



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 4 - November 2015



Intensiva höstövningar för FLG

YP fyller tio ✚ Flygdestination Afrika ✚ Flygutbildning på TFHS



FFK-Nytt

Tidning för Frivilliga
Flygkårens medlemmar
och samarbetspartners

Ansvarig utgivare:

Lars-Göran Johansson

ISSN 1654-6105

Redaktion och layout:

Therese Ekstrand

Martin Trankell

Peter Krüger

Ingvar Bragd

E-post: red@ffk.se

Tryck: Exaktaprinting

FFK Kårstab

Häslögatan 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 synpunk-
ter 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: 31 januari 2016

I DETTA NUMMER



Sigvard Eriksson flög år 2006
ett flygplan till Mocambique. På
plats i Afrika hände det som inte
fick hända: En flygkrasch.

22

FFK är en organisation i tiden,
och för det krävs utvärdering av
nya flygplanstyper. Vi fick åka
med på en flygtur i nya Tecnam
2008. Håller den måttet?

20



Övrigt innehåll

- 3 Kårchefen har ordet
- 4 Aktuellt från kårstaben
- 6 Flygchefen har ordet
- 7 Stort läger för YP med systerorganisationerna
- 8 Nyheter
- 10 Fototema Makro
- 12 Staben nu på plats i Västerås
- 13 Övningar över Östersjön
- 14 Flyginatsgruppen på spaning i Västerbotten
- 15 Västeråsgrupperna övade med mobilt banljussystem
- 16 Norrtälje ljuspunkt i Stockholms flygplatsproblematik
- 16 Nya restriktionsområden över kärnkraftverk
- 17 Fotograferingsövning med ny version av TBOS
- 18 Young Pilots firade tio år
- 20 Provflygning av det lätta flygplanet Tecnam 2008
- 22 Sigvard Eriksson och hans flygresor till Mocambique
- 26 Ständige FFK-läraren Jan Landin tackar för sig
- 28 TFHS-elever med siktet inställt på trafikflyget
- 31 Profilprodukter från FFK
- 32 Young Pilots spanare Clara Bergstedt bevakade från ovan



Med fokus på mörker, navigering
och spaning spenderade stora
delar av Frivilliga Flygkårens
flyginatsgrupper hösten med
tummen i kartan.

13



Bild framsida:
En PA-28 startar under
Västernorrlands spanings- och
fotograferingsövning tidigare i
höstas. Foto: Andreas Eriksson



Kårchefen har ordet

Tolerans – Inget för den fege!

Varje dag utsätts vi alla för olika prövningar. Prövningar där du som person måste ta ställning till om du ska acceptera händelsen, påståendet eller inte. Det som händer i Syrien med de stora flyktingströmmar som är i vårt närområde påverkar oss alla. Vi hör dagligen om misär och vad vi bör göra.

I dessa tider är det svårt att hitta någon som är helt tolerant. Några av de mest tydliga intoleranta händelserna historiskt är karikatyren på Mohammed. Eller alla händelser där någon på grund av sin hudfärg, kön eller läggning anses vara mindre värd(a).

FFK har i sin värdegrund slagit fast att ingen ska nedvärderas på grund av sin hudfärg, kön eller läggning. Även om vi slagit fast detta är det något som vi alltid måste arbeta med och värna om för det är så lätt att tala nedvärderande om andra och inte vara tolerant.

Att vara tolerant innebär inte att man inte får uttrycka sina egna synpunkter. Demokrati bygger på att alla ska få framföra sina egna åsikter så att man kan komma fram till den bästa lösningen. Det gör att den toleranta personen tolererar den intoleranta. För det är tolerans.

I England talas det ofta om nolltolerans mot hatiska åsikter. I praktiken betyder det noll diskussion och noll frihet.

I FFK ska vi kunna diskutera med varandra ha olika synpunkter, och acceptera varandra för de vi är. Starka övertygelser eller ord leder inte till våld. Förbud eller filtrering får inte bort åsikterna, de drivs bara bort från arenor där de kan bemötas och ifrågasättas.

Kan vi inte föra diskussionen förlorar vi den moraliska auktoritet som ligger i att tolerera och bemöta föreställningar. Då verkar det som om vi förbjuder "farliga sanningar".



Du och jag är förebilder för andra. För alla vi möter är vi förebilder för FFK. Jag har en son i 16-årsåldern. Mina handlingar visar vad han kan göra. Beter jag mig fegt och ynkligt kan jag inte förvänta mig att han agerar annorlunda. Då har jag förlorat min moraliska auktoritet.

