslista. Besök vår hemsida ffk.se för mer information.

Grundutbildning FFK (nästa kurs 23 mars)

Är du sugen på att gå med i Frivilliga Flygkåren som pilot eller spanare? Välkommen på en av våra grundutbildningar! Vi går igenom hur FFK är uppbyggt och vilka förutsättningar det finns att göra en insats. Du kommer få information om möjligheterna att flyga och agera spanare i våra olika flygrupper, både de militära och de civila. Vi passar även på att fräscha upp lite flygteoretiska kunskaper. Kursen sträcker sig över en helg med två kursdagar.

Grundutbildning lågflyg (nästa kurs 18 maj)

För dig som nyligen blivit placerad i en flygrupp ska grundutbildning i lågflygning ske så snart som möjligt. Under denna utbildning genomförs teoretisk och praktisk utbildning i hur lågflygning ska gå till, de flygsäkerhetsrisker som måste minimeras och vilka regler som styr FFK och organisationens lågflygtillstånd. Kursen riktar sig till alla piloter som har blivit placerade i någon av FFK:s flygrupper och pågår under fem dagar.

Kompl. lågflyg (nästa kurs 13 april)

För årets kompletteringsutbildningar i lågflyg har FFK endast fått begränsade medel. Vi kan därför inte genomföra det önskvärda antalet kurser. Hemvärnspiloter har därför största prioritet. Detta är en tvådagarskurs som avser repetera och förnya kunskaperna kring lågflygning. Det blir även en hel del fortbildning då kompletteringsutbildningen strävar efter att lära dig flyga i nya miljöer, exempelvis i kuperad terräng.

Periodisk flygträning (PFT) (löpande)

Alla piloter som flyger inom FFK ska årligen genomgå periodisk flygträning med godkänd flyginstruktör. Denna flygtimme är nödvändig för att upprätthålla information och kunskap om vår SOP, våra regler och är en väldigt god chans att få rosta av sina flygkunskaper. Du kan själv boka en PFT genom att höra av dig till kärstaben på pft@ffk.se. Notera att deltagande vid kurs (exempelvis lågflygkurs) inkluderar en PFT. Har du gått en kurs nyligen behöver du inte boka

ny PFT. Datum för din senaste PFT finns på ffk.se/dina-uppgifter

Underwater Escape (många kurser vår/höst)

Undervattensevakueringskurs för vattenlandning sker löpande under året. Det är en mycket kompetens- och självförtroendehöjande kurs som alla piloter av enmotoriga flygplan bör genomföra. Alla aktiva piloter inom FFK ska gå kursen.

Alla kurser är öppna för intresseanmälan för alla som är medlemmar i FFK. Intresseanmälan skickas via ffk.se genom att klicka vidare till kurser och utbildningar. Alla kurser kräver att ett faktiskt behov föreligger i hemlänet. Uttagning till kurser utgår från behov i länen, lämplighet hos piloten och erfarenhetskraven för att få gå kursen. Länsledningen ansvarar för att godkänna kursdeltagande.

Grundutbildning FFK är undantagen dessa krav. Observera att intresset för grundkurserna är stort och att platserna normalt fylls snabbt. Håll därför utkik på ffk.se!