

FFK NYTT

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

Nummer 2 - Maj 2016

Verksamheten som den var 2015

JRCC kan vara din räddning

+

Bättre på marken och önska
att man var i luften...





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: Exaktaprinting

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

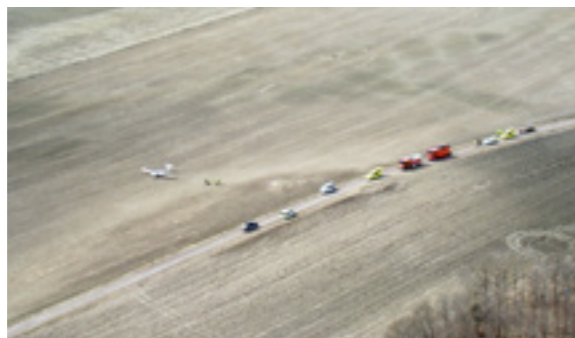
Styrelsen har sitt säte i Västerås

När uppgift om artikel-författare saknas är FFK-redaktionen ansvarig för framtagning och bearbetning 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: 22 juli 2016

I DETTA NUMMER



JRCC vän i nöden!

Vi befinner oss på Sjöfartsverkets nationella Sjö- och flygräddningscentral, benämnd JRCC – Joint Rescue Coordination Center, på Karingberget i Göteborg...

12

Dagboksanteckningar efter skarpt sökuppdrag

29



Övrigt innehåll

- 3 Kårchefen har ordet
- 4 Aktuellt från kårstaben
- 6 Flygchefen har ordet
- 7 Young Pilots 2016
- 8 Smått & gott
- 10 Bilden
- 12 JRCC vän i nöden!
- 14 Verksamhetsberättelse år 2015
- 26 Drömmar kan bli sanna
- 28 Fjällflyg
- 29 Dagboksanteckningar efter skarpt sökuppdrag
- 30 Flygsäkerhet



Fjällflyg

Vad gör man med flygplan när de inte används i FFK? Finns det sådana? Jodå, det gör det visst! Hur man använder dem beror på var i vårt avlånga land man bor...

28



Bild framsida:
En liten flyguppvisning
Foto: Peter Krüger

KÅRCHEFEN HAR ORDET

Svensk krisberedskap behöver stärkas!

Det finns många saker som tyder på att svensk krisberedskap behöver mer resurser i framtiden. Bland det första som många tänker på idag är de klimatförändringar som gör att vi kommer få mer oväder och regn. Våra åar och älvar fylls på från all nederbörd och kommer att få kraftigare vattenflöden. Statens geotekniska institut presenterade 2012 en utredning där vattenflödet i Göta älv kommer att öka med 50 procent.

Tänker vi att vattenmängden i dessa områden ökar med 50 % så kan vi då titta tillbaka i tiden till Surte 1950, Tuve 1977 och Munkedal 2006. Tre stora jordskred som varit i dessa områden och detta under en tid då vi inte har ökat vattenmängden med 50%. Hur många jordskred blir det inte i framtiden där Frivilliga behöver stötta samhället med olika funktioner.

SMHI skriver att om temperaturen ökar med 1,5-2 grader kommer nederbörden att öka med upp till 20%. Tidigare fanns det ganska gott om våtmarker som kunde ta hand om den ökade vattenmängden. Dessa har enligt forskare på KTH minskat i antal de senaste decennierna tack vare vårt jordbruk och brytandet av torvmossar. Detta medför att större områden kommer att få problem med vattenavrinning. Särskilt utsatta områden skulle då vara Skåne, Västra Götaland, Halland och Uppland.

Då våra marker svämjar över och marken mättas uppkommer ytterligare problem. Då marken mättas blir den också mjukare. När höststormarna kommer har träden svårare att stå emot och faller. Kraftledningar rasar, vägar blockeras, Järnvägen står still. Räddningsresurser får svårt att komma fram. Storstäder som inte har el hamnar snabbt i ett kritiskt läge i dagens samhälle.

Att ta hand om alla dessa människor som påverkas av miljöförändringarna är inte staten Sverige rustat för idag. Läger vi då till terrorhot och variation av välfärd både i Sverige men i övriga världen behöver staten Sverige lägga ner mer betydligt mer resurser än vad som görs idag.



Sverige satsar idag c:a 33 miljoner på Frivilliga resurser för den civila krisberedskapen. De frivilliga försvarsorganisationerna äskar medel till utbildningar för nästan det dubbla för att svara mot de önskemål och krav som olika myndigheter ställer. Frivilliga Försvars-organisationerna ger så mycket till samhället, men mer än en klapp vill man inte ge. Tänk på branden i Västmanland. Vad hade hänt om inte frivilliga hade stöttat samhället.

I 55 års tid har FFK tränat sina piloter till att vara en resurs för samhället. Vi tränar för översvämningar, strålningsmätning, krafteldningskontroller, övervakning längs våra kuster, trafikövervakning m.m. Allt för att kunna ge en lägesbild för beslutsfattare vid kriser. Detta till en bråkdel av vad det skulle kosta om samhället skulle ordna detta med ordinarie resurser. Att satsa en krona på frivilligverksamhet kommer att ge mångfalt tillbaka i form av kunniga, arbetsvilliga och stolta medborgare i form av resurser till svensk krisberedskap.

Sverige behöver satsa på de resurser som vill hjälpa till för vi kan och vi vill.

Lars-Göran
Kärchef FFK

FFK

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

Hemsidan

Plötsligt händer det!

Under lång tid har vi försökt att lösa problematiken med att få ut information om våra piloters status i flyggrupperna på nätet. Nu kan du se dig själv och dina kompisar i din flyggrupp. Där får du veta om de är gröna för flyguppgifter. Du loggar in på dina uppgifter och väljer fliken flyggrupper. Då kan det se ut som exemplet nedan.

Alla uppgifter ska vara ifyllda. På samma sätt som med flygplanen så varnas det med röda eller gula markeringar ifall något datum är utgången.

Finns inte dina uppgifter registrerade så får du inte flyga i FFK.

Ny Medarbetare

I början av april började en ny medarbetare på kårstaben. Jenny Lindgren kommer från Hallstahammar och hon kommer att ersätta Anne-Charlotte som har erbjudits jobb i Bålstad kommun med arbetsuppgifter som hon utbildade sig för.

Jenny kommer från Office IT-partner där hon haft liknande arbetsuppgifter. Du kommer garanterat att komma i kontakt med Jenny när du ska delta på någon av våra kurser.

Du når Jenny på telefon 021- 440 33 06 eller via mail på jenny.lindgren@ffk.se.

Flyginsatsgruppens-avtal

Det sker ibland förändringar i våra FIG-grupper utan att vi får information om detta.

Vi gör löpande genomgångar av FIG-avtalen, men nu utför vi en extra koll på alla i respektive FIG-grupp.

FIG-avtal skrivs med de piloter och gruppchefer som är utsedda som operativa i FIG-gruppen. Det finns flera länsflygchefer och CPIL som också står som FIG-piloter.

LfCh, Stf LfCh, CPIL och Stf Cpil ingår i FIG men har en delegation från kårstaben med ett större ansvar och behöver då inte ha det ordinarie FIG-avtalet.

Därför kommer era avtal att sägas upp då ni ändå ingår i FIG:en utifrån er delegation.

Uppdragsrapporter för Brandflyg

Nu när brandflygsäsongen är här kommer några saker att förändras från tidigare år. Från 2016 kommer vi att ha en digital uppgiftsrapport på webben. Du gör som vanligt efter en flygning och rapporterar in flygningen direkt via webben så att vi får in rapporten.

Strax efter månadsskiftet kommer vi att skicka en förfrågan till alla brandflygsansvariga i respektive län för att stämma av att alla flygningar är genomförda. Har ni inte flugit något under den månaden bekräftar ni detta till Anna-Lena.

Använder ni den gamla pappersblanketten kommer vi att begära in en bekräftelse att ni flugit eller inte.

En liten uppmaning är att fylla i även spanare på blanketten.

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.

Stämman

På stämman kommer vi att ta med oss profilprodukter som du kan köpa på plats i en liten FFK-shop. Du kan också förbeställa produkter så tar vi med din order till hotellet. Beställningen kan du göra direkt på FFK:s hemsida.

Larmnumren

Se över era larmrutiner i länen. Vem har jouren 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.

PFT

Tänk på att din lågflygbehörighet inte är giltig om du inte har en aktuell PFT. Har du inte gjort din PFT får du inte utföra insatser för FFK (undantaget brandflyg).

Anmäl dig till kårstaben om du behöver göra en PFT. Vänta inte till sista dagen och du har en övning till helgen. Vi ska ta kontakt med lärare och skicka ut protokoll innan ni får flyga.

Lågflygbevis

I år kommer allas lågflygbevis att gå ut (31 december). Detta kommer att förnyas i december om du har behov av lågflygbeviset. De som har behov som bekräftas av CPIL i länet av lågflygbevis och har genomfört årlig PFT kommer att få det förnyat.

Är det så att någon uppgift saknas i registret exempelvis utgången medical så kommer vi

att avvakta med att förnya lågflygbeviset tills vi fått in alla uppgifter.

UNGDOMEN

Sommarens läger är i slutplaneringen. På flera lokala läger finns det fortfarande möjlighet att anmäla sig till och få en härlig upplevelse. Mer information och anmälan om lägren finner du på Young Pilots hemsida.

Även i år sker samverkan med Bilkåren, FMCK och Sjövärnskåren i ett läger på Uppsala garnison. Här får deltagarna prova på flera olika verksamheter under en vecka. Vi kör terrängbilar, motorecyklar, fartyg och naturligtvis flyger vi.

Till hösten kommer vi också att ha en lägerledarutbildning på kårstaben. Här kommer vi att utbilda 10 personer till att bli lägerledare. Tanken är sedan att dessa ska kunna hjälpa till när vi planerar nästa års lägerverksamhet i landet. Anmälan gör ni som vanligt på youngpilots.se.

Vid osäkerhet kring kontaktväg, använd våra funktionsmejladresser:

flyg rapporter@ffk.se	Flyg rapporter
asr@ffk.se	Störningsrapporter
medlem@ffk.se	Medlemsinformation, cert, flugna timmar m.m.
avtal@ffk.se	Flygplansavtal inkl. försäkringar
journal@ffk.se	Journaler från flygutbildningar ex.vis FFK-PFT
ekonomi@ffk.se	Reseräkningar och allting som har med ekonomi att göra
ovning@ffk.se	Övningsinformation, planerade övningar, rapporter m.m.
karstaben@ffk.se	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 77

Utebliven flygtids- och certifikatrapportering = ingen flygning.

