



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 1 - Februari 2016



Sverige i konflikt

Klassiska PA 28an



För högt tryck i ögat



Flyga genom en gammal led



FFK-Nytt

Tidning för Frivilliga
Flygkårens medlemmar
och samarbetspartners

Ansvarig utgivare:
Lars-Göran Johansson
ISSN 1654-6105

Redaktion och layout:
Therese Ekstrand
Peter Krüger
Ingvar Bragd
E-post: red@ffk.se
Tryck: Exaktprinting

FFK Kårstab

Hässlögatan 20
721 31 Västerås
Telefon vxl 021-440 33 00
Fax 021-440 33 77
Mail: ks@ffk.se
Hemsida: ffk.se

Styrelsen har sitt
säte i Västerås

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

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

Lämna gärna material
fortlöpande. Sista dag att
lämna material till nästa
nummer: 15 april 2016

I DETTA NUMMER



Se upp för trycket
För ungefär fem år sedan bestämde
jag mig för att gå till en optiker på
orten för att göra en synkontroll inför
det årliga mötet med flygläkarven...

13

Piper PA28 - 140
Piper Aircrafts flygplan är en vanlig
syn i våra klubbar och har varit detta
så länge vi alla kan minnas...

16



Övrigt innehåll

- 3 Kårchefen har ordet
- 4 Aktuellt från kårstaben
- 6 Flygchefen har ordet
- 7 Young Pilots 2016
- 8 Smått & gott
- 10 Bilden
- 12 Det ska märkas
- 13 Se upp med trycket
- 16 Piper PA28 - 140
- 19 Vi är många som gjort det både en och två gånger
- 20 Från ena världen till den andra
- 22 SWENEX 15
- 26 FFKare på luftbevaknings- och stridsledningskurs
- 27 Märkligt möte
- 30 Flygsäkerhet: De blir bara fler och fler



Märkligt möte
Som i en fantasifull visa av Evert
Taube, just så var det. Vi möttes
ombord på ett seglande skepp,
precis som i Taubes "Möte i
monsunen"...

27



Bild framsida:
Kapten Leffe Hansson i en Airbus.
Foto: Peter Krüger

KÅRCHEFEN HAR ORDET

Det nya året har börjat och med det också vår framtid. Det som vi måste göra imorgon behöver förberedas idag. Och det som vi förbereder oss för idag hänger ihop med vår historia. Vår historia ger vår grund till vår vision. Vår vision ger oss riktlinjer till de mål som vi satt upp. Våra mål ger oss de uppgifter vi måste klara av.

För några år sedan satte jag upp tre ledord i min vision för vår verksamhet. Det var :

- Enkelt
- Förebild
- Glädje

Utifrån dessa tre enkla ord har jag försökt sätta upp mål för vår verksamhet. Ett mål är att vi ska rekrytera in nya medlemmar så att vi vid nästa årsskifte är minst 2500 betalande medlemmar. Vid årsskiftet, 2015-2016 hade FFK 2347 medlemmar. För två år sedan var vi 2126 betalande medlemmar. Vi har sakta ökat vårt antal medlemmar vilket är mycket positivt.

Frågan som många ställer sig är hur ska vi lyckas med rekryteringen när antalet certifikat minskar hela tiden?

Svaret är lika enkelt som det är svårt. Vi måste tala om att vi finns!

Vi, du och jag, måste våga prata med våra klubbmedlemmar och fråga om de vill vara med i Sveriges bästa flygorganisation, Frivilliga Flygkåren. Vi erbjuder något som ingen annan organisation i Sverige kan erbjuda. Vi är den enda flygorganisation där du kan få utveckla ditt flygande, utföra samhällsnyttiga uppdrag och nyttja ditt flygkunnande till något mer än bara flyga. Gratis vidareutbildning i exempelvis lågflygning, flygfotografering, spaning och en massa andra roliga och lärorika kurser, träffar.

Vi måste tala om för allmänheten att vi finns för dem och att de också kan komma med. Vi flyger för deras skull när det vanliga samhällets resurser inte räcker till. Vi finns där när de behöver oss. Vi ska vara stolta över FFK, för vi gör skillnad. Våga marknadsföra FFK! På kårstaben finns en del material som ni kan använda. Önskar ni något särskilt, kom med förslag.



Berätta för dina vänner och kompisar hur kul det är att flyga. Den där känslan av frihet och lycka när vi flyger fram över vårt fina land. Tala om var de kan erhålla sin flygutbildning hos flygklubbar och flygskolor. Under tiden kan de var med i FFK som exempelvis spanare.

Ungdomsverksamheten utvecklas hela tiden, men vi saknar verksamhet i alla län. Vi behöver få in fler ungdomar som ser glädjen med flyget. Där behövs Du! Som ledare för ett lokalt läger eller på något av våra riksläger eller som mentor för våra ungdomar. Det finns plats för alla i vår verksamhet. Det behöver inte bara vara som pilot i våra flyggrupper utan det finns mycket att göra för att verksamheten ska drivas vidare och utvecklas.

Du och jag är företrädare för flyget, Försvarmakten, krisberedskapen och vi måste sprida kunskapen, glädjen och hur kul det är att hjälpa andra.

Vi behöver bara våga prata om det vi gör och det är lika svårt som det är enkelt!

Lycka till med rekryteringen.
Lars-Göran

FFK

Hässlögatan 20
721 31 VÄSTERÅS
021-440 33 00 växel
021-440 33 77 Fax
0155-212 000 TIB(enbartförmyndigheter)
Våra nya direktnummer hittar du på hemsidan
www.ffk.se under kontakt.

**MSB**

I början av februari fick vi besked om tilldelning av medel för våra civila kurser. Totalt fick vi 6,1 miljoner kr. Detta är något mindre än vi fick 2015. De viktigaste kurserna finns med även om vi som alltid önskat mer pengar till verksamheten. Det stora problemet är att MSB bara har 33,4 miljoner att fördela på 13 organisationer.

**Ny Medarbetare**

25 januari började en ny medarbetare på kontoret. Hon heter Anna-Lena Wickman och ska i första hand sköta faktureringen. Du når Anna-Lena på telefon 021- 440 33 09 eller via mail på anna-lena.wickman@ffk.se.

Emelie kommer vara kvar men arbetar med Young pilots istället.

**Ny prislista**

Från första januari 2016 har vi en ny prislista. Prislistan finns på vår hemsida för nedladdning.

Vi har utgått från det dyraste bensinpriset som vi har i landet och därifrån satt ett fast pris på varje enskild flygplanstyp. Det gör att vi inte kommer att justera flygplanspriset utifrån variationen i bensinpriset. Det gör det lättare för alla att veta vilken ersättning som ägarna får och vad våra uppdragsgivare får betala.

Om bensin tankas och fakturan går till FFK kommer vi att fakturera den vidare till flygplansägaren.

Uppdragsblanketten har också förändrats med att vi tagit bort bensinpriset. Använder du PDF-blanketten så vill vi att du laddar ner den nya och använder den.

Helst vill vi att ni använder den WEB-baserade blanketten så att alla uppgifter kommer med. Den elektroniska blanketten är mycket lätt att fylla i och fungerar lika bra på datorn som i paddan.

**Uppdragsrapporter**

Fler och fler använder våra digitala vilket underlättar mycket för Emelie och nu Anna-Lena. En liten uppmaning är att fylla i även spanare

på blanketten. Även flyglärare fylls i som spanare när de gjort exempelvis en FFK-PFT.

Den digitala blanketten har uppdaterats ett antal gånger och den gör det lättare för er att göra rätt.

Tack till er som använder denna!

**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.

Är du anmäld till en kurs och inte kan närvara så är det viktigt att informera oss i tid på kårstaben så vi kan ta in en reserv. Vi har bokat instruktörer och har kostnader som vi inte kan få tillbaka.

**IPAD:s**

I våra paddor har vi flera olika appar. Svenska Flygfält är en viktig app. KSAB har gått ut med att en uppdatering. Där finns också AirNav Pro och TBOS. Se till att våra paddor alltid är laddade och uppdaterade.

**Försäkringshandlingar**

Då nytt år har inträffat brukar många flygplansägare få nya Försäkringsbrev. Får vi inte in kopior på de nya försäkringshandlingarna får ni inte flyga med dessa flygplan. På vår hemsida finns de uppgifter vi har i vårt register och det är dessa som gäller för vår verksamhet. Ser du att ditt flygplan inte är "grönt" så skicka in aktuella uppgifter snarast.

**Larmnumren**

Se över era larmrutiner i länen. Vem har jouten på larmnumret. Prova och ring larmnumret. Vi kommer i år att göra ett antal larmkontroller för att se att allt fungerar.

**Kameror**

De äldsta av våra kameror behöver snart bytas ut. Vi har införskaffat ett antal nya kameror som ska ersätta våra första Sony-kameror. Vi kommer att börja med HV-gruppernas kameror.



Årsuppgifter/medlemsuppgifter

De som inte har betalat in sin medlemsavgift 31 januari och inte har inkommit med årsuppgifter får inte flyga i FFK:s regi. Under februari kommer en påminnelse att skickas ut till de som inte betalat.