– Det är väldigt tydligt i relationen mellan far och son, men det är likadant i hela samhället. Vi måste alla hjälpa varandra och börja ta ansvar för vårt eget agerande och sluta gömma oss.

Under hösten har tolerans och hjälpsamhet fått ett nytt ansikte i och med händelserna i Medelhavet.

Som medlem i en frivilligorganisation har du möjligheten att kunna hjälpa till. Att vara den hjälpare är lika stärkande som för den personen som får hjälpen.

FFK är tänkt att vara den stärkande handen, den toleranta och förstående, men också kritikern när det behövs. FFK ska samordna allmänflyget för bästa samhällsnytta!

Lars-Göran

Västerås

Då vi nu flyttat in i nya lokaler och bytt ort har vi också fått nya telefonnummer och adress.

FFK

Hässlögatan 20

721 31 VÄSTERÅS

021-440 33 00 växel

021-440 33 77 fax

0155-212 000 TIB (enbart för myndigheter)



Dialoger

Dialog med MSB och Försvarmakten har skett under hösten. Vi är nöjda med själva dialogen, men vad resultatet blir vet vi inte förrän i februari 2016. Innan dess kan vi inte meddela vilka kurser som kommer att genomföras nästa år. Vi räknar med att det blir liknande det vi har haft under 2015.



UAV/RPAS

Detta är något som är på frammarsch och det sker en galopperande utveckling. Kårstaben ser att vi måste vara med på detta tåg innan det är för sent. I vår dialog mot MSB har vi ansökt om pengar för att kunna starta upp UAV-flyggrupper. Dessa ska vara ett komplement till våra Flyginsatsgrupper där en myndighet önskar ha lokal översiktsbild över en skadeplats.



NET1

Under hösten har det varit problem med Net1 och de nya 4G routrarna. Net1 har släckt ner de gamla antennerna och satt upp nya vilket gjort att de gamla routrarna har slutat att fungera. Allt eftersom behovet uppstår skickas nya routrar ut till respektive län. Kontakta kårstaben om ni har problem.



Uppdragsrapporter

Det har varit väldigt mycket fel i uppdragsrapporteringen. För att det ska gå smidigt så att flygklubbarna inte behöver vänta på sina pengar är det jätteviktigt att alla uppgifter är korrekt och tydligt ifyllda. Lättast är då att använda den elektroniska rapporten som vi har på vår hemsida.

Ett av de största problemen vi har haft är hanteringen av bränsle, där FFK ska betala bränslet. För att få bukt med detta och göra hanteringen smidigare har styrelsen beslutat att från årsskiftet ha en ny prislista där bränslepriset är fast. Får vi en bränslefaktura till FFK kommer den att faktureras vidare till ägarna och inte som idag dras av på den flygningen.

Detta gör det enklare för alla parter och flygplansägarna kommer inte behöva vänta på sina pengar lika länge.



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.



TUAV

Försvarmakten via K3 i Karlsborg söker piloter för tjänstgöring i underrättelsebataljonen. UAV-piloten ingår i en TUAV-pluton (Tactical Unmanned Aerial Vehicle) och arbetar tillsammans med flygtekniker, sensoroperatörer och inhämtningsledare. Piloten ansvarar för att framföra flygfarkosten både på ett taktiskt och säkert sätt i lufrummet. Piloten planerar, genomför och utvärderar genomförda flygningar tillsammans med övriga i besättningen.

Är du intresserad av detta så hör av dig till oss på kårstaben vi mail på karstaben@ffk.se så förmedlar vi dina uppgifter till rätt person.



R-områden kring våra kärnkraftverk

Från och med 15 oktober 2015 upprättas permanenta restriktionsområden över kärnkraftverken Forsmark, Oskarshamn och Ringhals. Restriktionsområdena är upprättade H24 i en cirkel med 1 NM radie och en höjd på 2000 fot MSL. Undantag finns för militära flygningar och uppdrag för exempelvis Svenska kraftnät med flera. Mer information finns i AIP AIRAC SUP 41/2015



MFL från Transportstyrelsen

Vikten av att följa det som står i flyghandboken: Haverier har inträffat på grund av att luftfartyg har opererats på ett felaktigt sätt. Det är krav på att alla certifierade luftfartyg ska ha en flyghandbok där tillverkaren fastställt instruktioner för bl. a. handhavande av luftfartygets funktioner. Dessa instruktioner måste följas för att säkerställa funktionen hos aktuella system.