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



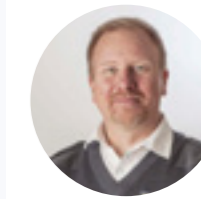
LARS-GÖRAN
KÅRCHEF



HANS
FLYGCHEF



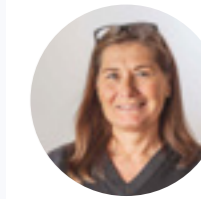
ULF
STF. KÅRCHEF



DANIEL
MIL. KONTAKTER



LOTTA
ADM. KÅRSTABEN



HELENE
ADM. FLYGAVDELN



EMELIE
FAKT. & YP



JENNY
KURSER



ANNA-LENA
FLYGRAPPORTER

Kontaktuppgifter finns på ffk.se

FLYGCHEFEN

Våren 2016 har börjat bra även om vädret har ställt till en del oreda. Noll-gradigt och kraftigt snöfall i mitten av april är inte OK... Det där med global uppvärmning... Jag är skeptisk.

Till slutet av april har vi flugit nästan 800 timmar och fler och fler flyggrupper kommer igång med sina övningar. Jag räknar med att vi från och med nu kommer att flyga ca. 1 000 timmar per månad till årets slut! Målet för året är att vi ska komma över 8 000 flygtimmar i FFKs regi.

Tänk på att rapportera flygningarna så fort som möjligt efter avslutad flygning. Vår elektroniska flyg rapport gör det enkelt och snabbt att rapportera och man är säker på att all information finns med. Det gör det dessutom mycket enklare för Kårstaben att snabbt betala ut rätt ersättning till våra flygplanägare.

Vi har precis genomfört FFKs första utbildningar från från Hässlö flygplats. Det har flugits både kraftledning, SAR/GSAR och väg/järnväg. Det mesta har fungerat bra, men det finns alltid detaljer att slipa på. Glädjande är att vi har etablerat ett mycket bra samarbetet med de andra operatörerna på fältet och fram för allt med trafikledningen.

Västerås Hässlö är en "stor" flygplats med många olika verksamheter som ska samsas om luftrum och resurser. Det gör att det ibland kan bli ganska trångt både i luften och på radion. Trafikledningen hanterar detta på ett mycket professionellt sätt och det fungerar oftast mycket smidigt. Dock kan det vara bra att vara lite förberedd när man kommer på kurs på kårstaben. Kolla gärna igenom den normala radio-fraseologin för en kontrollerad flygplats innan du kommer till kursen så blir det enklare. Vid varje FFK-kurs kommer vi ha med en trafikledare som får berätta hur man vill att det ska fungera och vi pratar lite om fraseologi och klareringar.

Ibland ser man en ny sak och det känns som man blickar in i framtiden. Jag fick en sån känsla för ett par veckor sedan när några från Kårstaben besökte flygmässan Aero 2016 i Friedrichshafen, södra Tyskland.

En flygplanstillverkare ställde ut en ny typ av motorinstallation, en seriell hybrid. Flygplan med elmotorer har vi sett under ett par år, men svagheten ligger fortfarande i batterikapacitet och vikten.

Det nya med denna motorinstallation var att man använder ett mindre batteripaket och en kombination av förbränningsmotor och generator. Genom att kombinera förbränningsmotor/generator och batterier kan man komma upp i effekter upp mot 200 kW (270 Hkr)

Beroende på flygfas väljer man vilken källa som ska driva. Vid taxning använder man ren eldrift och vid start och stigning kombinerar man eldrift och förbränningsmotorn/generator för maximal effekt. I planflykt kan man sen använda överskottsenergin för att ladda upp batterierna. Landning kan ske enbart på



batteridrift. Systemet är redundans och gör att man kan uppnå "tvåmotor-säkerhet i en en-motormaskin" som man skriver på sin hemsida. (För mer information se: <http://www.hypstair.eu/>)

Personligen tror jag att vi kommer att se flera system som detta och kanske öppnar detta på sikt för lite nya lösningar även för våra GA-flygplan.

Glöm inte att kontrollera dina behörigheter innan vårens övningar startar. Du hittar dina, och dina kollegor i flyggruppens, uppgifter direkt på hemsidan. Logga in som vanlig under "Dina uppgifter". Under fliken Flyggrupper ser du datum för certifikat, medical och FFK-PFT. Hjälpt gärna varandra i flyggruppen att hålla reda på datum för de olika behörigheterna.

Om du behöver en FFK-PFT pratar du med din gruppchef, CPIL eller FFK-flyglärare så beställer dom ett PFT-protokoll.

För att få genomföra en FFK-PFT ska du naturligtvis vara behörig som pilot inom FFK, och du ska tillhöra en flyggrupp där man flyger tillståndspliktig flygning ex. vis Sjöbevakning, HV SÖF/KFÖ eller FIG-uppdrag.

Se till att vara ute i god tid så du hinner genomföra PFT:n i god tid innan en planerad övning. Vi använder aldrig övningstid för att genomföra FFK-PFT eller för avrostning. Allt sånt måste vara avklarat innan en övning.

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



Nya medlemmar i Young Pilots



Det blir fler och fler ungdomar i landet som vill engagera sig i Young Pilots, vilket är riktigt kul att se! Nu när sommaren snart drar igång kommer det ytterligare in nya medlemmar som vill prova på vår verksamhet i form av flygläger, flygdagar och andra roliga aktiviteter. Självklart vill vi att alla ska trivas i organisationen och att så många som möjligt vill vara kvar som medlemmar i Young Pilots. Det är därför oerhört viktigt att ni som medlemmar och styrelser ute i landet välkomnar dessa nya medlemmar med öppna armar och ser till att informera om vad Young Pilots är samt vad ni tänkt hitta på för aktiviteter under resten av året i ert län. Young Pilots värdeord är gemenskap, ansvar och respekt. Se till att få med alla medlemmar i gemenskapen, ta ansvar för YP:s fortsatta verksamhet i länen och respektera varandra! Under riksstämman som hålls 21-22 maj kommer en ny Central YP Styrelse att väljas ut. Vi tackar vår gamla Centrala YP Styrelse för de fantastiska 2 år som ni varit med och utvecklat verksamheten. Vi välkomnar också den nya styrelsen och ser fram emot deras idéer för vår fortsatta verksamhet.

Ha nu en grymt rolig sommar i flygets tecken!

Sommarhälsningar,
Emelie

Radar

Det var onsdagen den 4 november 2015 vid 16-tiden som man på kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö fick de första indikationerna om att LFBVs radaranläggningar inte levererade korrekta data till flygledningen. Orsaken kunde snabbt identifieras och åtgärder vidtas.

– När störningen inträffade gick de flygledare som inte kunde använda informationen på radarskärmar över till alternativa sätt för att leda flygplanen, säger LFBVs tekniske direktör Ulf Thibblin.

För LFBV har flygsäkerhet högsta prioritet. Om flygsäkerheten av olika orsaker, ogynnsamt väder eller tekniska störningar, inte kan garanteras reduceras kapaciteten i lufrummet.

Det har de senaste dagarna diskuterats att radarstörningen inte var relaterad till rymdväder utan att det i stället berodde på en cyberattack mot Sverige.

– I vårt utredningsarbete hade vi tidigt med det som en hypotes. Det fanns inget i våra radardata- eller internettrafikloggar som styrkte eller bekräftade en eventuell cyberattack. Dessutom hade vi sambandet i tid med rymdvädet plus att det fanns ytterligare några tekniska orsaker som utslöt en cyberattack, säger Ulf Thibblin. Efter att berörda radaranläggningar hade startats om hade LFBVs flygledare korrekt radarpresentation 45 minuter efter störningen och efter ytterligare 45 minuter var det full kapacitet i lufrummet.

LFBVs radaranläggningar har påverkats på liknande sätt två gånger de senaste 17 åren – 1999 och 2003. Störningen både då och nu inträffade vid solens upp- eller nedgång då solens vinkel är rakt in i, eller i stort sett rakt in i, radaranläggningen.

Enligt expertis på området går det att förutse ett solutbrott men inte dess konsekvenser som exempelvis radiostrålning. Eftersom störningen färdas med ljusets hastighet från solen till jorden finns det heller ingen möjlighet att få en förvarning vid konstaterat utbrott.

LFBVs radaranläggningar runt om i Sverige uppdateras kontinuerligt och de kommer efterhand att kompletteras med en ny typ av övervakning, Wide Area Multilateration, som innebär att LFBV ökar sin robusthet väsentligt.

Frideiechafen - ett måste för allmänflygaren.

Varje år i slutet av april går en av Europas största flygmässor av stapeln i Frideiechafen. Här träffas alla intressanta utställare för att få visa upp sina fantastiska produkter. Mässan börjar på måndagen med flera seminarier ofta för myndigheter och från onsdagen blir det för övrigt branschen. 2016 visade pipistrel tillsammans med Siemens ett flygplan som drevs både av el och bensin. På samma sätt vill alla visa upp sina nyheter på mässan.

Easa har föreläsningar om nya regler och hur läget är med GA-Roadmap. Flera utställare har seminarier där man kan lära sig om hur du hanterar din flygmotor på rätt sätt eller hur du använder nya Garmin vid navigering osv.

Det finns naturligtvis möjligheter att köpa flyggrejer allt från nyckelringar till nya och begagnade flygplan.

Till mässan kan du ta dig via flyg. Antingen att du flyger själv ner vilket tar ca 3 timmar från Malmö. Eller så åker man reguljär. Flera väljer att åka till Zürich och hyr bil där. Du kan också åka tåg till Frideiechafen. Du kan också åka till München och hyra bil. Det tar ca 2 timmar att åka bil från München, något snabbare från Zürich.

Det finns gott om hotell i området då Sydtykland är ett populärt resmål. Det finns enklare gästhus till femstjärniga hotell. Det är bara din plånbok som sätter gränserna. Oavsett så är det välordnat i Tyskland.

Ingenjörer har uppfunnit ett helt nytt sätt att rädda passagerare vid en nödsituation

Undertill på flygplanet ska fallskärmar och även uppblåsbara pontoner installeras.

Den nya designen visar ett flygplan med en kabin som kan kopplas bort i ett krisläge.

Vare sig det är vid start, under flygningen eller vid landning så kan kabinen tas bort och på ett säkert sätt landa på mark eller vatten – och rädda alla ombord, skriver Daily Mail

– Att överleva en flygkrasch är möjligt, säger den ukrainska flygplansingenjören Vladimir Tatarenko, som är hjärnan bakom designen.



Det som är bra är att om du bor långs med Bodensjön så finns det ett tåg som du kan åka med in till Frideiechafen och från centrum går det gratis bussar till mässan.