Medaljer

Det finns många medlemmar som gör ett fantastiskt jobb. Vi vill därför uppmana er alla till att komma med förslag på personer som ska uppmärksammas med någon form av medalj. Ni skickar enklast in detta via karstaben@ffk.se.



UNGDOMEN

Planering för årets kurser och läger pågår. Anmälan till våra läger och kurser finns på Young Pilots hemsida. Vill du vara med som ledare eller delta på ett läger så anmäl dig.

Emelie Andersson som många har träffat kommer att ta över Johannas jobb som ansvarig för ungdomsverksamheten. Emelie har jobbat en del med YP under 2015 och kommer nu bli den naturliga kontaktpersonen för er alla.

Vi tackar Johanna för alla dessa år hon varit med och byggt upp verksamheten.

FFK-Stämman kallelse

FFK och Young Pilots kommer att ha sin stämman 21-22 maj i Västerås på Elite Hotell. Till stämman är Kårstyrelsen, Länsflygchefer automatiskt ombud. Länen kan sedan skicka ytterligare 2 personer som representanter för länsflygavdelningen. Länsflygchefen anmäler vilka som är ombud från respektive län. Särskild information kommer att skickas till länsflygcheferna.

Vid osäkerhet kring kontaktväg, använd våra funktionsmejladresser:

flygrapporter@ffk.se
asr@ffk.se
medlem@ffk.se
avtal@ffk.se
journal@ffk.se
ekonomi@ffk.se
ovning@ffk.se
karstaben@ffk.se

Flygrapporter
Störningsrapporter
Medlemsinformation, cert, flygna timmar m.m.
Flygplansavtal inkl. försäkringar
Journaler från flygutbildningar ex.vis FFK-PFT
Reseräkningar och allting som har med ekonomi att göra
Övningssinformation, planerade övningar, rapporter m.m.
Övriga mail som är av allmän karaktär

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 de senaste senaste 12 månader

I förekommande fall:

- Total lågflygtid
- Total lågflygtid de senaste 12 månaderna

Flygande medlemmar ska se till att kårstaben har en kopia av gällande handlingar:

- Certifikat två sidor (om baksidan är ifylld)
- 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, Hässlögatan 20, 721 31 Västerås
- Scannad bilaga via mail medlem@ffk.se
- Fax 021-440 33 g77

Utebliven flygtids- och certifikatrapportering = ingen flygning.

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



LARS-GÖRAN
KÅRCHEF



HANS
FLYGCHEF



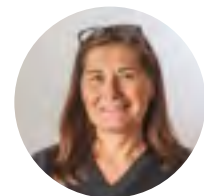
ULF
STF. KÅRCHEF



DANIEL
MIL. KONTAKTER



LOTTA
ADM. KÅRSTABEN



HELENE
ADM. FLYGAVDELN



EMELIE
FAKT. & YP



ANNE-CHARLOTTE
KURSER



ANNA-LENA
FLYGRAPPORTER

Kontaktuppgifter finns på ffk.se

FLYGCHEFEN

Ett nytt år och dags att se tillbaka på ett händelserikt 2015

Under 2015 flög vi totalt 7513 timmar vilket är nästan 500 timmar mer än 2014.

HV-flyget är vår största verksamhet med 1875 timmars flygtid. Vi har flugit 1213 timmar havsövervakning och våra SIG-grupper har flugit 650 timmar. Central utbildning har genererat 1455 timmar. Brandflyget ökar och genererade 789 timmar under året. FIG/RG ökade något under 2015 och genererade 1308 flygtimmar.

Vi ser en tydlig ökning av antalet larm och uppdrag som kommer in via TiB-funktionen. Vi har under året flugit 78 timmar vid akuta larm. Ett par larm har kommit från länsstyrelser i samband med bl.a. översvämningar, men vår största uppdragsgivare under 2015 har varit Trafikverket. Vi har bl.a. hjälp till att identifiera sabotage mot tåglinjer och som först på plats fotografera och skicka bilder på en tågurspärning. Trenden är tydlig. Flera myndigheter upptäcker att vi finns och att vi kan leverera ett bra resultat via TBOS.

Vi har under året varit förskonade från haverier. Vi har dock haft ett par incidenter, men inga med personskador. Ett mycket bra betyg och ett mått på den skicklighet och professionalism som finns ute i våra flyggrupper. Mycket bra jobbat!

Antalet störningsrapporter ökar sakta och under året har vi fått in hela 115 stycken. Mycket bra! Fortsätt rapportera även små och till synes enkla händelser så vi får ett bättre underlag för att se trender och ev. kunna göra ändringar i utbildningar eller instruktioner.

I årets störningsrapporter är det två saker som sticker ut: Incidenter med UAV (Drönare/Quadcopters) samt tekniska problem med flygplan där det inte funnits några anmärkningar skrivna.

Det är inte bara vi som har problem med UAV-incidenter. Flera flygplatser har fått stänga beroende på att man flugit i närheten. Transportstyrelsen jobbar med regler för användning och hur man ska nå ut till de som köper och flyger dessa apparater. Antalet hobby-UAV ökar kraftigt och börja bli en faktor som vi måste fundera kring när vi planerar våra övningar och uppdrag.

Det händer allt oftare att man väljer att bara skriva anmärkningar på flygplan i elektroniska system och inte i flygplanets resedagbok. Det betyder att en FFK-pilot som ska använda maskinen kanske inte har tillgång till all information om flygplanets status. Detta påverkar naturligtvis flygsäkerheten och vi kommer att behöva jobba med dessa frågor under året.

Tänk på att du måste ha uppdaterade uppgifter registrerade på Kårstaben för att vara behörig att verka som pilot inom FFK.



Följande måste finnas registrerat:

- Betalt medlemskap för innevarande år
- Kopia på gällande certifikat och SEP(Land)
- Kopia på gällande medical klass 1 eller klass 2 beroende på certifikat
- Du ska ha rapporterat årsflygtid för föregående år.
- Gällande FFK-PFT om du ska flyga skarpt uppdrag, lågflyg eller under HV-avtalstid som pilot.

Du kan själv kontrollera din uppgifter genom att logga in från hemsidan. Under "Operativ information - Dina uppgifter" kan du hitta de datum och flygtider som finns registrerade för dig. Du kan även uppdatera dina kontaktuppgifter när du är inloggad. Om du har fått ett nytt certifikat eller medical så skickar du enklast in en skannad kopia via kontaktformuläret på hemsidan.

Nu är planeringen i full gång för våra kurser! På hemsidan finns en uppdaterad lista med samtliga årets planerade kurser. Titta redan nu på behovet för dig som pilot, för flyggruppen och anmäl er till kurserna så fort som möjligt.

2015 hade vi tema "sidvind" för våra FFK-PFT och vi ska naturligtvis fortsätta slipa på sidvindshanteringen. För 2016 byter vi tema och jobbar med "bedömningslandning". Vid varje FFK-PFT ska vi lägga lite extra teori och praktiska övningar kring nödprocedurer och bedömningslandningar.

Fortsätt "öva ofta och öva enkelt". Se till att varje timme i luften blir så effektiv som möjligt. När uppdraget kommer ska vi kunna visa vad FFK kan!

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

/Hasse Jörnén
Flygchef FFK



Young Pilots 2016



Nu är det nytt år med nya möjligheter och en del förändringar inom Young Pilots. Emelie Andersson tar bland annat över all ungdomsverksamhet efter Johanna Wintzell som tidigare har haft hand om alla anmälningar till kurser och läger samt övrig kontakt med ungdomarna ute i landet. Emelie tar även över bokföringen för YP-länet som Helene De Mander tidigare haft ansvar för. Denna förändring är dels till för att endast en person på Kårstaben ska få en mer övergripande bild över hela ungdomsverksamheten, men även för att Young pilots växer och växer hela tiden vilket är väldigt roligt. Vi har i slutet av 2015 startat upp två nya YP-sektioner, Karlstad och Uppsala som håller på att bygga upp sin verksamhet. Vi hoppas givetvis på att fler sektioner kommer att startas upp under 2016.

På hemsidan under rubriken "Öppna ansökningar" har vi lagt upp olika saker som

man kan anmäla sig till. I år har vi fått möjligheten att erbjuda 6 stycken Young Pilots medlemmar ett Utbildningsstipendium som man kan ansöka om på hemsidan, sista ansökningsdag är måndagen den 29/2. Stipendiet berättigar till en segelflygutbildning på Ålleberg 24-30 juli (v. 30). Under utbildningsveckan kommer cirka 15 flygövningar med bogsering och flygning att genomföras (målet är att hinna med samtliga grundövningar i etapp1). Syftet är att deltagarna därmed får möjlighet att påbörja en flygutbildning på Ålleberg och sedan kunna fortsätta utbildningen fram till certifikat i sin "hemmaklubb". Du kan även anmäla dig som lägerledare till något av våra centrala läger (Samverkansläger, Luleåläger, Såtenäsläger och Uppsalaläger) under 2016. Skulle du kanske vara intresserad av att vara lärare i YP:s utbildningsstege (Grundkurs och Fortsättningskurs) så kan

man också göra en intresseanmälan.