I ett särskilt fall inträffade ett haveri på grund av felaktigt utmagringsförfarande vid flygning med ett flygplan utrustat med Textron Continental insprutningsmotor. Motorn kördes med betydligt rikare bränsle/luft-blandning än vad som föreskrivits. Motorn gick därför för kall med påföljden att blyavlagringar samlades i oljesystemet och orsakade stopp av



oljetillförseln. Konsekvensen blev att motorn fick otillräcklig smörjning och skar.



Årsuppgifter

Det är snart nytt år igen och då behöver vi få in alla årsuppgifter. På vår hemsida kan du logga in och själv föra in dina uppgifter för 2015 vilket underlättar för oss på kårstaben. Där kan du också se vilka uppgifter som står om ditt certifikat, medicinska intyget och när du gjorde din senaste PFT.



Flygplan

Den 21 oktober fick vi ett positivt beslut från Transportstyrelsen om nyttjande av LSA-flygplan. Kravet är som vanligt CAMO som tar ansvar för den löpande luftvärdigheten och godkänd Part-145/M verkstad. Det vill säga kontrollerad miljö. Vi vet att många klubbar tittar på dessa typer av flygplan och det känns bra att kunna ge ett positivt besked.



UNGDOMEN

Young Pilots har haft sitt första stora kalas i Västerås. YOUNG PILOTS 10 ÅR! Grattis! I tio års tid har Young Pilots växt kontinuerligt. I dag är vi 721 medlemmar under 25 år varav hela 30 procent av dessa är tjejer. 43 ungdomar har certifikat och är också med i olika flyggrupper. Med ungdomsverksamheten finns det hopp om framtiden. En som visar det är vår ungdomsstipendiat Felicia Thune som fick motta utmärkelsen under jubileet.



FFK-Stämman

FFK planerar att ha sin stämman 21-22 maj i Västerås. Beslut kring detta kommer att fattas på styrelsemötet i december. Detta är ett bra tillfälle för er medlemmar att skicka in förslag till styrelsen. Motioner behöver vi få in före den 31 januari för att kunna handlägga dessa.

Vi vill också 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.

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 deltaga 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:

- Papperskopior till FFK, Hässlögatan 20, 721 31 Västerås
- Scannad bilaga via mail medlem@ffk.se
- Fax 0155-289977

Utebliven flygtids- och certifikatrapportering = ingen flygning.

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



LARS-GÖRAN
KÄRCHEF

021-440 33 01

ULF
STF. KÄRCHEF

021-440 33 02



HANS
FLYGCHEF

021-440 33 07



DANIEL
MIL. KONTAKTER

021-440 33 08



LOTTA
ADM. KÅRSTABEN

021-440 33 03



HELENE
ADM. FLYGAVDELN

021-440 33 04



EMELIE
FAKT. & YP

021-440 33 05



ANNE-CHARLOTTE
KURSER

021-440 33 06



Mejladresser finns på ffk.se

Flygchefen

Efter en något regnig sommar har vi haft en fantastisk fin höst med många övningar och en hel del rapporterad flygtid. Vi bör kunna komma upp till ungefär samma totala flygtid som för 2014, det vill säga drygt 7 000 flygtimmar.



Flytten till Västerås är klar och vi börjar komma på plats. Vi har redan hunnit med att köra ett par flygpass från Hässlö flygplats. Operativt tror jag det kommer det att fungera riktigt bra med ändamålsenliga och fina lokaler, enkel åtkomst till en "egen" platta och ett mycket bra samarbete med tornet och de andra verksamheterna på flygplatsen. Det känns riktigt bra inför vårens flygkurser.

En glädjande nyhet landade på kårstaben för att par dagar sedan. Transportstyreslen godkänner nu att FFK använder CS-LSA-flygplan. CS-LSA-flygplan räknas som normalklassade och har ett godkännande från EASA. Det betyder att vi kan använda CS-LSA klassade flygplan även inom FFKs tillståndspliktiga verksamhet förutsatt att dom är i kontrollerad miljö, det vill säga att de har ett CAMO och ett verkstadsavtal.

Så här på hösten kan det vara på sin plats att påminna om att vi går mot vinterväder och med det en del saker som vi behöver ta hänsyn till. En riktigt bra källa till erfarenhet om bland annat vinterflygning är fortfarande H50P-kompendierna. En del referenser till regelverk är kanske lite inaktuella, men det står mycket klokt i kompendierna och jag rekommenderar alla att ta sig tid och läsa dem. Det finns en länk till samtliga kompendier längst ner på FFKs hemsida.