Om du skulle bli trött på att titta på flygplan eller om du vill se något annat så finns det flera utflyktsmål. 1 timme bort kommer du till Liechtenstein och får uppleva ett av Europas minsta länder. Det finns många slott i Europa och ett känt sådant är slottet i Mainau där vår egen Blomsterprins en gång bodde.

Gillar du shopping är inte Frideiechafen så fantastiskt även om det finns butiker. Däremot att avsluta dagen vid Bodensjön över något gott att äta och dricka är underbart.

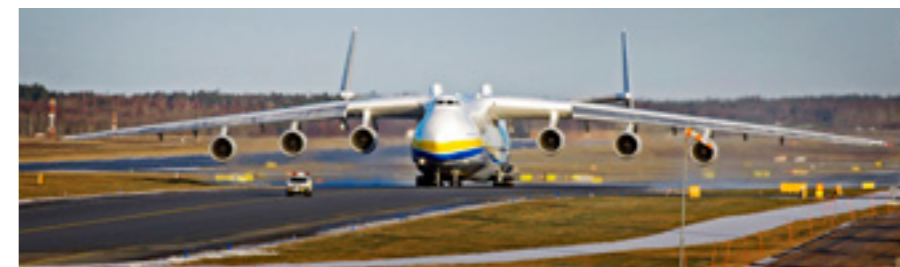
Så till nästa år hoppas jag att du har möjlighet att åka Frideiechafen så kanske vi kan ses där.

Lars-Göran Johansson



Världens största flygplan är inte Airbus A380, utan Ryska Antonov AN-225

Med en spännvidd på 88,40 meter, max startvikt 640 ton och en max hastighet på 850 kilometer i timmen så är AN-225 det största flygplan som byggts. A380 med "bara" en spännvidd på 79,80 meter och max startvikt på 590 ton får vackert ligga efter men Airbus är snabbare med en max fart på 953 kilometer i timmen.



Allmännyttan av brandflyget



Lördagen den 2 april anordnade FFK-G:s FIG-grupp en övning med "avrostning".

Förutom FIG-gruppen deltog även flygchef Anders Gröndahl som även utförde några FFK-PFT under dagen.

När länsflygchef Rolf Lundström utförde sin FFK-PFT med SE-LVY kunde konstateras att flera gräs- och lövbränningar utfördes på olika platser. Vid slutet av FFK-PFT upptäcktes en kraftigare och mörkare rök i trakterna av Toftaholm i Ljungby kommun. Vi beslutade att omgående bege oss till platsen. TBOS-utrustning medfördes men tyvärr ej RAKEL-apparater då Länsstyrelsen begärt att "få in" dessa för omprogrammering. När vi var på plats kunde konstateras att en ladugårdsbyggnad var övertänd samt att räddningstjänst ej var på plats. Vi fotograferade området

samt tog via flygradion kontakt med FIG-gruppchefen på Feringe som via mobiltelefon kontaktade SOS. SOS var tacksamma över hjälpen och informerade att insatsstyrka var på väg till brandplatsen samt utbad sig om assistans från FFK över brandplatsen då man befärade spridningsrisk. FIG-gruppchef Leif Nilsson tillsammans med spanare Jan Hermansson gav sig därför omgående upp med SE-MGB och avlöste LVY efter det att LVY konstaterat att räddningstjänsten nu var på plats. När MGB var på plats kunde konstateras att c:a 300 meter längre bort hade en mindre gräsbrand startat som omgående togs om hand av räddningstjänsten. Efter ytterligare en stund upptäcktes ytterligare en brand c:a 2,5 mil bort mot Värnamo. MGB flög då dit för en kontroll. På den-

na plats kunde konstateras att ett äldre boningshus i en mindre by var övertänd och att räddningstjänst ej var där eller ditlarmad. SOS fick via mobiltelefon nödvändig information och kunde göra en utlarmning. MGB cirkulerade över platsen och kunde konstatera att två ytterligare hus var hotade samt att en gräsavbränning på c:a en hektar skett. Räddningstjänsten lyckade rädda de två hotade husen och efter det att såväl räddningstjänsten som SOS var nöjda med vår insats så kunde även MGB återvända till Feringe.

Efteråt kan konstateras att nyttan och beredskapen från FFK är en stor hjälp vid inträffade samhällshändelser samt att det är viktigt att även vid alla övningsstillfällen medföra vår tilldelade utrustning.

Länsflygchef Rolf Lundström och FIG-gruppchef Leif Nilsson.



Ålands hav

Lite så här från ovan.

Havet som inte är stort har ändå ett djup på 301 meter.

Foto: Ludde Larson



JRCC vän i nöden!

Vi befinner oss på Sjöfartsverkets nationella Sjö- och flygräddningscentral, benämnd JRCC - Joint Rescue Coordination Center, på Käringberget i Göteborg. Biträdande räddningsledaren Martin Svensson tar emot. Lokalerna är ljusa och trevliga. Härifrån leds sjö- och flygräddningsinsatser över hela landet. Även Kustbevakningens Region Sydväst och Försvarmaktens Sjöövervakningscentral finns i en väl avgränsad del av lokalerna.

JRCC har 38 anställda inklusive chefer och administrativt stöd. Hela räddningscentralen betjäns av 4 personer med nattjour i övernattningsrum. Under natten finns en extra sjöräddningsledare som bevakar nödkanal 16.

Alla flygräddningsledare som arbetar på JRCC har mångårig yrkesmässig erfarenhet från flyget, antingen som piloter, flygledare, flygledarassistenter, navigatörer eller militära flygstridsledare. Vår guide Martin Svensson är FIG-chef i Halland och har bakgrund som trafikpilot. Sjöräddningsledarna är sjökaptener i grunden.

Flygräddningen får cirka 650 larm per år. Av dessa är cirka 50 flyghaverier av varierande slag.

Vid större räddningsinsatser bildar Sjö- och flygräddningscentralen stab, dvs alla funktioner inom JRCC samverkar. Sjöräddningsledarna bistår flygräddningsledarna och vice versa. Så gjorde man till exempel vid Hercules-haveriet på Kebnekaise 2012.

Spekulationer

Räddningscentralens lokaler är belägna på militärt område och tillträdesmöjligheterna är med andra ord begränsade.



All pressinformation vid större händelser sköts av Sjöfartsverkets kommunikatörer i Norrköping, primärt för att avlasta JRCC från medietryck.

FFK fick trots ovan nämnda restriktioner inbjudan till JRCC, vilket vi är mycket tacksamma för.

Det händer ganska ofta att privatflygare flyger över öppet vatten. En del har i alla fall funderat över vad som skulle hända om motorn inte vill vara med ute till havs!

Nu gavs chansen att få ett ord på vägen med följande exempel.

Under en flygning till Tyskland drabbas en besättning på uppdrag av det som "inte får hända". Flygplanet befinner sig på flygnivå 85 mellan Anholt och Grenå. Motorn hostar till och stannar. Propellern står still. En nordostlig vind på 20 knop vid vattenytan. Vattentemperaturen är cirka 10 grader. Någon återstart kan det inte bli tal om. Det verkar som om motorn har

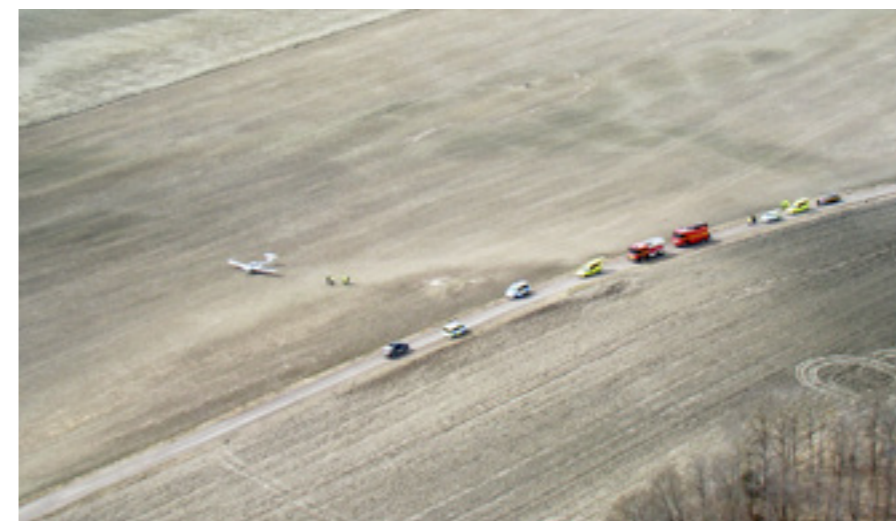
skurit. Inom 10 minuter kommer planet att nå vattenytan.

Johan Beischer, räddningsledare vid Sjö- och flygräddningscentralen ger följande råd:

Man får aldrig ge upp, det finns för det mesta en utväg!

Eftersom ni i exemplet flyger över internationellt territorium har ni lämnat in färdplan och därmed har JRCC ett underlag för att bedriva eventuell efterforskning.

Dessutom hoppas vi att Ni har förberett Er noga. Överlevnadsdräkt noggrant påtagen och flytväst skall sitta på plats. Nu för tiden har många piloter börjat att ta med en flotte utifall nödländning på vatten skulle bli aktuellt. Det kan tyckas besvärligt och onödigt dyrt. Men tänk tanken om man skulle ligga där i vägskvalpet och fundera över den flotte som inte finns...



Nödanrop, transponderkod 7700. Finns ett fartyg i närheten – försök nödlända i närheten!

När JRCC får larm om befarat haveri aktiveras en räddningsoperationen omgående.

I de aktuella farvattnen kan du ändå få ligga i vattnet ungefär en timme innan räddningshelikoptern är på plats. Att ta sig ur ett flygplan som slagit runt vid kontakten med vattnet är krävande. Övning är oerhört viktig. Vädret är också mycket avgörande för lyckad utgång.

Ständig kontakt

Plötsligt kommer det in ett larm från Linköpingstrakten via SOS Alarm. En 70-årig man har gått genom isen.

Räddningsledare Stefan Johansson positionsbestämmer händelsen och efter en bedömning av fakta från inringaren tas ett beslut om att sända en räddningshelikopter till platsen.

Första larmet var inte riktigt avslutat då nästa kom. Ett trafikplan på väg till Israel hade enligt vissa källor bombhotats. Personalen vid räddningscentralen följde planet genom Sverige och Sjöfartsverkets/JRCC ansvarsområde (SRR – Svensk RäddningsRegion som motsvarar FIR) och har ständig kontakt med polis, flygtrafikledning och annan räddningstjänst för att vara beredda om något skulle hända.