Alla datum för årets YP-kurser (Grundkurs, Fortsättningskurs och Spaningskurs) ligger uppe på hemsidan. Läs mer om våra utbildningar, vilka datum de är planerade samt gör din anmälan till kurserna här: <http://www.youngpilots.se/utbildning/>

Har ni några frågor om ungdomsverksamheten, de olika sektionernas ekonomi eller vill starta upp en ny YP-sektion i någon stad så hör gärna av er till mig, Emelie, på emelie.andersson@ffk.se eller ring mig på 021-440 33 05.

/Emelie Andersson

Skarpt å skarpt

Havsövervakning är ju också skarpt.

Vi hann ut identifierade tre fbg öster Bornholm sen fick vi order avbryt kurs och gå mot Nybrostrand strandat Fartyg/båt sök efter kroppar i havet utanför.

Vi såg båten direkt när vi närmade oss stranden, (du ser den i YA) Sen svepsökte vi Öster Väster fick en ny frekvens (du hade tyckt om att sitta och lyssna hemma eller kanske ännu hellre att va med) där vi hade direktkontakt med Ronneby HKP på väg ner mot oss, vi hann svepa 16 ggr tror jag innan dom kom fram så området söder båten och linjen Ystads Hamn Käseberga udde var genomsökt till dom kom. Dom bad oss stiga till 500 ft så låg dom på 200 för separation. Samtidigt på kanalen fanns Rescuebåten från Ystad HKP:n vi och JRCC i Gbg samt Vråken. Behov fanns att söka kusten från Ystad till Smyge eftersom båten var stulen i Danmark vi anmälde oss samtidigt som POLISHKP:N också anropade.

Men dom hade bara 20 min soppa kvar, Dom landade Sturup och tankade men fortsatte sen sitt vanliga jobb.

Vi såg två saker som kunde vara intressanta på väg mot Smyge rapporterade in positionerna (kunde ej fotografera pga batteri i kamera var urladdat tog då det som satt i laddaren men det måste ha nått sin livslängd för redan på Sövde visade det 95% och dog innan vi nådde Nybro) gick tillbaka mot Ystad kl då ca 11,25 och blev då hemskickade.

15 minuter därefter gick även Ronneby HKP:n norrut.

Så visst det blev annorlunda Havsövervakning.

Hälsningar från blåsig regnigt 8 gradigt Skåne
/Bertil

Lita inte på flygkartan



Statens haveri kommissionen har konstaterat att en tredjedel av alla höga hinder i Sverige är felplacerade.

Höga hinder som kraftledningar, vindkraftverk, telefonmaster är hinder som inte är utsatta eller fel placerade på flygkartan vilket blir farligt under lågflygning.

För 15 år sedan fanns 200 hinder högre än 100 meter, idag är den siffran 2300.

Enligt utredningen finns 750 hinder felplacerade eller inte utsatta alls.

– Det är absolut allvarligt, vi ser det som en flygsäkerhetsrisk. Man kan inte lita på kartunderlaget som finns, säger Jonas Bäckstrand till SVT.

Vem som har yttersta ansvaret att se till att höga hinder är utsatta är dock oklart.

Drone Defender skjuter ner drönare

Drönarnas popularitet har lett till att myndigheter i många länder har fått skynda sig för att uppdatera lagar och regler.

På många platser är det lagligt att flyga överallt upp till en viss höjd, utanför militära skyddsobjekt, men privatpersoner och företag som värnar om sin integritet kanske inte uppskattar att ha en flygande videokamera utanför fönstren.

Drönare som flyger där de inte hör hemma kan dessutom utgöra en säkerhetsrisk. Flera gånger har flygplatser tvingats stoppa trafik på grund av drönare.

Amerikanska Battelle har tagit fram ett vapen som kan skydda mot ovälkomna drönare utan att riskera skador på varken drönaren eller egendom. Dronedefender är ett "gevär" som använder radiovågor



för att störa ut signalerna till en drönare på upp till 400 meters avstånd.

Eftersom drönare har säkerhetssystem som oftast får dem att landa direkt om de tappar kontakten kommer Dronedefender inte leda till några krascher. Utan kontakt kan den som styr drönaren inte heller aktivera andra nödfunktioner eller ta emot video från kameran.

Överljudsplanet flyger till USA på 4 timmar



1 800 kilometer i timmen. 1,5 gånger ljudets hastighet. Så snabbt ska överljudsplanet Aerion AS2 kunna flyga. Nu är det klart att Flexjet är den första köparen av det revolutionerande planet. AS2 presenterades första gången i september 2014. Planet är det första överljudsplanet

för passagerare sedan Concorde. Enligt tillverkaren Aerion ska flygtiden mellan Paris och Washington D.C. kortas med tre timmar från drygt sju timmar till drygt fyra timmar. Flyg mellan San Francisco och Singapore ska gå sex timmar snabbare.

EU Kommissionen godkänner stöd till Sundsvall och Skellefteå

EU kommissionen har godkänt flygplatserna Sundsvall-Timrå Airport och Skellefteå Airport begärda undantag (s.k. SGEI) för sin offentliga finansiering. Det här är ett mycket viktigt och efterlängtat beslut som visar betydelsen av våra regionala flygplatser i Sverige.

EU-kommissionären för konkurrensfrågor Margrethe Vestager kommenterar beslutet med: ”Flygplatserna Sundsvall-Timrå och Skellefteå bedriver verksamhet i glesbygdsområdena Västernorrland respektive Västerbotten. Kommissionen har konstaterat att den ersättning som de erhåller är nödvändig för att binda samman medborgarna och företagen i dessa två områden med resten av Sverige och EU.”

Flyget ökar

Antalet flygplansrörelser i svenskt luftrum ökade med drygt 1 % 2015 och uppgick till 712 000. Under 2000-talet var det bara 2008 som antalet rörelser var högre. Det visar LFV:s trafikstatistik för fjolåret.

– Statistiken visar att flyget är viktigt för Sveriges tillgänglighet, både inom landet och med omvärlden, säger LFV:s kommunikationsdirektör Elisabeth Lindgren.

Av de tre trafikkategorierna inrikes, utrikes och överflygare var det överflygare som stod för den största ökningen under 2015 – drygt 2 %. Utrikes ökade med 1,3 % medan inrikes minskade med 1,5 %. Överflygande trafik utgör drygt 40 % av den totala trafikvolymen och är trafik som varken startar eller landar i Sverige.

Det finns förstås ett starkt samband mellan uppgången i antalet rörelser och det faktum att Stockholm Arlanda Airport slår passagerarrekor med över 23 miljoner passagerare 2015. – Merparten av överflygarna i svenskt luftrum är trafik mellan



Asien och Europa. Inrikes rörelser minskar samtidigt som antalet passagerare ökar. Det innebär bättre beläggning i flygplanen vilket är positivt för miljön, säger Elisabeth Lindgren.

Ser man till utvecklingen under året minskade trafiken i månaderna januari och oktober, övriga månader ökade trafiken