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 ska finnas på KS
- 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.

För ett par dagar sedan var vi på väg ut för att flyg-rekognosera övningsområden kring Västerås när fick vi ett skarp larm från Trafikverket. Ett tåg har sparat ur i Sala. Eftersom vi alltid har en TBOS-utrustning med oss tog det mindre än 30 minuter innan vi var på plats och kunde leverera bilder från olycksplatsen. Flera av bilderna gick vidare inom både Trafikverket och vidare till departementet.

Återigen ett exempel på hur viktigt det är med träning på vår utrustning och att det är viktigt att alltid vara förberedd! Ett skarpt uppdrag kommer när man minst anar det...

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

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

/Hasse Jörnén
Flygchef FFK



Storläger med systerorganisationerna!

Då var det äntligen dags för Defence Camp! 17 ungdomar från Bilkåren, Sjövärnsskåren och Young Pilots deltog och varje organisation ansvarade för en heldag med både praktiska moment och lite teori. Basen för veckan var Uppsala garnison.

Första dagen bestod av inryckning och team-building där vi deltagare blev indelade i grupper för att sedan ta oss an dom uppgifter vi blev tilldelade, där bland annat orientering och matlagning på stormkök stod med på listan.

Dag två var Sjövärnsskårens dag, under denna dag fick vi prova på segling, rodd och motorbåt samt få en liten föreläsning om Sjövärnsskåren. På Roddbåten blev vi lärda olika kommandon gällande hur man ska ro och sedan olika tekniker. Själva rodddelen avslutades med en roddtävling, där ett lag gick i mål en bra bit före dom andra. Roligt var att i vinnarbåten var det nästan bara tjejer.

Seglingen var lugn och harmonisk, dock blåste det lite för lite för att det skulle gå så pass fort att det inte kommer in vatten i båten. För det ska tydligen vara hål i botten på segelbåtar!?! Jag tror dom flesta var rätt så blöta när denna aktivitet var över.

På motorbåten (700 båt) fick vi prova göra en kajstuds vilket inte var det lättaste. Under tiden vissa körde fick vi andra lära oss att navigera till sjöss och lära oss att knyta knopar. Dagen spenderades på Märsgarn som ligger i Stockholms skärgård.

Med bandvagn i terräng

Dag tre var Bilkårens dag. Denna dag bar det iväg till Enköping där vi skulle få åka bandvagn 206 och terrängbil 20. Dagen börjades med lite lätt teori och lite bärmontering för att visa hur man fraktar skadade i fordonen. Därefter blev det genomgång av karta, för vi skulle nämligen ut i terrängen och försöka hitta vissa mål med dom olika fordonen. Efter en snabb lunch bar det iväg. Det går



inte direkt att skryta om komforten och det var absolut inte så lätt som man kan tro att läsa karta och följa med i färdvägen då det skakar och har sig.

Tyvärr blev det lite motorproblem med ena bandvagnen, men en snabb omgruppering och en reservplan fixade allt. Orienteringen lades ner och vi intog terrängbanan istället. Jag tror inte det var så många som klagade på det för det var en upplevelse att få se och åka med då fordonen tog sig fram i riktig svår terräng.

Studiebesök i flygtornet

Dag fyra var Young Pilots dag men tyvärr ville inte han där uppe vara med oss denna dag. Regnet stod som spön i backen. Men vi var inte sura för det – vädret skulle bli bättre och flygningen skulle bli av dagen därpå. Just denna dag fick vi genomgång i flygsäkerhet, navigation och meteorologi och det hela avslutades med ett besök på fordonsmuséet Arsenalen i Strängnäs.

Dag fem och nu skulle vi äntligen få flyga. Vi ställde kursen mot Västerås flygplats där dagen skulle spenderas. Vi blev indelade två och två och blev tilldelade piloter och flyg-

plan. Nu skulle vi få visa vad vi lärde oss på lektionerna dagen innan. Efter att vi fått starttillstånd av tornet dånade vi i väg, eller ja puttrade kanske är rätt ord.

Vi hade fått varsin slinga vi skulle leda piloten igenom, just flygningen var nog en stor höjdpunkt för de flesta och då alla kom ut ur flygplanen var det med ett leende på läpparna.

När flygningen var över fick vi göra studiebesök i tornet och vi fick även gå in på flygmuséet. Just besöket på muséet var något speciellt då de precis skulle upp och flyga med några utav deras maskiner. De hade dock flugit under dagen men nu fick vi se flygplanen startas på nära håll. Hela veckan avslutades med en fin middag med mycket skratt och fina tal, om veckan som varit, och naturligtvis så visades även Top Gun senare på kvällen.