Uppföljningen avslutades när planet lämnade svenskt luftrum.

Viktigt

När situationen lugnat ner sig gavs tillfälle till flygsäkerhetsdiskussion.

Flygräddningsledare Stefan Johansson: Vikten av att ha färdplan kan inte nog betonas. Numera är det enkelt att lämna in färdplan via nätet. Det finns många fördelar med den uppföljning som flygtrafikledningarna erbjuder. JRCC tycker att det

är mycket bra om färdplan lämnas vid FFKs flygningar, speciellt vid lågflygsövningar. Några brytpunkter är tillräckligt.

Skälet till detta är att allmänheten ibland kontaktar flygräddningen i tron att dessa flygplan havererar och då kan vi härleda iakttagelsen.

Färdplan skall lämnas in och avslutas, helst från marken då det även kan inträffa något under landning. Om färdplanen inte avslutas inom stipulerad tid inleds en efterforskning.

Anteckna följande telefonnummer för avslutande av färdplan:

08-58554505 Flygtrafikledningen FPC Stockholm/Arlanda

040-501605 Flygtrafikledningen Malmö/Sturup

Hitta på något bra sätt att inte glömma att avsluta färdplan.

Det är mycket positivt om FFK anmäler sina övningar till JRCC i förväg. Lättast sker det via mejl. I speciella fall går det också att ringa JRCC.

En fördel med FFK's flygningar är att JRCC har möjlighet att kontakta FFK per radio och be om en tjänst i samband med räddningsinsats. Kanske att lokalisera ett haveri eller söka efter en saknad båt.

Var beredda på att ni kan bli kontaktade av oss med önskemål om hjälp avlutar Stefan Johansson.

Förmiddagen på JRCC blev som väntat lärorik och stimulerade. JRCCs samarbete med FFK känns naturligt och enkelt,

-Skulle det värsta hända vet vi att det inom FFK organisation finns personal som har kompetens att hjälpa.

Ingvar Bragd



STYRELSENS RAPPORT ÖVER VERKSAMHETEN 2015



FRIVILLIGA FLYGKÅREN

VERKSAMHETSBERÄTTELSE ÅR 2015

FFK LEDNING

Organisationens högsta beslutande organ är riksstämman. Senaste riksstämman avhölls i Eskilstuna den 24 maj 2014.

KÅRSTYRELSE

Styrelsens sammansättning efter riksstämman 2014-05-24

Lennart Myhlback, Ordförande

Ordinarie ledamöter

Tommy Wirén, vice ordförande
Kenneth Wallin
Lage Norberg
Ingemar Grenemark
Rune Leindahl
Conny Svensson
Göran Åhlin
Lars-Göran Johansson, kårchef

Suppleanter

Bengt Olle Nilsson
Eva Lisskar-Dahlgren
Sune Pettersson
Magnus Träff
Bengt Torsek
Ann-Sophie Tersmeden
Magnus Falk
Ulf Karlsson, stf kårchef

Johanna Wintzell och Anna Symmons, adjungerad med fokus på ungdomsfrågor, Fredrik Brandel adjungerad med fokus på juridiska frågor/AOPA, Roger Axelsson adjungerad i kvalitetsfrågor, Hans Jörnén adjungerad som Flygchef.

Revisorer

Patrik Zettergren, (Auktoriserad revisor, Revisionsbyrån Fyrtornet)
Leif Lindelöw, Tommie Rasmusson
Under verksamhetsåret har styrelsen hållit fyra sammanträden. Protokoll från samtliga styrelsemöten har tillsänts alla länsflygavdelningar efter justering.

Juridiskt ombud

Advokat Magnus Jonsson

KÅRSTABEN

Anställd personal vid årsskiftet

Lars-Göran Johansson (Kårchef), Ulf Karlsson (stf kårchef), Hans Jörnén (flygchef), Daniel Jansson (FM-ansvarig), Lotta Andersson (bokföring kårstaben, kurslogistik) och Helene de Mander (bokföring länen, kurslogistik), Hannele Koski (föräldraledig), Emelie Andersson (fakturering/ungdomsverksamhet) Anne-Charlotte Faleke (utbildningskoordinator).

Konsulter/timanställda

Torbjörn Saltzman och Per-Olof Eriksson (kurschef GU lågflyg), Tommy Wirén (projekt. krisberedskapsflyget), Roger Axelsson (kvalitetschef), Martin Trankell (FFK-Nytt), Peter Krüger (ersätter Martin Trankell) och Therese Ekstrand (FFK-Nytt), Johanna Wintzell (ungdom), Towe Falck och Pernilla Jonsson (städ).

Flyglärare

Björn Ahlgren, Bengt André, Anders Bergqvist, Sven Brejding, Kjell Byström, Lars-Erik Eriksson, Anders Gröndahl, Martin Ingfeldt, Lars-Göran Johansson, Ulf Hansson, Stig Huss, Kjell-Åke Jansson, Mats Jerpander, Karl-Johan Kritz, Hans Jörnén, Tomas Kraft, Jan Landin, Arne Nylén, Lennart Näslund, Curt Olsson, Per-Olof Olsson, Peter Privér, Gunnar Pettersson, Roland Ratama-Thein, Sven-Åke Roos, Torbjörn Saltzman, Christer Siverud, Tommy Sundqvist, Pär Svensson, Martin Trankell, Hans-Erik Wiklund, Bert-Ale Wählin och Tomas Ädling.

Ledningsfunktionärer i Länen (gällande 2015-12-31)

Län	Länsflygchef	Stf länsflygchef	Chefpilot	Stf Chefpilot
AB	Christer Dahlgren	Peter Lovén	Martin Ingfeldt	Fredrik Wengelin
C	Sune Pettersson	Ulrik Jansson	Magnus Träff	Andreas Andersson
D	Bengt Torsek	Lars Andersson	Rune Leindahl	Anders Eriksson
E	Björn Ahlgren	Lennart Persson	Björn Ahlgren	Lennart Persson
F	Jörgen Hjort	Göran Svensson	Pär Svensson	Daniel Sonnerfjord
G	Rolf Lundström	Ingemar Henricsson	Anders Gröndahl	Sebastian Willstedt
H	Bo Forsberg	Anders Thulin	Christer Siverud	Vakant
I	Jan Åhlberg	Vakant	Johan Löfström	Vakant
K	Torsten Norberg	Ingemar Olofsson	Per-Olof Eriksson	Åke Bergvall
LM	Bengt Olle Nilsson	Jöran Blom	Mats Jerpander	Ulf Hansson
N	Ingmar Andersson	Björn Blommegård	Svante Andersen	Björn Blommegård
O	Göran Åhlin	Magnus Falck	Magnus Falck	Karl-Johan Kritz
P	Ingvar Bragd	Eiwy Isaksen	Conny Birgersson	Anders Fagerlind
R	Nilsmartin Karlsson	Leif Lindelöw	Leif Lindelöw	Vakant
S	Göran Arvidsson	Daniel Jansson	Benny Öhqvist	Vakant
T	Per Lindsten	Stig Holm	Anders Bergqvist	Kalle Kovacs
U	Ann-Sophie Tersmeden	Lars Svensson	Bo Johnson	Hans Johansson
W	Magnus Andersson	Roland Olsson	Ingemar Brottare	Mats Olsson
X	Richard Jovanovic	Anders Hellström	Stig Huss	Vakant
Y	Lage Norberg	Ulf Lundgren	Kjell Lilja	Lennart Sundström
Z	Sven-Åke Roos	Tom Brantheim	Kjell-Åke Jonsson	Vakant
AC	Klas-Göran Berg	Ulf Ericsson	Sören Bergmark	IvanForsman
BD	Ingemar Hellgren	Ivan Rosenling	Bror Tingvall	Vakant

UPPGIFTER OCH VERKSAMHET

ALLMÄNT

Under 2015 har styrelsen fortsatt arbetet med att anpassa verksamheten till samhällsutvecklingen.

Flyginsatsgrupper, FIG, finns i samtliga län med inriktningen att:

FFK ska vidmakthålla den operativa förmågan och kapaciteten genom Flyginsatsgrupper utifrån den riskbild som finns idag, för att stödja samhället vid extraordinära händelser och göra insatser för att skydda och rädda människoliv.

Lokala nätverk mellan FFK och samverkande myndigheter och organ är viktigt och däri ingår även andra frivilliga försvarsorganisationer.

Försvarsmaktens verksamhet förändras löpnade och FFK har följt utvecklingen och anpassat verksamheten för de nya krav som ställs. Det största arbetet ligger i att rekrytera nya piloter och samtidigt vidmakthålla den operativa förmåga vi har i våra flyggrupper.

Under året har FFK i utbildnings-, övnings- och insatsverksamhet, producerat 7514 timmar flygtimmar jämfört med 7018 flygtimmar 2014. Ökningen beror på att flera uppdrag har utvecklats positivt. Alla flyggrupper har flugit mer än under 2014. MSB har tilldelat mer medel i år till FIG-grupperna än tidigare år. Då dessa kom sent under året har detta inte påverkat flygtidsuttaget nämnvärt 2015.



ORGANISATION

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

Krisberedskapsflyget är organiserat med en till två flyginsatsgrupper, FIG, i varje län beroende på länets storlek. I FIG ingår avtalsbundna piloter som inom 2 timmar efter larm ska kunna utföra olika typer av uppdrag. För rekrytering och ungdomsverksamhet finns en resursgrupp, RG, i länen.

HV flyget är organiserat i Hemvärnsflyggrupper där FFK har ansvaret att rekrytera 8 medlemmar i varje grupp. I Hemvärnet finns även HVUnd-kompanier där två flyggrupper bildar en flygtropp. Alla flyggrupper är knutna till en bataljon med spridning över landet.

Sjöinformationsgrupperna, SIG, är baserade på 5 platser i Sverige. De består av 8 medlemmar i varje grupp och är totalt 32 personer. Gotland och Blekinge bildar en gemensam grupp. Övriga grupper finns i Stockholm, Skåne och Halland.

Antal medlemmar

År	Totalt medlemmar	Kvinnor	Ungdomar
2015	2347	261	639
2014	2308	256	516
2013	2126	274	604

Av ovanstående 2347 medlemmar, är 9 kvinnor, placerade i FIG och 11 kvinnor i HV. I SIG är alla män. Under året har 327 medlemmar slutat och 366 nya tillkommit. Genomsnittsåldern på en FFK-medlem är strax under 45 år.

Länsledningen och medlemmarna i de 23 länsflygavdelningarna lägger ned ett stort arbete för att vidareutveckla FFK. Den operativa verksamheten bedrivs i länsflygavdelningarna.