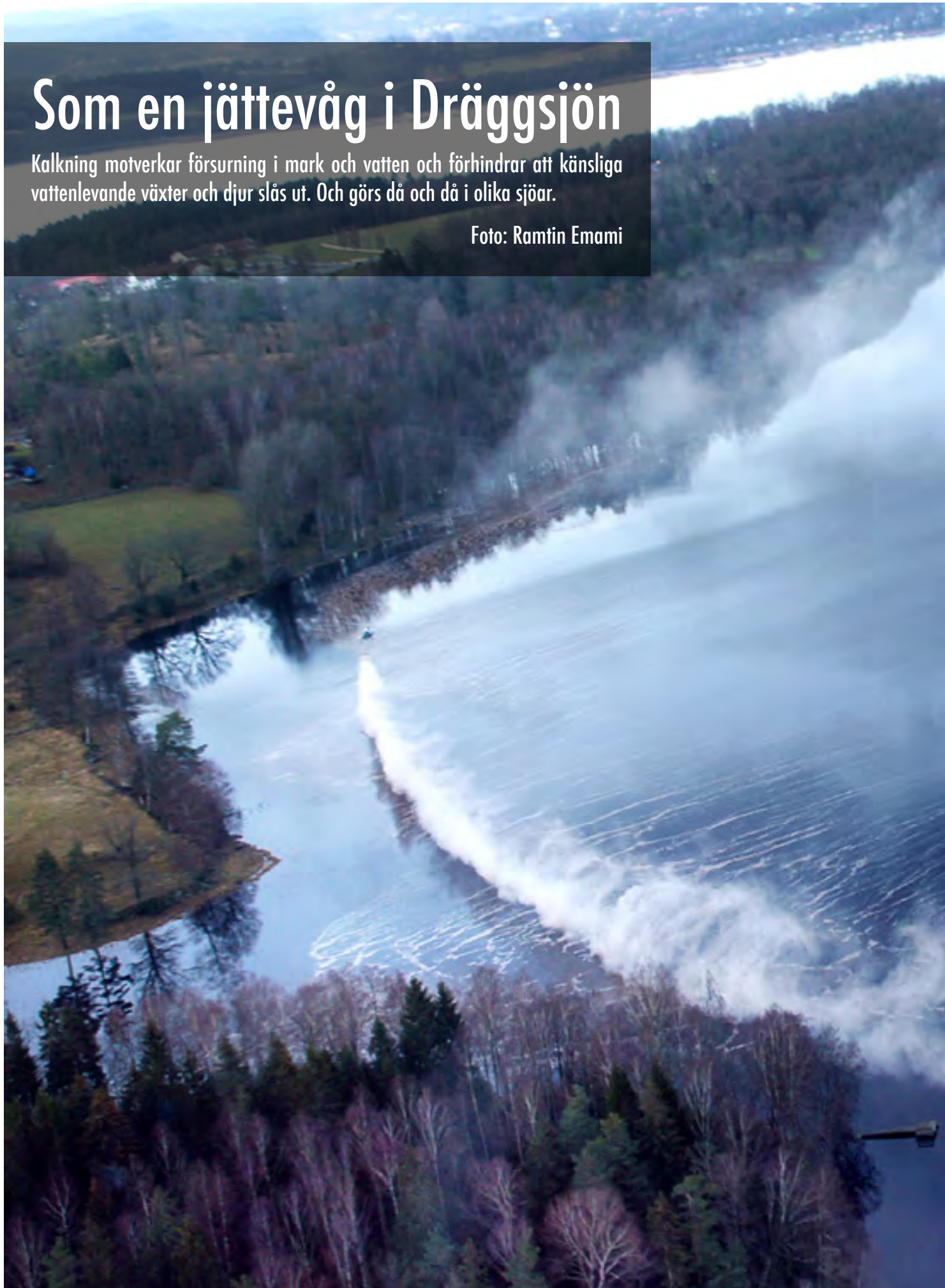
jämfört med samma månad 2014. Störst ökning var det i december då trafiken ökade med drygt 3 %.

– Statistiken för EU från Eurocontrol för helåret 2015 är inte klar ännu, men novembersiffrorna pekar på en ökning kring 1,5 % för 2015, säger Elisabeth Lindgren.

Som en jättevåg i Dräggsjön

Kalkning motverkar försurning i mark och vatten och förhindrar att känsliga vattenlevande växter och djur slås ut. Och görs då och då i olika sjöar.

Foto: Ramtin Emami





Det ska märkas



Märkning av overallen ska ske på följande sätt

- Höger arm sätter vi FLYGFÖRARE
- Höger bröst sätter vi VINGARNA
- Vänster arm ska FFK EN DEL AV SVERIGES KRISBEREDSKAP sitta
- Och under namn brickan sätter vi FFK emblemet



SE UPP MED TRYCKET!

För ungefär fem år sedan bestämde jag mig för att gå till en optiker på orten för att göra en synkontroll inför det årliga mötet med flygläkarven.

Kontrollen utföll väl och synskärpan var helt godtagbar. Optikern föreslog sedan att vi skulle göra en tryckkontroll på ögonen. Med en luftstöt och ett instrument kunde trycket avläsas på ögonen.

- Över 35 på båda ögonen, ett alldeles för högt tryck. Du måste omgående åka till akuten på ditt sjukhus för behandling.





Glaukom

Glaukom är en ögonsjukdom som kännetecknas av för högt tryck i ögat. Glaukom kallas också Grön starr och är obotlig. Trycket mäts i och ett normaltryck i ögat är 10-19. Sjukdomen kan leda till blindhet och skadad synnerv.

Dessbättre så kan sjukdomen behandlas med trycknesättande medicin. Ögonen får i så fall en dos droppar. Det finns även andra sätt att behandla sjukdomen till exempel med lacerbehandling.

Behandlingen

Väl inne på Mölndals lasarett fick jag omgående behandling. Trycket i ögonen mättes noggrant och diagnosen blev glaukom. Behandling med ögendroppar påbörjades omedelbart. Jag fick lära mig hur man på ett korrekt sätt skall få dropparna på rätt sätt i ögonen.

Det blev ett antal resor till Mölndals sjukhus och med glädje kunde jag konstatera att trycket så småningom hamnade rätt.

Nu är det alltså fem år sedan jag blev medveten om min glaukom och mina journaler från den årliga tryckkontrollen har regelbundet sänts till Transportstyrelsen. Inga problem så långt.

Med tidig behandling har inga större förändringar på ögonen eller synfältsrubbnings skett.

Nya problem

Såklart är man mycket rädd om sin syn, inte enbart för flygningen.

Jag brukar i god tid gå till min ögonläkare inför besöket hos flygläkaren, för att kolla ögonen och för att få med min journal från ögonmottagningen till flygläkaren.

I år blev det svårt att se de nedersta raderna på syntavlan!

– Icke godkänt för flygning! Läkarens ”dom” kom som en kall-dusch. Skall jag inte få flyga någon mer gång??

– Du har drabbats av grå starr. Dina linser har åldrats och blivit grumliga.

Det går att åtgärda. Du kan få nya linser. Detta kan ske genom ett litet ingrepp i ögat, under lokalbedövning. Vi förstör den gamla linsen med lacer och sätter sedan den nya linsen på plats. Den nya linsen får under inga omständigheter korrigeras bort synfel.

Operationen

Operationen blev odramatisk. Man opererar helst ett öga åt gången. Jag hade turen att få operationen ganska omgående. Kön var vid detta tillfälle mycket kort.

Det aktuella ögat behandlades med droppar och salva en vecka i förväg och lika länge efter operationen. Ingreppet tog cirka 15 minuter och någon smärta upplevde jag inte.

Efter operationen var jag ljuskänslig på grund av att pupillen hade vidgats och av detta skäl oförmögen att köra bil. Det var solglasögen som gällde.

Redan dagen efter insåg jag att synen på det ”första ögat” var avsevärt bättre än tidigare.

Rehabiliteringen

Rehabiliteringstiden är cirka sex veckor och under den tiden skall man inte anstränga sig för mycket. Inget Vasalopp i år!

I bästa fall får jag mitt medical i mars 2016.

Lärdomar

- Be en optiker kolla trycket på dina ögon regelbundet.
- Om du upplever obehag vid bilkörning i mörker, du blir bländad av motsatt trafik, är detta en varningsklocka.
- Kanske problem i landningen??

Har i denna stund inte fått min medical men jag räknar med att vara luftburen i vår! Flygningen betyder mycket för oss, så att det är helt klart att jag är både glad och tacksam för den fina och snabba vård jag fick.

Ingvar Bragd

Glaukom är en ögonsjukdom som drabbar synnerven och påverkar synfältet. Många gånger är den förknippad med förhöjt ögontryck, men numera vet man att glaukom uppträder även vid normalt eller lågt ögontryck.

Glaukom är inte en enda sjukdom, den kan uppträda i flera olika former. Den vanligaste varianten kallas öppenvinkelglaukom. Den karakteriseras av att det kammavatten som produceras och bl.a. gör att ögat ”håller formen” inte kan filtreras ut på normalt sätt, vilket leder till att trycket i ögat stiger. Den här formen av glaukom uppträder vanligen hos äldre personer. Glaukom är oftast en smygande sjukdom, som man inte märker förrän synen är så påverkad att man får problem. Sannolikt har glaukomet i dessa fall debuterat redan i femtioårsåldern.



PIPER PA28 - 140



Piper Aircrafts flygplan är en vanlig syn i våra klubbar och har varit detta så länge vi alla kan minnas. Nämner du Super Cub så får många piloter en sån där drömmande blick. Piloter under flera årtionden fick lära sig grunderna i en Pa18 Supercub. Från 60-talet och framåt har Pipers storhet varit Pa28 som kommit i flera olika modeller som ex cherokee -140, -180, Warrior, Archer.

Mr William Piper som var grundare hade drömmen att alla skulle kunna flyga och bildade sitt bolag 1937. Idag har Piper byggt över 130 000 flygplan som sålts över hela världen.

Många är vi som haft drömmen att kunna flyga och förverkligat den i en Piper.

I slutet av 50-talet var värsta konkurrenten Cessna som den är idag och Piper hade Tripacer som sitt flaggskepp. Det visade sig att Tripacer var 8 procent dyrare att tillverka än Cessna 170. Mr. Piper anlätade flera personer för att ta fram en ny modell. John Thorp hade designat en modell som hette T-18. Utifrån den så tog de fram den första Pa-28 som flögs första gången 10 januari 1960. Den fick namnet Cherokee.

Att Piper Cherokee blev en succé från början är ganska enkelt att förstå. Planet var billigare att tillverka än Tripacer. De hade utgått från en mycket enklare konstruktion. Den var vidare i kabinen än tidigare modeller. Man hade valt en lågvingad modell för att få ner tyngdpunkten och därmed var planet stabilare på marken än högvingade plan när det blåste mycket sidvind. Stabilatorn gjorde att planet kunde göras lättare och fick bättre prestanda. Allt detta gjorde att man fått en vinnande konstruktion. Redan första året hade Piper sått 286 flygplan.

Är en Pa28 lika fantastisk idag som den var för 50 år sedan? Kårchefen provar en raritet en Pa28-140 från 1968. Är den lämplig i FFK:s verksamhet? Är den fortfarande ett bra flygplan?

Vädret är soligt och det är en perfekt dag att ta en tur med ett flygplan. Som brukligt är så måste det göras en daglig tillsyn och det finns några svaga punkter på en Piper. Landningsstället är en svag punkt på en Cherokee. Packningarna på dämparna läcker ibland och i värsta fall sjunker de ihop och dämpningen är borta. En annan del är själva infästningen av landningsstället som sitter fast med 6 bultar. Dessa har vid flera tillfällen lossnat och vid landning så har stället vikt sig. Dessa problem kan man enkelt upptäcka vid en daglig tillsyn. Vatten i tanken är något som är viktigt att kontrollera och de tre dräneringspunkterna är lätta att komma åt. En daglig tillsyn är enkel vilket var tanken med planet för 55 år sedan.

Med fyra snapsar, gasen c:a 10 mm in, pumpen på, magneten på vänster magnet så är det bara att trycka in startknappen och motorn startar. Då motorn på en Pa28-140 inte är så stor kan man i värsta fall rycka igång motorn på samma sätt som man gjort med Tigermoth.

En check att oljetrycket finns kan man

fortsätta checklistan med bland annat magnetkontroll, vakumtryck med mera.

En nackdel med gamla Cherokeeer är att de saknar täspetsbroms. Den enda bromsen som finns är en handbroms. Fördelen med detta är att när man landar så är inte risken att man låser bromsarna vid sättning och sliter ut däckerna i förtid.

Att taxa en Pa28 är enkelt då planet är noshjulsstyrat även om det blåser mycket. Planet känns stabilt och att följa gula linjen är enkelt. Uppställd i banändan vinden med c:a 30 graders infallsvinkel gör att jag har c:a 5 knops motvind. Startprestandan i nollvind säger 1750 fot (530 m) i maxvikt. Handboken tar inte hänsyn till motvind, temperatur eller startvikt. Då temperaturen är 25 grader så är luften tunnare och prestandan sämre men jag har inte uppnått maxvikten som är 2150 pounds (975 kg) vilket i sin tur förbättrar startprestandan. Fältet är 900 meter långt och det är mer än tillräckligt för att kunna uppfylla de prestandakrav för att få starta. Med ett mjukt tryck skjuter jag in gasreglaget och planet accelererar. Vid 60mph roterar jag och flygplanet lyfter. Jag konstaterar att tabellerna verkar stämma ganska bra.

Stigande med 80 Mph så stiger planet omkring 700 fot per minut. Det är ingen raket men den stiger stabilt och är lätt att hålla riktningen med. Med lite höger sidroder så är kulan centrerad och med två varv på sidrodertrimmen så behöver man inte trycka på sidroderet.

Jag stiger upp till 3000 fot för att känna på planet. Med en powersetting på 2350 rpm så flyger planet i 100 knop. Lågfartsegenskaperna på planet är hanterbara. På tomgång och man för spaken bakåt kommer ställen med bufferting. Du kan hålla planet flygande utan att tappa vingen. Gör du en vinkning har den en tendens att ena vingen sjunker igenom. Den är ändå lätt att återta till normalt flygläge igen.

De gamla Cherokeeerna som denna är kända för att kunna "klippa". Det vill säga att i en brant sväng med lite låg fart och lite felaktiga roder för en sväng så kan den



vika sig ordentligt över ena vingen. Flera haverier har skett på detta sätt vid landning. Jag provar på säker höjd för att se om det stämmer. 70 mph och jag går in i en sväng och ansätter för mycket topproder. Jag känner då hur högervingen tappar lyftkraften och planet vrider sig över åt fel håll. Försöker du då skeva emot ännu mer hamnar du i spinn. Genom att följa med i rodren så blir inte manövern så konstig och du tappar inte så mycket i höjd.

Att hamna i detta läge med detta eller något annat flygplan är inte svårt. En Cessna betar sig i stort sett på samma sätt. Skillnaden är att den kommer mer plötsligt med cherokeeen.

Att flyga och göra uppdrag med en Piper är inte svårt. Läger du dig i sväng så försvinner vingen och du ser mer vilket är bra när du ska fotografera. På vänster sida hos piloten finns en ventilationslucka. Den är praktisk att fotografera genom så slipper man plexirutan som ofta är repig eller skitig på klubbplanen. Spanaren måste då vara kunnig att flyga under de moment som befälhavaren fotograferar.

Att landa planet är inte heller något dramatiskt. 90-80-70 och 65 över tröskel gör att planet är lätt att landa. Även i sidvind är den lätt att landa. Denna gamla vinge har lite högre vingbelastning än de Pa28 som har trapetsvinge. Det gör planet mer stabilt i landningsögonblicket. Att göra bedömningslandningar är också lättare än med de som har trapetsvinge. Planet flyter inte lika mycket som till exempel Tecnam 2008 som jag provade i en artikel i förra numret. Att få ner planet på 300 m i nollvind är inte svårt.

Piper Pa28-140 är en bra skolmaskin. Den flyger bra, är billig i drift. För en pilot som är intresserad av att köpa sitt första flygplan så är dessa plan prisvärda. För någonstans mellan 100-150 000 kr kan du få ett luftvärdigt flygplan. Den är perfekt för två personer med bagage.

Nackdelen är att den bara har en dörr att kliva in och ur i. Då planen också är gamla finns risken för högre servicekostnader än för ett nyare flygplan. Gamla plan har ofta en föråldrad radioutrustning vilket kostar en del pengar att byta ut.



Prestanda

Grundtomvikt	619 kg (denna individ)
Maxvikt	975 kg
Tillsatsvikt	356 kg
Startprestanda	1700 fot (maxvikt, vindstilla och 0-klaff)
Landningsprestanda	1080 fot
Fart	75% effekt 130 Mph

+ Låga driftskostnader
Billiga i inköp
Hyfsat bra lastförmåga
Lätta att flyga

- En dörr
Gammal radioutrustning



Vi är många som gjort det både en och två gånger



Det händer alldeles för ofta att vi inte läser kartan ordentligt utan tar det för givet.

Varför händer det att vi flyger rakt in i kontrollerad luft utan att få en klarering?

På en medelstor kontrollerad flygplats som Västerås, var antalet intrång i luftrummet utan klarering så många som 44 gånger under 2015.

Det är en hög siffra som vi alla måste hjälpa till att få ner eftersom alla intrång är en potentiell risk.

– Vi har haft piloter som kommit in i kontrollzonen och vänt samtidigt som de har slagit av transpondern. Det finns de som inte använder transpondern alls och då blir de en fara för annan trafik. Det är

dessutom vanligt är att piloterna stiger till en höjd som de inte fått sig tilldelad, säger Kjell Magnusson på ATC.

– Eftersom transpondern visar positionen även i förhållande till större flygplan så borde den alltid vara påslagen. Det är ett hjälpmedel, fortsätter han.

Om piloten nu skulle komma in i kontrollerad luft utan tillstånd så ska han/hon ändå tala om vilka avsikterna är. ATC hjälper en till rätta, det är ett serviceorgan.

Hur ska vi då minska dessa misstag?

Gå igenom luftrummen varje gång vi gör en pilot check (PC), diskutera med andra luftrumsbrukare, gå igenom kartan ordentligt även om det finns en GPS, se

till att ha en aktuell karta över området.

Om det är osäkert om en tornet är öppet eller inte så ropa upp ändå, det hjälper oss alla. Dessutom ska du som pilot alltid passa berörd tornfrekvens oavsett om tornet är öppet eller stängt. Tornet kan ju öppna under tiden du flyger i området. Du läser väl NOTAM och kontrollerar öppethållningstiderna innan du startar?

Västerås hade i fjol runt 20000 landningar så trots allt är det rätt mycket med 44 rapporter på luftrumsintrång, dessutom finns det ju ett visst mörkertal. Det är troligt att det finns händelser som vi tornet ej uppmärksammat.



Från ena världen till den andra

När dörren öppnas till SAA skolans lokaler befinner vi oss mitt i en hangar omgiven av klassrum och en stor flygsimulator. Runt om går det fullt med nya elever och tittar på flygplanen, instruerade av sina lärare.

Bromma flygskola, som 1999 bytte namn till Scandinavian Aviation Academy (SAA), har utbildat piloter sedan 1963. Skolan lockar elever från olika länder i Europa. SAA rekommenderar att den som vill studera till pilot går på en ”pilot open day,” som finns i Västerås, Göteborg och Malmö. Där berättar representanter från SAA om förkunskapskraven, om arbetsmarknaden och möjligheten att få jobb efter utbildningen.

Flygpsykologisk lämplighetstest är ett krav som flygskolan har. Förutom tester får eleverna gå till en flygpsykolog. Detta för att eleven ska känna sig för om han/hon kan klara hela utbildningen.