Tillgången till flygplan för FFK:s utbildnings-, övnings- och uppdragsverksamhet har inte förändrats nämnvärt mot tidigare år. FFK har ett bruksflygtillstånd som bland annat kräver att alla flygplan som används i tillståndspliktig verksamhet ska ha tekniskt service och underhåll i en så kallad kontrollerad miljö. Dessa är betecknade som gröna i nedanstående tabell. De gult betecknade flygplanen får användas för övningar. Flygplan betecknade som röda får inte användas då de vid en viss tidpunkt inte uppfyller kraven.

FFK har i huvudsak avtal med flygklubbarna men även med ett antal privata flygplansägare. FFK kan få tillgång till 195 flygplan varav c:a 130 kan användas i insatser för samhället. FFK har i vissa områden problem att finna flygplan som uppfyller alla krav.

Avtalade flygplan i verksamheten

Län	Antal fpl	Röda	Gula	Gröna
AB Stockholm	22	1	0	21
AC Västerbotten	5	0	4	1
BD Norrbotten	9	1	3	5
C Uppsala	9	1	1	7
D Södermanland	6	1	3	2
E Östergötland	10	4	0	6
F Jönköping	5	0	0	5
G Kronoberg	3	0	0	3
H Kalmar	7	0	2	5
I Gotland	4	2	0	2
K Blekinge	5	1	0	4
LM Skåne	17	2	10	5
N Halland	8	0	1	7
O Västra Götaland	14	2	6	6
P Älvsborg	10	1	2	7
R Skaraborg	7	2	0	5
S Värmland	8	3	1	4
T Örebro	7	1	1	5
U Västmanland	13	0	2	11
W Dalarna	11	4	0	7
X Gävleborg	5	0	0	5
Y Västernorrland	4	2	0	2
Z Jämtland	6	0	1	5
Totalt	195	28	37	130



UPPDRAGET FRÅN MYNDIGHETEN FÖR SAMHÄLLSSKYDD OCH BEREDSKAP, MSB, FÖR PERSONAL I KRISBEREDSKAPSFLYGET, FIG-GRUPPER

Omfattning av utbildningen och utfallet

Kursbenämning	Antal deltagare	
	Budget	Utfall
Grundutbildning UWE-kurs	24	35
Grundutbildning Rek Och Foto	16	16
Grundutbildning Foto & Bildhantering	27	50
Grundutbildning Intro samhället krisberedskap	20	38
Grundutbildning Kraftnätsteori	10	10
Grundutbildning Eftersök av försvunna personer GSAR	8	8
Grundutbildning Lågflyg	14	13
Grundutbildning Lägesbild sjö SAR	8	8
Grundutbildning Kraftnätsövervakning	9	15
Kompletterande Kraftnätsövervakning	22	18
Repetitionsutbildning Kraftnätsövervakning	92	92
Repetitionsutbildning-FIG län	224	224
Regional Samverkansövning	32	32
PFT	157	164
Instruktörskurs	70	67
Summa utbildade	733	790

Det har varit ett uppdämt behov av UWE-kurser på den civila sidan. När det gäller "Grundutbildning intro samhällets krisberedskap" har det inte genomförts tillräckligt med kurser tidigare år och behovet är stort av baskunskaper. Därför har vi investerat med egna pengar i en extra kurs.

UPPDRAGET FRÅN FÖRSVARSMAKTEN (FM) FÖR PERSONAL I HEMVÄRNSFLYG-GRUPPERNA, FFK-HV SAMT FÖR PERSONAL I SJÖINFORMATIONSGRUPPER, FFK-SIG

Vi har inte lyckats att genomföra alla utbildningar som planerats för Försvarsmakten. Överlevnadskurserna har varit extra svåra att genomföra och det har inte funnits underlag till MEK-kursen. Att alla inte gjort FFK-PFT beror på att flera deltagit i någon annan kurs där den periodiska flygtränningen ingår.

På SIG-sidan så har planerade GU-kurser inte genomförts då nya SIG-piloter redan har haft grundläggande utbildningar som lågflyg, formationsflygning och UWE.

På ungdomssidan har utfallet varit mycket bra och endast en kurs blev inställd på grund av dåligt väder (Spaningskurs YP). Denna kurs kommer att slutföras under 2016.

Uppdraget från Försvarsmakten för den krigsplacerade personalen inom Hemvärnet har varit att rekrytera och utbilda efterfrågat antal krigsplacerade piloter i landet. Vid årets slut fanns 278 befattningar för krigsplacering inom FFK-HV. Totalt finns 237 personer i HV-flygorganisationen, varav 10 är kvinnor. Det är en ökning med 14 placerade sedan 2014.

I Hemvärnets underrättelsekompanier ingår 14 av FFK:s 32 flyggrupper. Härigenom tillför FFK Försvarsmakten en viktig flygande resurs för underrättelseinhämtning.

De olika SIG-grupperna styrs av respektive sjöinformationskompani SK Göteborg och SK Muskö. Samordning sker på bataljonsnivå. Sjöinformationsgrupperna har 100 % uppfyllnad.



Kursbenämning	Antal deltagare
GU Spaning HV	33
GU Överlevnad Hv sommar	6
GU Överlevnad Hv vinter	0
GU-Chefsmöte HV	30
GU-Låg HV	12
GU-MEK HV (inställd)	0
GU-SAR UWE HV	17
GU-STRIL HV	22
GU-TBOS HV	40
GU: Foto & Bildtolkning HV	34
GU-Märker HV	5
RU-låg HV	25
RU-Spaning HV	30
KU-FFK-PFT - HV	131
KU-SAR UWE HV	3
GU-Chefsmöte SIG	5
GU-formation SIG	0
GU-låg SIG	0
GU-SAR UWE SIG	1
GU-STRIL SIG	1
GU-TBOS SIG	32
GU-överlevnad SIG	16
GU: Foto & Bildtolkning SIG	0
KU-Instrumentcheck SIG	6
RU-Formationscheck SIG	33
RU-låg SIG	0
Fortsättningskurs Flyg YP	32
Grundutbildning Flyg YP	78
GU-Spaningskurs YP	(10)
GU-Ungdomsutbildning SAM 2015	23
GU-Ungdomsutbildning Luleå	16
GU-Ungdomsutbildning Sätenäs	22
GU-Ungdomsutbildning Uppsala	17
IU: Foto & Bildtolkning	2
IU: CRI-kurs	3
IU: Låg / Rote / Span	6
GU Spaning FV	5

SAMVERKAN MED FLYGVAPNET

Samverkan med Flygvapnet sker genom de olika flygläger som Young pilots genomför på olika flottiljer. Den tidigare utbildade FV-flyggruppen har inte tilldelats några pengar under 2015.

Ytterligare kontakter med FV-ledningen har tagits.

UTBILDNING OCH ÖVNINGAR

Samarbetet med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarsmakten, andra myndigheter och samhällsorgan, med ansvar för den svenska krisberedskapen, är mycket gott.

Detta har underlättat för FFK att uppnå uppställda mål.

FFK har i stort sett kunnat genomföra den utbildnings- och övningsverksamhet som myndigheterna har beställt. Rekryteringen till HV har gått bättre under 2015 än tidigare år. Antalet HV-avtal har ökat, men fortfarande finns vakanser i vissa områden.

Övningsverksamhet bedrivs i länsflygavdelningarna. FIG har fått medel för c:a 4 timmars flygövningsverksamhet per pilot från MSB. HV-piloterna har 8 timmars flygövning per pilot som betalas av FM.

För personalen i FFK-HV har den icke flygoperativa utbildningen skett vid hemvärnsförbanden inom respektive utbildningsgrupp.

All grundutbildning i lågflyg har genomförts vid kårstaben i Nyköping. Lågflygutbildningen är en förutsättning för att FIG, SIG och HV-flyg samt insatsverksamheten inom FFK ska utvecklas vidare och har även en klart flygsäkerhetshöjande effekt.

Kompletteringsutbildning (KU) lågflyg har hög prioritet för att kvalitetssäkra den delen av verksamheten. Under året har KU-lågflyg och PFT-systemet förändrats så att alla piloter i flyggrupperna får årligen träna lågflyg med lärare.

Årets regionala samverkansutbildning, RSU, ägde rum på Eskilstuna flygplats. Besättningar från fyra länsflygavdelningar deltog och övade:

- 1, Störning och skador på kraftledningar.
- 2, Avbrott och skador på järnvägar.
- 3, Störning och skador på vägar.
- 4, Ledning av bandvagnar till skadeplats.
- 5, Insats med kommunal räddningstjänst.
- 6, Informationsöverföring till länsstyrelsen vid översvämning.
- 7, Sjöräddningsinsats.
- 8, Sändning av digitala bilder från flygplan till ledningsorgan med utrustningen TBOS.

Samverkan skedde med Svenska Kraftnät som ställde upp med ett MOLOS fordon, (mobilt-lednings- och sambandsfordon). I övningen deltog även Trafikverket, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen i Södermanland samt räddningstjänsten i Eskilstuna.



Dessutom deltog frivilligorganisationerna, FRO (Frivilliga radioorganisationen), Bilkåren och FAK (Frivilliga Automobilkåren).

För första gången var Young Pilots utbildade spanare med och utförde uppdrag med mycket gott resultat.

Repetitionsutbildningen för både de civila och militära delarna inom FFK har bedrivits på lokal nivå i länen. Utfallet av dessa utbildningar är bra och ledningspersonalen i länen har genomfört väl förberedda och meningsfulla övningar.

Samarbetet med Försvarsmakten, MSB och övriga uppdragsgivande myndigheter har varit ömsesidigt givande inte minst inom insatsverksamheten.

Trafikverket är den myndighet som i insatser nyttjat FFK mest via funktionen tjänsteman i beredskap (TiB), vid exempelvis stormar och översvämningar.

Sammanfattningsvis kan styrelsen konstatera att verksamheterna Hemvärnsflyg, SIG och Krisberedskapsflyget är av hög klass och uppfyller väl de krav och mål som ställs på organisationen.

UTVECKLINGSPROJEKT

Flyginsatsgrupper

Flyginsatsgrupperna fortsätter att utvecklas anpassat till de behov som samhället har i samband med extraordinära händelser och större olyckor. Detta sker genom bland annat regelbundet övande med dokumentations- och rapporteringssystemet, TBOS, och annan utrustning.

Civilt försvar har återigen blivit en realitet och våra flyggrupper måste anpassas även för dessa uppgifter.

Sjöräddning

Sjöfartsverket samverkar med FFK för att utveckla och kvalitetssäkra FFK som en kompletterande resurs inom sjöräddning för insatser vid extraordinära händelser och olyckor. FFK deltar i centrala CSSF-möten anordnade av sjöfartsverket.

Kontroll av kraftledning

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

Strålningsmätning från luften

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

Kontroll av vägar och järnvägar

Trafikverket och FFK vidareutvecklar sin samverkan för att förmedla information vid insatser. Löpande kontakt och deltagande i RSU (regional samverkansutbildning) ger en bra grund för att utveckla verksamheten. FFK har deltagit i planeringsmöten för trafikverket för att förbättra samverkan mellan organisationerna.

Eftersök av försvunna personer

Under året genomfördes lokal utbildning i eftersök av försvunna personer i Värmland. Intresset för samverkan finns hos flera lokala poliskontor och fortsatt verksamhet planeras inför år 2016. MSB är tveksamma till verksamheten även om lokala Polismyndigheter vill använda FFK som förstärkningsresurs. Kontakter har tagits med organisationen Missing People för att utveckla en samverkan och stöd till deras eftersöksinsatser.

Överföring av lägesbild

FFK har utvecklat och är ägare av ett system för överföring av realtidbilder från flygplan till en webserver. Systemet kallas TBOS, Ta Bild Och Sänd. Möjligheten att ge ledningsfunktioner realtidbilder underlättar både operativ ledning och strategiska beslut i samband med extraordinära händelser och större olyckor. Under året har TBOS utvecklats och användningen förenklats. Landsomfattande utbildning och träning av piloter i systemet har gjorts under året.

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

Samband

Kommunikation mellan FFK:s flyg och uppdragsgivarna är en stor utmaning. FFK har inte tillgång till egna terminaler i radiosystemet, RAKEL, som används av blåljusmyndigheter och Svenska Kraftnät, mfl. FFK måste låna utrustning vid varje tillfälle. Detta försenar och i vissa fall förhindrar insatser. Dessutom saknar FFK utrustning för anslutning till de tre typerna av terminaler av olika fabrikat som används av myndigheterna.

FFK har en licens av MSB att vara brukare av nätet men har inga egna terminaler än. Samverkan med FRO och vissa myndigheter sker för att få tillgång till RAKEL.

Projektet om att skapa en Rakel-box för att kunna använda alla modeller av Rakel i flygplan har misslyckats. Nu används i första hand "öronmussla" vilket skapar en del problem vid medhörning.

IR-kamera

Projektet har under året genomförts med en fast installation av en kamera på ett flygplan. Systemet ger stora möjligheter att söka efter till exempel försvunna personer. Det ställs stora krav på operatören av IR-kameran för att detta ska vara en resurs. Men med rätt utbildning och utrustning skulle detta vara en stor tillgång för FFK.



KVALITETSARBETE/FLYGSÄKERHET

För att säkerställa och utveckla flygsäkerheten i verksamheten krävs ett väl fungerande kvalitetssystem för hela organisationen. FFK har en kvalitetsansvarig, adjungerad i styrelsen.

Internrevisioner och liknande aktiviteter har bedrivits såväl på Kårstaben som ute i länen.

Ett rapporteringssystem över piloternas flygtid och utbildningsstatus används för att följa upp att piloter har behörighet att verka som piloter under året. Att sända in uppgifter är en förutsättning för att få delta i övningar eller i uppdrag. I kårstabens administrativa system följs kontinuerligt upp vem som flugit respektive uppdrag och med vilket flygplan.

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

Under året har 1309 flygtimmar kompletterande utbildning av piloter samt kontrollflygningar genomförts centralt. Dessutom har länen genomfört 1455 flygtimmar under övningar i samverkan med myndigheter och internt. För att kvalitetssäkra pilotutbildningen genomförs den centralt för områdena; SAR (search and rescue), spaningsutbildning, Trafikverkets uppdrag, kraftledningskontroll samt formationsflygning.

För att vidmakthålla flyglärarnas kunskap hålls varje år ett flyglärarseminarium. På detta kan FFK kvalitetssäkra alla omfattande utbildningar som FFK:s lärarkår utför i hela landet.

En annan viktig personalgrupp för flygsäkerheten är FFKs kvalificerade chefpiloter i länen. Dessa genomgår årligen ett flygsäkerhetsseminarium för att uppdatera nya regler och öka förståelsen för de risker vi utsätts för.

FFK har under året jobbat med att utveckla sin SOP (Standard Operating Procedures) för FFK:s verksamhet på samma sätt som sker inom det kommersiella flyget. Detta är en del i att förenkla och förtydliga FFK:s Drifthandbok (DHB).

ÖVNING- OCH INSATSVIRKSAMHETEN FÖR UTVECKLING AV SYSTEM OCH PILOTER

FFK bedriver insatsverksamheten baserat på tillstånd från Transportstyrelsen. Grunden för denna verksamhet är att träna besättningarna i verklighetstroga situationer att klara insatser när samhället behöver stöd vid extra ordinära händelser och stora olyckor. Berörda myndigheter informeras kontinuerligt om FFK:s kompetensområden inom insatsverksamheten.

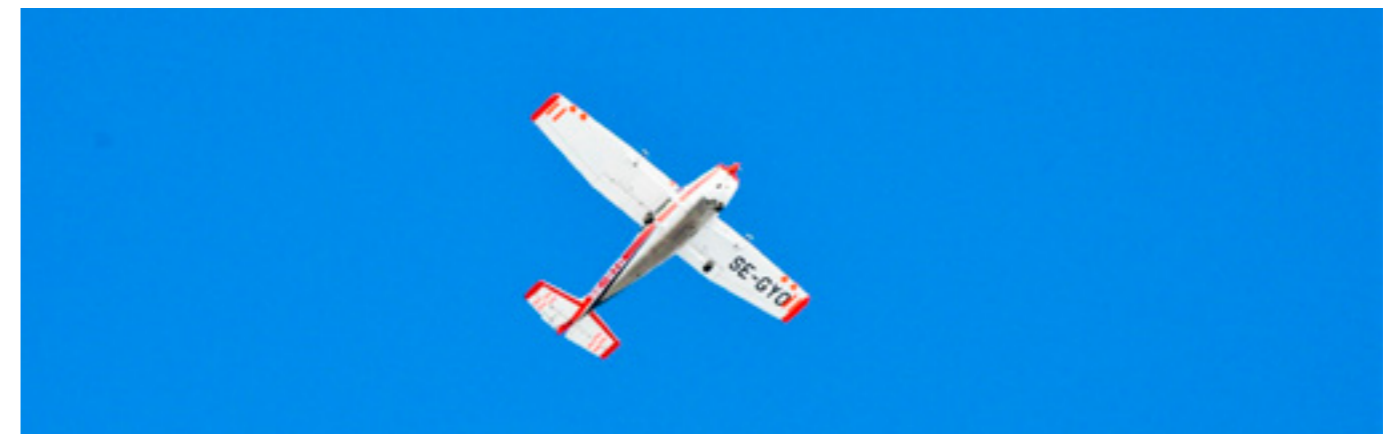
Insatsverksamheten ingår utbildningsuppdrag från civila myndigheter och Försvarsmakten.

Insatsverksamheten baseras på avtal eller annan överenskommelse med civila myndigheter eller Försvarsmakten för att FFK med ideella resurser (piloter och flygplan) ska upprätthålla ett insatsberett flyg i samhällets krisberedskap.

Skogsbrandsbevakning från luften har under året bedrivits av FFK i 10 län med totalt 788 timmar. Samarbetet mellan brandflygare och räddningstjänsten har fungerat mycket bra och vi har återigen visat vilken nytta FFK gör för samhället för att förebygga omfattande skador.

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

FFK:s tillstånd för verksamheten utgör en viktig ram. En vältrimmad ledningspersonal i länsflygavdelningarna är en förutsättning för att tillståndets regelverk uppfylls och ledningspersonalen är ett viktigt stöd för den enskilde piloten.



FFK:S INSATSER FÖR SAMHÄLLET VID ALLVARLIGA HÄNDELSER UNDER 2015

Varje länsflygvadningens flyginsatsgrupp har ett journummer dit myndigheter kan ringa för att begära hjälp. Journumret går till jourhavande pilot som har till uppgift att starta den flyginsats som myndigheten begär. Målet är att ett flygplan med två mans besättning ska kunna vara i luften inom ca 2 timmar efter ett larm. Olika förutsättningar som tillgång till flygplan, väder, m.m. kan dock förlänga utryckningstiden. Under senare delen av 2012 inrättade FFK en ny funktion, tjänsteman i beredskap, TIB. Denne kan nås på telefonnummer 0155212000 dygnet runt och är en förstärkning av FFK:s operativa insatsmöjligheter.

Under året har FFK medverkat vid ett antal akuta händelser som till exempel urspårningen av tåg, övervakning av järnvägsspår, lokalisering av person i sjönöd, eftersök av försvunna personer och ett antal skogsbränder m.m.



REGELVERKET

EASA har under flera år arbetat med ett nytt regelverk för bruksflygverksamheten benämnt Del-SPO (Special Operations). EASA hävdar att vår typ av verksamhet inte ryms inom Del-SPO. Detta gör att verksamheten kommer att fortsätta att bedrivas enligt bruksflygreglerna fram till 2017.

En arbetsgrupp har tillsatts för att utreda om FFK ska flyga enligt statsluftfartsregler. Arbetsgruppen har anlitat extern konsult för att påskynda arbetet.

Transportstyrelsens krav på att flygplan som används i tillståndspliktig verksamhet ska vara i kontrollerad miljö har inte ändrats. Däremot sker en regeländring EASA:s Part-M där kravet på bl.a. CAMO förändras för lätta flygplan. Hur detta påverkar verksamheten i framtiden är ännu oklart.

UTMANINGAR

FFK står inför ett antal utmaningar.

- Flygplanstillgången minskar något och flygplansflottan åldras
- Kostnader för att hålla flygplan flygande ökar hela tiden
- Tillgång till flygplatser minskar
- Statsluftfart eller Special Operations
- Rekrytering av nya piloter
- Civilt försvar
- Att marknadsföra vår verksamhet

FFK:s utmaningar består främst i att få tillgång till flygplan över hela landet. Att kunna säkerställa en verksamhet över hela landet kan innebära att vi måste se på nya möjligheter och prova nya alternativ.

En annan stor utmaning är att behålla de flygplatser som FFK opererar från. I bland annat Stockholms län finns idag endast ett fält med hårdgjord bana (Norrtälje) för allmänflyget. Göteborg City Airports framtid är också hotad och vid en eventuell nedläggning påverkar det FFK allvarligt.