SAA utbildar sina piloter på sina skolor i San Diego, USA och i Västerås. Scandinavian Aviation Academy var den första flygskolan i Sverige att utbilda sina elever i ett sammanhållet program där alla tar de certifikat och behörigheter som krävs för

att jobba på ett flygbolag. Sedan januari 2013 bedriver de en statligt finansierad flygutbildning på yrkeshögskolenivå.

Andreas Goodholm och Folke Burmérius är två elever som har ett år kvar av utbildningen.

– Jag kollade på nätet om olika flygskolor men fastnade för SAA som jag tyckte passade mig bäst, säger Folke

– Det är samma sak för mig. Här får vi all utbildning från grunden till färdig pilot och praktikplats på sex månader, säger Andreas innan båda går mot simulatorn.

Hans Johansson en av lärarna på skolan, visar in de båda till att ta plats i cockpiten på denna Boeing. Det syns att de trivs. De sätter med vana händer igång simulatorn.

Hans lägger in dåligt väder men Folke som är kapten på denna simulatortur landar perfekt på bana 19.

Hur är det då att bo och flyga i Västerås?

– Jag skulle inte flytta hit om det inte var för utbildningen men det är bra att bo här. Vi har bostadsgaranti och så är det cykelavstånd till det mesta. Flygningen är jättebra! säger Folke.

– Det finns så många olika luftrum här omkring och flygplatser som Arlanda,

Bromma med flera så det är mycket trafik i området avslutar Andreas.

Gruppen av nya elever skymtar i klassrummen och de som nyss tittade på en Cessna är nu och känner på ett tvåmotorigt flygplan av märket DA42.





Saa:s utbildningar

Scandinavian Aviation Academy bedriver både flyg- och teoriutbildning för flygplan. Saa erbjuder integrerade flygplansprogram (i San Diego och i Västerås) för den som inte har någon tidigare flygerfarenhet och modulära kurser för dem som redan påbörjat sin pilotkarriär.

Saa erbjuder också ett integrerat helikopterprogram för den som inte har någon tidigare flygerfarenhet och modulära kurser för dem som redan påbörjat sin pilotkarriär.

För den som redan påbörjat sin pilotkarriär men saknar vissa certifikat, behörigheter eller kurser för att vara behörig och attraktiv på arbetsmarknaden erbjuder Scandinavian Aviation Academy olika modulkurser.

Läs mer om dessa och ytterligare några utbildningar på www.saa.se





SWENEX 15

Stor marinövning på Västkusten 12 till 21 oktober

FFK-NYTT inbjöds vid juletid till Sjöövervakningscentralen på Kåringberget. Kapten Benny Börjesson, chef för sjöcentralen, mötte upp vid porten. Syftet med besöket var att få information om västkustövningen Swenex 15. SIG-piloten från Halland, Jan Kjellberg deltog också i besöket.

SCENARIO

Sverige har råkat ut för en konflikt med Storbritannien i väster. Orsaken var att Sverige och Tyskland hade tagit initiativ till ökade EU-sanktioner mot Storbritannien i väster och detta har hotat Storbritanniens möjligheter att leverera gas och olja till EU. Sverige ville

med detta minimera EU:s beroende av olja och gasleveranser från Storbritannien.

Blockering av sjöfarten var ett medel som vår granne i väster tog till. Bland annat användes fiskeflottan för att ställa till problem för avsedd för svenska västkusthamnar. Storbritannien använde även sina sjöstridskrafter i omedelbar närhet av vårt sjöterritorium med upprepade kränkningar som följd.

Storbritannien planerade en stor övning utanför Norge i Skagerack och främmande personer hade setts i närheten av Marstrand och skottlossning hade hörts.

Delade meningar mot EU-fördragen rådde i Sverige och omfattande demonstrationer

för och emot förslagen hade rapporterats in i Göteborg. Extrema krafter på högerkanten låg bakom.

Svenska intressen hade också blivit utsatta för allvarliga IT-attacker.

Högkvarteret ger order

Högkvarteret i Stockholm beslöt att ge marinen i uppdrag att snarast genomföra en sjöfartsskyddsoperation i nära samverkan med Sjöfartsverket och Kustbevakningen. En av framgångsfaktorerna är att deltagande enheter delar samma lägesbild s.k. RMP, Recognized Maritime Picture.

Ordern kom omgående till Sjöövervakningscentralen i Göteborg, som har



” Delade meningar mot EU-fördragen rådde i Sverige och omfattande demonstrationer för och emot förslagen hade rapporterats in i Göteborg. Extrema krafter på högerkanten låg bakom. ”

ansvar för det aktuella området.

Till sin hjälp hade man marinens tillförda enheter, spaningsflyg med helikopter och drönare, flygvapnet, Frivilliga Flygkåren.

AIS Automatic Information System (fartygstrafikens motsvarighet till flygets transpondrar) fingerades inaktivt.

SIG Halland kallas in

Frivilliga Flygkåren i Halland fick uppdrag att utföra flygföretag i operationen.

SIG - gruppen i Halland omfattade vid tillfället nio piloter. Två flygplan från Halland deltog i övningen. En pilot från Skåne anslöt med ytterligare ett flygplan.

Basen var Varberg och de aktuella

medlemmarna visade stort intresse för att delta. Uppdragen var oavlönade men ändå synnerligen intressanta för piloterna. Gruppchefen Janne Andersson hade lyckats vässa organisationen maximalt.

Alla SIG-piloterna är välutbildade och i god flygtrim. I stort sett samtliga piloter har I-behörighet.

Havsflygning under hösten kan vara ganska vansklig. Dimma, dis och vind kan ställa till det. I övningsområdets närhet finns ett antal "reservflygfält". Naturligtvis ingår både överlevnadsdräkt och flytväst i den personliga utrustningen och räddningshelikoptern stod i beredskap.

Vädret under perioden var mycket

gynnsamt och alla planerade flygningar kunde genomföras.

Vilket uppdrag fick piloterna?

"Att syna och rapportera avvikelser i det aktuella området". Till att börja med var det sträckan Grebbestad till Strömstad och Hallandskusten. Del av kuststräckan var tidvis ett restriktionsområde. I Göteborgsområdet sträckte sig området upp till 3500 fot.

Traditionell övervakning

Gapfiller (bevakning av område där radarstation slagits ut)

Avsökning i sökruta

Punktmarkering



– Vi fick uppdraget att skanna av kusten. Kuststräckan Onsala - Kullen spanades omsorgsfullt av. Relativt många mål siktades och fotograferades. Hela tiden lämnades information till "Vråken" som Sjöövervakningscentralen heter i flygsammanhang, angående identifierad sjötrafik.

– I övningens slutskede var de marina enheterna var under förflyttning till Östersjön och vi fick i uppdrag att flyga och spana av sträckan ända ner till kusten syd Skåne samt Hanöbukten. Vi fick då ett flygpass på drygt 4 timmar och lyckades upptäcka några mål och fick fina foton som omedelbart sändes till Sjöövervakningscentralen, berättar Jan Kjellberg

Den sammanlagda flygtiden under övningen blev cirka 60 timmar. TBOS användes flitigt och det visade sig att SIG-gruppens piloter har mycket god kunskap i att hantera den.

Det finns några platser som är särskilt känsliga för intrång på Västkusten. Bland andra Brofjorden, Göteborgs hamn och Öresund.

FFK-killarna agerade GAP-iller då en radarstation simulerats utslagen i området. Dessutom samverkade flera besättningar med ASC 890 (en SAAB-340). Övriga uppdragstyper besättningarna var redo att utföra var avsökning av sökruta motsvarande SAR, målgång samt punktmarkering av ett bestämt mål en längre tid.

SAMBANDSCENTRAL

All information samlades i Sjöövervakningscentralen på Käringsberget i Göteborgs hamninlopp. I lokalerna är även Sjöfartsverkets flyg- och sjöräddningscentral (JRCC) och Kustbevakningens regionledningscentral sydväst samgrupperade.

Sjöfartsverkets lotsars ledningscentral som är lokaliserade på annan plats i hamnen kan ändå samverka i ett krisläge.

Sjölägesbilden byggdes successivt upp i sjöövervakningscentralen. Observationer från flygplan och helikoptrar, båtar och från radarstationer i området sammanställs under perioden.

I ett skede genomfördes eskort av fartyg med högt skyddsvärde s.k. HVU (High Value Unit) från position väst Vinga till hamn. I detta fall var det Stena Jutlandica som fick en säker resa.

Övningen genomfördes i spelat "skymningsläge".





» *Havsflygning under hösten kan vara ganska vanskelig. Dimma, dis och vind kan ställa till det. I övningsområdets närhet finns ett antal "reservflygfält". Naturligtvis ingår både överlevnadsdräkt och flytväst i den personliga utrustningen och räddningshelikoptern stod i beredskap.* »

Skulle en allvarlig situation uppkomma på vårt territorium är det tänkbart att en konflikt skulle kunna starta med ett "skymningsläge".

Detta är inte helt okomplicerat då det för närvarande råder oklarhet om vem som kan beordra när sjöfarten skall skyddas, vilka fartyg, hamnar med mera.

UTVÄRDERING AV ÖVNINGEN

Efter övningen har ett antal erfarenhetsgenomgångar ägt rum och Marinchefen anser att övningsmålsättningarna uppnåddes.

Nödvändigheten att öva "skarpt" har visat sig nyttigt. Några inslag i övningen hade inte blivit så bra vilket omgående kan rättas till.

Benny Börjesson:

Jag har mycket god erfarenhet av samverkan med FFK. När vi skall bygga upp en sjölägesbild i min organisation är FFK-besättningarna en stor tillgång. TBOS fungerar numera utmärkt.

- Vädret tillät betydligt fler flygningar än vad vi räknade med sett till att det är oktober månad.
- Samtliga gruppens medlemmar är nöjda

med resultatet av övningen

- Samverkan med ASC 890 var givande men vi hade även sett fram emot samverkan med andra enheter t ex målgång och ledning från fartyg.

- Vi tycker det är konstigt att vi inte fick flyga inom Swenex A-E ens när dessa inte var aktiva enligt ATC.

- Det fungerar mycket bra att operera från Varbergs Flygklubb som sköter logistiken med den äran.

- TBOS är tidvis instabilt troligen på grund av bytet till ny teknik med nya routrar för internetförbindelsen.

Text Ingvar Bragd



FFKare på luftbevaknings- och stridsledningskurs

En disig gråmulen nästan vårvarm decemberdag samlades 20 förväntansfulla FFKare ifrån hela Sverige vid vakten hos StriS i Uppsala.

Nu skulle den efterlängta utbildningen, Ori StriL (Orienterad kurs Stridsledning och Luftbevakning), genomföras.

StriS står för Stridslednings- och luftbevaknings-skolan och är en del av Luftstridskolan i Uppsala. På StriS utbildas blivande officerare som skall arbeta som luftbevakningsoperatörer eller flygstridsledare på någon av Strilbataljonens StriC (stridslednings- och luftbevakningscentraler). En luftbevakningsoperatör arbetar med övervakning av svenskt luftrum och en flygstridsledare leder våra stridsflygplans aktiviteter i luften. På StriS utbildas även officerare som redan tjänstgör i Strilbataljonen genom olika vidareutbildningar. Det kan handla om befattningsutbildningar som leder till nya operatörsroller eller allmänna fördjupningskurser.

Stril genomför också utbildningar för andra myndigheter som behöver en inblick i stril.

Efter en kort introduktion och välkomsttal av skolchefen blev det en presentation av FFK-deltagarna. De flesta deltagarna har kontrakt med FFK och Hemvärnet för uppdragsflyg och det fanns även andra befattningar i deltagargänget. Alla hade höga förväntningar på kursen. Målet med utbildningen är att få en grundläggande kunskap och förståelse för strilsystemet inom Försvarsmakten.

Kursen var mycket bra upplagd med varvade teorilektioner samt praktiska övningar. Det fanns även tid till erfarenhetsutbyte för oss som arbetar inom uppdragsflyg och hemvärnet. Spännande och intressant att få upptäcka och målfölja flygplan inom olika områden. Historien och utvecklingen av strilsystemet i Sverige fick vi en inblick i.



Noterar att det har varit en helt otrolig utveckling inom detta teknikområde.

Kursen var mycket välplanerad och genomfördes med god pedagogik. Stort tack till kurscheferna Oscar samt Madelen för upplägget. Måste ju också berömma de övriga lärarna för sitt stora engagemang och inlevelser i övningarna. Tiden går fort

när det är roligt och intressant och dessa dagar bara rusade förbi. Plötsligt var det dags för diplomutdelning och utvärdering. Tack till alla och hej då innan resan hem började.

Vid pennan Jan Aronsson fakta ovan ifrån Försvarsmaktens hemsida.

MÄRKLIGT MÖTE

Som i en fantasifull visa av Evert Taube, just så var det. Vi möttes ombord på ett seglande skepp, precis som i Taubes "Möte i monsunen". Men vi var på Atlanten, inte som i visan på väg upp mot Röda havet.



Vem det var som först kom på att vi skulle kunna hitta på någonting gemensamt hemma i Sverige är inte glasklart. Där stod vi vid relingen och spejade på flygfiskarna som alltid startar motvinds och sedan snabbt svänger av 90 grader. Faller av som vi seglare säger.

Men där stod vi vid relingen på råriggade skeppet Star Flyers däck, fyratusen kvadratmeter segel över huvudet, blå horisonten om styrbord, Karibien om babord och vi började tala om Frivilliga Flygkåren. Det var flygarna Eva och Christer Dahlgren och Ingmarie och Bengt-Olov Jansson. Dessutom vi seglare, Carina Lernhagen Matz och Erling Matz. Näja, Eva, Christer, Ingmarie och Bengt-Olov är också seglare, men det var vi som var reseledare och föredragshållare under seglingen i vattnen kring Kuba.

Ja, vi hade tidigare också seglat över Atlanten tillsammans men det är en annan historia.

Vem det var som först kom på att vi skulle kunna hitta på någonting gemensamt hemma i Sverige är inte glasklart. Där stod vi vid relingen och spejade på flygfiskarna som alltid startar motvinds och sedan

snabbt svänger av 90 grader. Faller av som vi seglare säger.

Flygarna berättade om Frivilliga Flygkåren på Skavsta och vi berättade om seglingar kring Nyköping, Trosa och Södermanlands skärgård.

Spottavstånd från Skavsta.

Segelleden genom Södermanlands skärgård finns beskriven i en åttahundra år gammal handskrift. Det är den äldsta beskrivningen av ostkustens skärgård. Varför inte flyga längs den slingrande leden som en mås eller kanske hellre havsörn? Inga problem, sa flygarna.

Det är därför vi nu hänger här uppe på 150 fots höjd med hörlurar, mikrofon och säkerhetsbälte. Christer vid spakarna i en Mooney M20J. Bengt-Olov i en Rockwell Commander 112. Stor skillnad mot att segla, men lättare att navigera tycker vi. Det ser ut som ett sjökort i skala 1:1 och vi spanar ner på Vinterklasen, Västra Stendörren, Rågö, Lacka, Fifång, Askön, Herrhamra, Nättarö, Mellsten, Ornö...

Exakt den här leden seglade danske kungen Valdemar Segraren (Sejr på danska) år 1219. Och så här heter samma öar i den gamla handskriften:

winterclasæ, stendor sund, rugö, leckæ, fifang, askö, hærihammæ, nutarn, mæt-helsten, ornæ.

Namnen är sig förvånansvärt lika och den sjuhundraåriga leden slingar fram ungefär samma väg som dagens "Sjö 4:a", den mycket seglade farleden Stockholm-Västervik.

Det är knappast någonting att förvåna sig över. En led som är användbar i dag var naturligtvis användbar även då, särskilt som vattennivån var tre meter högre.

Särskilt intressant är det för oss seglare att se Västra Stendörren så här från ovan. Den krångliga passagen är okänd och finns beskriven i detalj redan av prästen Olaus Magnus år 1555. Hans text i berömda "Historia om de nordiska folken" stämmer än i dag. Så här skriver han i kapitlet "Om trånga pass vid insegling i hamn":

"Särskilt finns en passage, kallad Stendörren, som är mycket farlig, därför att den slingrar sig i alla riktningar genom trånga gatt och halvmånformiga krökar, d.v.s den liknar än en skytisk båge, än en svärdsspets. Denna sjöled undvikes helst av sjöfarande, då det till följd av rådande täta dimmor och mörker, är långt farligare att här taga miste på kursen än på stora öppna havet, även om där skulle rasa den häftigaste storm. Därtill kommer, att ej långt från detta sund lura stengrund hotande under vattenytan, och den som råkar ut för dessa går så att säga levande ned i sin grav."

Den 15 juni 1219 stod Valdemar och ärkebiskopen Andreas Sunesen på en kulle i Estland. De bad Gud om ett under att visa hedningarna. Ner från himlen föll då den rödvita flaggan.

Varför inte flyga längs den slingrande leden som en mås eller kanske hellre havsörn? Inga problem, sa flygarna. Det är därför vi nu hänger här uppe på 150 fots höjd med hörlurar, mikrofon och säkerhetsbälte.

Den gamla beskrivningen som Valdemar Segraren gjorde innehåller inga sådana omdömen. Den är objektiv som Svensk Lots.

Om Valdemar Segraren själv vet vi en del. Det var bland annat han som förde flaggan Dannebrogen till Danmark. Den 15 juni 1219 stod Valdemar och ärkebiskopen Andreas Sunesen på en kulle i Estland. De bad Gud om ett under att visa hedningarna. Ner från himlen föll då den rödvita flaggan.

En gissning är att den var hissad som segertecken på Valdemars skepp under färden hem genom skärgården och Västra Stendörren.

Vi fortsätter vår flygtur norrut och svänger babord vid det lilla stångmärket Saltkråkan strax norr om Dalarö.