Nästa stora utmaning är att få fler att utbilda sig till piloter. Antalet aktiva piloter sjunker stadigt och för att vända den trenden krävs krafttag. Klubbarna måste ges förutsättningar att satsa på skolning och nya flygplan. Genom Young Pilots skapas ett intresse för flyget, men hur ska de få råd att ta certifikat med stegrande avgifter? Genom ungdomsverksamheten skapas dock en framtid med nya möjligheter.

Med det nya försvarsbeslutet som tagits under 2015 har civilt försvar blivit aktualiserat igen. En omställning och anpassning av FFK:s FIG-grupper kommer att bli nödvändig. Intressant är att se vilken roll våra länsstyrelser kommer att ha.

FFK är för okänt i samhället i stort. Våra samverkande myndigheter känner till oss men en enskild svensk vet inte vad FFK är och vad vi gör. För att få gehör för våra behov och att visa vår insatskapacitet behöver vi bli mer kända av allmänheten.



UNGDOMSVERKSAMHET, YOUNG PILOTS, YP

För Young Pilots har 2015 varit ett spännande år med fortsatt utveckling av verksamheten. Förutom de läger som genomförts runt om i landet har kurserna i YP:s utbildningsstege en stabil plats i verksamheten liksom den fortsatta uppstarten av nya sektioner och deltagande på olika evenemang. Medlemsantalet var 31/12 639 ungdomar vilket gör att YP utgör mer än 27 % av FFK.

Totalt genomfördes 11 läger under 2015. Av dessa var 7 läger lokala, där också flera län samarbetade för att göra så bra läger och med så många deltagare som möjligt. Under ledning av Kårstaben genomfördes 3 regionläger för att möjliggöra för fler ungdomar att åka på läger utöver de som är lokalt arrangerade. De tre regionlägren genomfördes i Luleå, Uppsala och i Sätenäs. Förutom regionlägren var "Bungelägret" ett av de största lägren. Under sommaren genomfördes även ett samverkansläger i Uppsala tillsammans med Sjövärnskåren, Bilkåren och FMCK. Cirka 200 ungdomar har deltagit i sommarens läger. I god samverkan med Segelflygförbundet och deras lokala segelflygklubbar anordnades läger i Mora, Borås, Sjöbo och Alingsås. Via samverkan med segelflygklubbar har stöd erhållits från flygsportförbundet.

Under 2015 genomfördes fyra YP Grundkurs med totalt 74 godkända ungdomar. Under sommaren genomfördes två YP Fortsättningskurs, en på Älleberg och en i Nyköping, med totalt 32 godkända deltagare. YP Spaningsutbildning kunde på grund av väder tyvärr inte genomföras under sommaren 2015 utan slutföras av tio ungdomar våren 2016.

YP har under året firat sitt 10 års-jubileum. Det blev en heldag fylld av spännande föreläsningar, femkamp och middag med liveband på kvällen. Sammanlagt deltog runt 80 personer under festligheterna i Västerås.

Under året startades två nya YP-sektioner i Uppsala och Värmland. YP finns därmed i Blekinge, Jämtland, Borås, Kalmar, Dalarna, Göteborg, Jönköping, Kronoberg, Norrbotten, Halland, Skåne, Stockholm, Uppsala, Värmland och Västerås.

Samverkan mellan FM och ungdomsverksamheten har under året utvecklats ytterligare från ett redan mycket positivt utgångsläge. Ungdomsverksamheten har under året fått ekonomiskt stöd från FM och Stiftelsen Stockholms fasta försvar.

INFORMATION

Information till medlemmar och myndigheter har bland annat skett genom FFK:s webbsida, www.ffk.se, fredagsmail och medlemstidningen FFK-Nytt. Tidningen har under året utkommit med fyra nummer. Några Län informerar också sina medlemmar via egna hemsidor. Varannan vecka skickas ett fredagsmail till ledningspersonalen om vad som sker i verksamheten.

FFK har ett informationsmaterial bland annat i form av roll-ups och s.k. profilmaterial, som medlemmar i flygavdelningarna kan låna. Länsflygavdelningarna har genom att delta i olika frivilligarrangemang, flygdagar, utställningar samt regementsdagar, military wekends och andra viktiga informationsmöten medverkat till att sprida information om FFK som en del av totalförsvaret.

Information från länsflygavdelningarna till kårstaben sker oftast via mail eller telefon. För ungdomsverksamheten används olika sociala medier för att sprida information till medlemmarna.

Sociala medier blir än mer viktiga i framtiden och FFK ska också vara aktiva där.

PERSONAL

Kårstaben var vid årets slut bemannad med 8 heltidsanställda medarbetare. Arbetsmängden att administrera och stödja den omfattande verksamheten är mycket större än den fasta personalen hinner med. Konsulter och timanställda har därför anlåtits i samband med kurser och speciella uppdrag.

EKONOMI

FFK:s ekonomi är fortsatt stabil och årsomsättningen för 2015 var 37,4 MKr.

Av detta har ca 14 MKr betalats till flygklubbar för hyra av flygplan i samband med uppdrag för utbildning och övning. Detaljer finns i bilaga 1 årsredovisning 2015.

LOKALER

FFK:s kårstab har flyttat från Nyköping till egenägda lokaler i Västerås. Huvudorsaken till flytten var att lokalerna i Nyköping var mycket slitna och hyresvärden inte ville rusta upp dessa. Möjligheten kom att köpa Scandinavian Aviation Academy:s lokaler som är väl lämpade för verksamheten. Flytten påbörjades 21 september och kontoret var fullt operativt 1 oktober.



FRAMTID

Styrelsen ser med tillförsikt på framtiden beträffande uppdragsgivande myndigheters intresse för verksamheten.

Totalt sett var medelstilldelningen inklusive organisationsstödet i samma nivå som året innan. FFK får en stor del av den totala volymen frivilligmedlen vilket tyder på stor tilltro till FFK:s verksamhet och att verksamheten bedöms vara kostnadseffektiv.

För 2015 tilldelas FFK ca hälften av ansökta medel från MSB. Detta kommer att medföra brister i utbildnings och insatsorganisationen i framtiden om behovet av nyrekrytering är större än 10% för flygrupperna.

Försvarmakten ligger kvar på tidigare nivåer i tilldelning av medel.

Styrelsens ambitioner är att FFK ska vara en resurs som kan stödja samhället vid extra ordinära händelser och civilt försvar. Av största betydelse är hur organisationen fortlöpande kan förändras för att bli mer anpassad till samhällsutvecklingen med förändrade krav. Internationella händelser påverkar verksamheten inom Sverige och för detta måste FFK rusta sig.

FFK har under innevarande år fått en större betydelse i det fredstida samhället genom nya uppdrag och utvecklingsprojekt. Obemannade farkoster (UAV) har blivit ett viktigare redskap i krisberedskapen. Här ser styrelsen en potential att utveckla och komplettera våra FIG-grupper.

Dialogerna med uppdragsgivarna, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Försvarmakten, är mycket stimulerande och sker i ömsesidigt intresse. Det är, enligt styrelsen, viktigt för FFK:s framtida utveckling att det arbetet fortsätter i en lika öppen och positiv anda.

Det är även mycket viktigt att fortsätta bygga upp samarbetet med andra frivilligorganisationer, intresseorganisationer och flygklubbar. Samarbetet med Frivilliga försvarsorganisationernas samarbetskommitté, FOS blir än mer viktigt i framtiden.

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

Möjligheterna är många och styrelsen avser fortlöpande anpassa och utveckla verksamheten in i framtiden.

STYRELSENS SLUTORD

År 2015 lägger vi nu bakom oss. Vi kan glädja oss åt att det genomförda året medfört en fortsatt god utveckling av verksamheten.

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

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

Vi vill särskilt framföra ett tack till all ledningspersonal: länsflygchefer/stf, gruppchefer/stf, chefpiloter/stf, medlemmar, anställd personal och konsulter för det arbete som Ni lägger ned på verksamheten och utvecklingen av FFK.

Det stöd som FFK erhållit från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarmakten, Trafikverket, Svenska kraftnät, Länsstyrelser och andra samhällsorgan och organisationer har stor betydelse för FFK:s utveckling och förtroendet för FFK:s verksamhet i samhället.

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

Drömmar kan bli sanna



Är man 29 år och kommer från Strömsund, har erfarenhet som dansare och dessutom gillar att fiska röding dyka efter pilgrimsmusslor, så är det klart att man skall bli helikopterpilot!

Cecilia Engwall sökte för cirka ett år sedan till SVENSK PILOTUTBILDNING i Göteborg. Göteborg blev det för att magkänslan så sa. Om man skall bli professionell helikopterpilot får man räkna med att punga ut nästan 800 000 kronor oavsett var man utbildar sig.

Cecilia är mycket fokuserad på uppgiften och är redan klar med CPL-utbildningen. Under hösten 2016 skall gruppen som hon tillhör läsa ATPL-teorin.

– Jag drömmer om att få ett jobb i Fjällområdet, helst i renkötselområden. Min familj finns i närheten av Östersund och såklart vill man hem. Har varit tvungen att flytta en del i mitt liv för att skrapa ihop en del av kurskostnaderna. Det största delen av kostnaden finansieras via CSN. Min man och jag har bott en tid i Norge.

Vid min kursstart här i Göteborg fick jag bo i ett litet rum på skolan. Nu delar jag bostad med 3 kamrater.

Många elever

SVENSK PILOTUTBILDNING (SPU) är nu lokaliserad till Göteborg City Airport. Mycket av den kommersiella linjeflygfarten har flyttats till Landvetter och detta har skapat ett utrymme för skolan. Antalet flygrörelser på Säve var starkt begränsat tidigare. Skolan är privatägd och har lyckats komma över mycket ljusa och trevliga lokaler.

SPU har haft stor tillströmning av elever. 40 elever går idag på en statligt finansierad



integrerad helikopterpilotutbildning.

Dessutom finns på skolan cirka 80 elever i helikopter- och fixvingutbildning.

Det finns gott om flygplan och helikoptrar. Cirka 8 helikoptrar R22, R44 och en EC 120 fanns för dagen i regnigt väder i hangaren. Ett antal Diamond DA 40 och DA 42 kunde och beskådas.

SPU äger också serviceorganisation/serviceverkstad vilket underlättar. De flesta servisar görs på plats och på grund av detta kan mycket flygtid tas ut.

Tester

Det är inte självklart att man skall få plats i flygutbildning på SPU även om man så önskar. Konkurrensen är stenhård.

Cecilia sökte direkt och kallades till test. Bl. annat ingick matematik och prov i spatial förmåga. Och ännu fler tester.

En djupintervju finns också med i uttagningen. Proceduren avslutas med KOMPASSEN, en test av kordinationsförmågan.

Ovan moln

Jonathan Torstensson sökte efter studenten på NA-programmet till flygutbildning.

Han ville bli pilot och hade rätt bred syn på vilka flygplan han ville flyga i en framtida karriär.



– Så länge jag får vistas ovan moln är jag nöjd!

Johnathan antogs efter en recruitment Day under sommaren 2015. Han är nu 19 år och kommer från Öland.

– Min önskan var att arbeta med transporter på något sätt men jag kunde också tänka mig att bli lärare. Jag har släkt i Göteborg och därför beslöt jag mig för att söka till flygutbildning på Säve flygplats

– Jag reste till Göteborg efter min examen sommaren 2015 och anmälde mig till en Recruitment Day för att få information om utbildningen och vilka möjligheter som finns att få jobb efter utbildningen. Min skolunderbyggnad passade fint och jag fick de svar jag ville få och kände mig tillfreds efter den slutliga intervjun. Flyttade sedan till Göteborg och började utbildningen.

Numera är ett psykologisk test obligatoriskt

innan man påbörjar utbildningen.

– Jag anmälde mig också till ett fördjupat psykologiskt test. Hade hört att det nog skulle vara bra att ha i mitt CV.

– Sedan var det bara att börja och just nu är jag redo att gå min första EK. Mycket spännade, jag flyger DA 40.

– Min dröm är att bli flyglärare. Kanske är det den fina flygskolan jag går på som har stimulerat mig. Som sagt var så har jag dragning till lärarjobbet.

Sluligen besöker vi SPU:s kontorslokal som även inrymmer undervisningslokaler i en byggnad utanför flygplatsområdet. Lokalerna sjuder av liv.

FJÄLLFLYG

Vad gör man med flygplan när de inte används i FFK? Finns det sådana? Jodå, det gör det visst! Hur man använder dem beror på var i vårt avlånga land man bor. Bor man nordväst om Dalälven så åker man med fördel upp till fjälls och njuter av solsken, fiskar och njuter av de otroligt vackra vyerna. Men då måste flygplanet vara utrustat med skidor. Och plötsligt blir varje sjö ett flygfält (nästan). Här är några bilder från Anarisfjällen med hyfsat fiske och härliga fjäll.

En perfekt dag börjar med klarblå himmel och -20 grader C. Efter värmning av flygplanet, (helst en super cub), åker man iväg till någon fjällsjö där fisken väntar. Efter paketering av motorn så är det dags att borra första hålet. Sedan gör man upp en eld över vilken man kokar kaffe och lagar mat. Nu har man kommit till det stadiet, där fisken är en bonus. Huvudsyftet med färden är redan uppnådd. Jag kan komma på mig själv att sitta med ett stort leende på läpparna och man tackar vår Skapare att man får

finnas till i denna miljö. Så småningom börjar solen värma ordentligt och man kan gå omkring i bara T-shirt på sjön. Är man på en sjö som är helt omgiven av fjäll så känns det som om man befinner sig mitt i en parabol, det fullkomligen fräser i skinnet. Tack vare "inpackningen" av motorn så är oljetempen fortfarande på grönt värde när man motvilligt skall åka hem efter 5-6 timmar. Onödiga kallstarter vill man inte ha.

Sven-Åke Roos



Foto: Tomas Johansson/ Fjellfotografen



Påbörjar sjöövervakning, under utflygningen har vi kontakt med Sjöcentralen som ger oss dagens övervakningsuppdrag.

Start insats för JRCC 1325 från position N59°25'38" E19°36'59"

Efter tredje dokumenterade målet och ca 45 min in i vårt uppdrag, är vi under stigning till 1000 fot.

Sjöcentralen ber oss sätta kurs mot Vätö kanal.

En sökinsats har påbörjats efter saknad kanotist.

Beskrivning, vit kajak, man klädd i svart jacka och gul flytväst.

Sjöcentralen frågar om vi kan upprätta samband på SjöVHF. Vi ger positivt besked och sätter kurs mot Vätö kanal. Vi har ca 13 min till position för sökstart,

Vätö kanals södra anslutning mot Norrtäljeviken.

Sjöcentralen meddelar att helikopter samt Sjöräddningssällskapet med två båtar också är på väg.

När vi närmar oss fastlandet syd Kapellskär ser vi på det elektroniska sjökortet med AIS att Lifeguard 005 (Sjöfartsverkets räddningshelikopter) har startat från

Norrtälje flygfält och går mot Vätö kanal.

Strax därefter får vi av JRCC/Sweden-Rescue (Sjö- och flygräddningscentralen), besked om att upprätta förbindelse med Lifeguard 005 på flygradion.

Vi har fått visuell kontakt med Lifeguard 005, som är över västra Norrtäljeviken,

"SE-KRG-flygkåren till Lifeguard005 vi har visuell kontakt med dig"

Förbindelse upprättas och jag meddelar att vi avser påbörja sök söderifrån.

Lifeguard 005 säger att han går på 200 fot eller lägre. Vi kvitterar att vi flyger 500 fot eller högre.

Lifeguard 005 och vi anländer samtidigt till Norrtäljeviken/Vätö kanal.

På en ö SV Vätö/Vätö ser vi en kajak uppdragen på stranden.

Eftersom vi har Lifeguard 005 under oss och vill ge dem manöverutrymme på platsen, följer vi vårt uppdrag från Sweden Rescue "gå kanalen norrut men inte längre än till bron".

Vi hinner inte rapportera den siktade kajaken förrän Lifeguard 005 har gjort det på SjöVHF, samt även visuellt verifierat kanotisten välbehållen.

Sweden Rescue meddelar på flygfrekvensen att Sjöräddningssällskapet kommer att gå

fram till kanotisten som efter "helikopterbesöket" börjat lägga i kajaken igen.

Vi går söderut igen, ser Lifeguard 005 lämna platsen, och vi tar några bilder på kanotist samt SSRS båt.

– Slut insats för JRCC 1350 UTC i position N59°38'47" E19°0'3".

Sweden Rescue tackar för vår insats och vi lämnar området och ropar upp Sjöcentralen för att fortsätta ordinarie uppdrag.

Utvärdering:

–Vi samarbetade, arbetsfördelade och samtalade effektivt och mycket bra inom besättningen.

– Extern kommunikation fungerade bra förutom glapp i kopplingsdosa för sjöVHF(repareras snarast).

– Inga svårigheter att förstå dem vi kommunicerade med eller deras instruktioner.

– Jag bedömer att vi använde tillgängliga resurser så bra som möjligt (flygradio, sjöVHF, Ipad, Garmin430, Android navigationskarta, TBOS).

– I mitt(PIC) headset hade jag endast flygfrekvenser och kan konstatera att Sweden Rescue i flygradion gick in klockrent och var språkligt tydliga.

Rikard Epstein

Det är bättre att vara på marken och önska att man var i luften, än att vara i luften och önska att man var nere på marken.

Hur länge kan en pilot som saknar instrument-flygträning, förväntas leva sedan han/hon flugit in i dåligt väder och förlorat den visuella kontakten med marken?

Med anslag från AOPA lät man 20 försökspersoner flyga in i simulerade instrumentväderförhållanden.

Alla dessa "försöks kaniner" hamnade antingen i störtspiral eller i en okontrollerad så kallad berg och dalbana. Proven skilde sig åt endast ett avseende.

Erforderlig tid för de olika förarna att förlora kontrollen över sitt flygplan.

Tidsintervallen sträckte sig från maximala 480 sekunder till minimala 20 sekunder, genomsnittstiden var 178 sekunder det vill säga två sekunder under tre minuter.

Mr K E Chellis från Tallahassee, Florida. Beskrev uttrycksfullt på följande sätt vad dessa 178 sekunder betydde för föraren.

"Himlen är helt molntäckt och sikten

är dålig. Sikten som rapporteras varar 800 meter förefaller nu vara faktiskt snarare 3000 meter. Du är inte längre i stånd att bedöma molnhöjden. Höjdmätaren visar att din höjd är 1500 fot och kartan visar att terrängen under dig når upp till 1200 fot. Där kanske även finns ett torn någon stans i närheten, för du är inte exakt säker på hur långt ifrån färdlinjen du befinner dig, men du har flugit i sämre väder än detta så du fortsätter.

Omedvetet tar du åt dig ratten en aning, bara tillräckligt mycket för att klara det där inte alltför inbillade tornet. Och så utan någon varning är du inne i det. Du stirrar så spant in i den mjölkvita dimman att dina ögon värker men du ser inget. Du kämpar mot känslan i din mage och sväljer men endast för att finna att din mun är torr. Nu inser du att du skulle ha inväntat bättre väder. Det avtalade mötet du skulle

till var visserligen viktigt men inte så viktigt. Någonstans säger en röst – Nu är det ute med dig, nu är det ute med dig!

Du har nu 178 sekunder kvar att leva

Ditt flygplan befinner sig fortfarande på rätt köl men din kompass svänger sakta. Du ger lite sidoroder och ökar trycket mot ratten för att stoppa svängen men det känns onaturligt och du låter styrorganen återgå till sina ursprungliga lägen. Det känns bättre men nu börjar din kompass svänga lite snabbare och farten ökar sakta. Du söker med blicken hastigt över de andra instrumenten för hjälp men allting förefaller nästan obekant. Du är säker på att du skall bryta genom molnen inom några minuter. Det här är bara ett svårt moment. Men du har inte några minuter kvar.



Foto: Bo Johansson

Du har 100 sekunder kvar att leva

Du kastar ögat på din höjdmätare och blir chockad av att se hur den snurrar nedåt.

Du är redan nere på 1200 fot och instinktivt tar du ratten åt dig, men höjdmätaren fortsätter att snurra nedåt. Motor varvet är för högt och farten är nästan uppe vid det röda.

Du har 45 sekunder kvar att leva

Nu svettas du och darrar. Det måste vara fel på styrsystemet för när du tar ratten åt dig

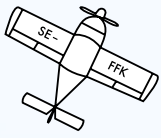
rör sig fartmätarens visare bara ytterligare in på det röda området, du kan höra hur ljudet av fartvinden ökar.

Du har 10 sekunder kvar att leva

Snabbt bryter du ut ur molntäcket. Där är marken. Du kan se horisonten, om du vrider huvudet tillräckligt mycket. Det är en ovan vinkel, för flygplanet ligger nästan helt upp och ned. Du öppnar munnen för att skrika, men det är försent.

Du har inga sekunder kvar att leva

Det är över nu, "gosse".



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Hässlögatan 20
721 31 Västerås

B

POSTTIDNING

FFK Profilprodukter

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom kårstaben? Gå 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