Namnet känner i alla fall alla som är födda på 40- och 50-talen igen från Astrid Lindgrens TV-serie med Tjorven, hunden Båtsman och farbror Melker – han som alltid drullade i vattnet.

Där nere under oss ligger nu det benvita sjömärket. Om Astrid Lindgren såg det någon gång är dock tveksamt. Hon hade sin skrivarstuga i Furusund mycket längre norrut i skärgården. Det spännande namnet lånade hon istället från en segelbåt, en Mälär 30:a, som hon ägde under en kort tid i början av 60-talet. Hon köpte den av sin förläggare Hans Rabén.

Vi vänder hemåt mot Skavsta vid den lilla holmen Sverige i Skurusundets norra ände. Litle swethiuthæ skriver Valdemar Segraren som fortfarande hänger med.

Flygturen hem är långt mindre spännande. En seglare bryr sig mycket lite om Järna, Vagnhärad, Västerljug och Tystberga. Sånt är ingenting för seglare, mer för tåg-tokar.

Text: Erling Matz
Foto: Carina Lernhagen Matz



Gubbarna som står vid planet är från v. Bengt Olof Jansson och Christer Dahlgren





De blir bara fler och fler

Vi lever i en föränderlig värld och vi måste hela tiden vara beredda på att utvärdera och anpassa vårt sätt att operera för att hantera nya utmaningar och hot.

Två frågor som uppkommit under 2015 är: risken för kollisioner med UAV och var och hur man skriver tekniska anmärkningar på flygplan.

Både dessa frågor är allvarliga och vi behöver fundera igenom hur vi ska hantera dessa inom FFK.

Incidenter med UAV

Under 2015 har vi fått in flera störningsrapporter på incidenter och nära kollisionstillbud med olika typer av UAV, quodcopter, drönare eller vad man väljer att kalla dem.

De flesta har säker läst om incidenter där man stängt bl.a. Bromma flygplats beroende på UAV-aktivitet i närheten eller inom kontrollzonen. Det är bara några dagar sedan jag läste att vi hade 35 otillåtna flygningar i närheten av flygplatser under 2015. Under 2014 var siffran 3 stycken.

Antalet hobby-UAV ökar kraftigt och mycket snabbt. Snart sagt varje modell-flygintresserad verkar ha vid något tillfälle köpt och flugit en UAV. Utbudet ökar lavinartat och priserna sjunker. En snabb sökning på Google ger 100-tals träffar på företag som säljer olika former av UAV:er i olika storlek och prestanda. Ofta är dessa hobby-UAV:er teknisk avancerade med olika funktioner för styrning, automatiska flygvägar och olika möjligheter att länka bilder till marken.

Regelverk kring UAV

Transportstyrelsen har under en tid arbetat med att ta fram ett regelverk hur dessa hobby-UAV:er får användas för att inte störa normal flygverksamhet. Bl.a. finns det nu en broschyr som enkelt beskriver vilka regler som gäller.

På Luftfartsverkets hemsida finns även en karta där drönarpiloterna ska kunna se utsträckning av kontrollzoner och var man inte kan flyga.

Det hela är naturligtvis bra information. Problemet är att man inte ens vet att man ska leta efter den. Hur når man fram till alla dom som har köpt en UAV så dom vet vad som är tillåtet? Idag tror jag ingen har riktigt svar på den frågan.

Incidenter FFK

Inom FFK har vi under 2015 haft ett antal incidenter med UAV. Ett par av dessa har inträffat vid lågflygning där flygplanet passerat under en flygande UAV. I samtliga fall har besättningen aldrig uppfattat att man varit nära en kollision.

Hur kan vi minimera problemet

Vad kan vi göra för att minimera problemet? Jag tror inte att det finns någon "patentlösning" utan vi måste först och främst vara uppmärksamma på att problemet existerar.

I informationsbladet som Transportstyrelsen publicerat definieras att man inte får flyga högre än 120 meter och inte längre bort än 500 meter. Frågan om en UAV-pilot med bara synintryck kan avgöra vad som är 120 meters höjd. Det är sannolikt

att man kan träffa på UAV:er betydligt högre höjd än så.

Vid varje planering av ett flyguppdrag eller träningsflygning behöver vi fundera över om det kan finnas UAV:er i luften. Det är antagligen olämpligt att planlägga en lågflyglinga i närheten av ett sommarstugeområde eller fotbollsplanen i närheten av ett bostadsområdet. Båda platserna är troliga platser där man kan förvänta sig att det flygs med hobby-UAV:er.

Vi behöver fundera på vilka områden där det är troligt att UAV-flygning kan ske. Och vi behöver planera våra lågflyglingor så att vi minimerar riskerna. Det första steget är att vi är medvetna om att problemet finns och det har vi ju just uppnått...

Den förlorade anmärkningen

Under 2015 har vi sett flera störningsrapporter som visar på ett delvis nytt sätt att skriva och arbete med anmärkningar. Istället för att skriva i resedagboken skriver man bara anmärkningar i elektroniska system. Det betyder att en pilot kanske inte har tillgång till de senaste anmärkningarna innan en flygning.

Under min flygutbildning blev jag lärd att det är självklart att man skriver anmärkningar om man upptäcker något som är fel med en flygmaskin. Att inte skriva en anmärkning är att utsätter nästa pilot för onödigt fara när han/hon inte får veta att något i maskinen inte fungerar eller på annat sätt är ur funktion.

Vi har under 2014 och 2015 haft ett par riktigt allvarliga incidenter som vi direkt kan koppla till att det inte skrivits



en anmärkning i resedagboken utan att "alla i klubben" visste om det, eller har anmärkningen funnits dokumenterade på "annat sätt"

Det verkar vara en trend att man inte längre skriver anmärkningar i resedagboken. Istället skriver man anmärkningar i olika typer av elektroniska system. En del klubbar har tom. gått ut med skriftliga instruktioner till sina medlemmar att man inte ska skriva i resedagboken utan endast i det elektroniska systemet.

Argumentet för att bara skriva anmärkningar elektroniskt och inte i resedagboken kan vara flera. Ett kan vara rent praktiskt. En tekniker ser direkt när man skriver en anmärkning elektroniskt, men inte om

man bara skriver den i resedagboken. Ett annat skäl kan vara att man inte vill grounda en maskin som inte får flyga om det finns öppna anmärkningar. Ytterligare argument kan vara rent ekonomiska, det kostar att skriva en anmärkning som en tekniker måste komma ut och skriva av.

Oavsett skäl är detta en stor potentiell risk för oss inom FFK som inte alltid har tillgång till inloggningar i olika typer av elektroniska system.

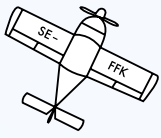
Ta reda på all fakta

Innan vi använder ett flygplan för en träningsflygning eller uppdrag är det självklart och viktigt att vi får ta del av all fakta kring flygplanets status.

Oftast kanske det inte är ett problem, vi är medlemmar i klubben och har tillgång till det elektroniska systemet eller vi har på annat sätt tillgång till all information om flygplanet.

Om vi inte har tillgång till all information eller är osäkra på flygplanets status ska man alltid ta kontakt med flygplansansvarig, ägaren till flygplanet eller en tekniker som ge svar på om det finns några anmärkningar eller problem med flygplanet.

/Hasse Jörnén FC FFK



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Hässlögatan 20
721 31 Västerås

B

POSTTIDNING

FFK Profilprodukter

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom kårstaben? Gö in och beställ i vår webbutik (ffk.se/butik). FFK har inget vinstsyfte med försäljningen utan strävar efter att hålla lägsta möjliga pris. Därför säljs produkterna enbart till medlemmar. Aktuella priser maj 2015. Porto och emballagekostnad tillkommer. Vi reserverar oss för att den önskade varan kan ta slut.



VÄSKA
50 kr



BADLAKAN
150 kr



NYCKELRING
5 kr



NYCKELBAND
Young Pilots eller FFK
5 kr



LINJAL
För navigationsplanering
10 kr



KLOCKA FLYGPLAN
Finns i guld- och silverfärg
100 kr



KEPS
50 kr



TYGVINGE YOUNG PILOTS
10 kr



LÅGFLYGVINGE HV
M90-grönt märke för piloter
inom Hemvärnet.
10 kr



LÅGFLYGVINGE
Lågflygvingen får endast bäras av pilot som
genomfört godkänd lågflygutbildning i FFK
10 kr



FFK T-SHIRT
Stl. S-XXL
60 kr



YOUNG PILOTS T-SHIRT
Svart, stl. S-XXL
60 kr



YOUNG PILOTS T-SHIRT
Vit, stl. S-L
60 kr



SKJORTA
Stl. 15"-17,5"
200 kr



REFLEXVÄST
Young Pilots eller FFK
30 kr



M/87 NATOTRÖJA
Stl. S-XXL
300 kr - 450 kr



FIG-TRÖJA
Dragkedja, stl. S-XL
350 kr



FIG-TRÖJA
Överdrag, stl. S-XXL
250 kr



FFK-JACKA
Stl. S-XXL
300 kr



YOUNG PILOTS-JACKA
Stl. S-L
300 kr