Veckan var mycket rolig och lärorik då man har fått se hur organisationerna fungerar vilket gav en bättre bild av Sveriges totalförsvar.

Text: Kevin Andersson Linder

Foto: Emelie Andersson

SAS förnyar



Foto: Gyrostat Wikimedia, CC-BY-SA 4.0

SAS växer både på bredden och längden. Nästa år väntas flygbolagets nya Airbus 320neo börja levereras till Arlanda. Samtidigt väntas en rekordstor rekrytering av både kabinpersonal och nya piloter under 2016.

Arlanda kommer bli den första basen i SAS-nätverket som börjar använda Airbus 320neo. SAS har beställt 30 flygplan av typen och leveranser kommer ske löpande fram till och med år 2019. Flygplanen ska ersätta de äldre varianterna -600 och -700 av Boeing 737 som ingått i SAS flotta.

Airbus 320neo är en moderniserad version av den traditionella Airbus 320. Till skillnad från SAS huvudflotta av Boeing 737 erbjuder Neo upp till 50 fler sittplatser, vilket kommer öka kapaciteten på vissa av SAS linjer. Det totala passagerarantalet kommer uppgå till cirka 190 stolar.

Stor rekrytering

Samtidigt satsar SAS stort på rekrytering av både kabinpersonal och piloter inför det kommande året. Företaget har stora pensionsavgångar framför sig vilket kombinerat med en stor satsning på nya långlinjer ställer krav på kabinrekryteringen. Enligt uppgifter till Svenska Dagbladet ska flygbolaget anställa 500 personer, varav 300 ska placeras på Arlanda.

Pilotrekryteringen på SAS har länge varit lite av en het potatis. Flygbolaget nyrekryterade mycket sparsamt under en lång period i början av 2000-talet, men sedan ett par år tillbaka har allt fler piloter fått tjänst på flygbolaget. I sociala medier har SAS varit tydliga med att behovet fortsatt är stort och att man väntas rekrytera "ett hundratal" piloter under 2016. Svenska dagbladet skriver i början av november att SAS räknar med att nyanställa 200 piloter i närtid.

Glas stoppar landning



Runway Safe kan med grön teknik få stopp på flygplan som inte kan stanna i händelse av för lång landning. Ett skum gjort av återvunnet glas kan få flygplanen att stoppa i tid.

Det har hänt olyckor då flygplan har landat i till exempel kraftig medvind eller på för korta banor och inte fått stopp på maskinen och fortsatt ut i terrängen. Med ett lägre pris och underhållskostnader har många flygplatser i världen nu bytt till

Runway Safes greenEMAS-system.

Underlaget ser ut som pimpsten och har hög inbromsningseffekt och läggs ut i slutet på banan. Materialet gör att däcken och delar av flygplanet sjunker ner i lättviktsmaterialet Glasopor, varvid flygplanet effektivt och mjukt bromsas upp. Materialunderlaget är en norsk uppfinning, men 2014 köpte Anders Wikman och Anders Lundmark som driver Runway Safe upp patentet som nu växer.

Reservalternator drivs av fartvinden



I USA har man nu tagit fram en standby-alternator för småflygplan. Strömgeneratoren drivs av fartvinden och ska kunna öka säkerheten i händelse av elproblem.

På en Piper Arrow från 1967 har ett företag monterat en extra strömgenerator. Tekniken

är enkel och består av en propeller som sitter i ett rör och drivs av fartvinden. Alternatorn sitter under flygplanskroppen och kan fällas ut då det skulle behövas. Tekniken har länge funnits i det större trafikflyget, men har nu även kommit till allmänflygplan vilket ökar säkerheten.

Luftskepp på rymmen

Ett luftskepp med en två kilometer lång kabel slet sig i delstaten Maryland. Kabeln slog ut stora delar av elnätet i området under den tre timmar långa ensamflygningen.

En obemannad militär så kallad blimp, ett luftskepp med en mjuk ballong, slet sig från en militäranläggning i USA-delstaten Maryland. Under den tre timmar långa färden lyckades luftskeppet göra nära 30 000 hushåll utan elektricitet i takt med att luftskeppets två kilometer långa kabel slog emot kraftledningar. Färden tog slut först tre timmar senare, då i en annan delstat och under bevakning av en eskort av två F-16 flygplan.

Luftskeppen testas av USA för radarövervakning mot luftmål vid militärbasen i Aberdeen, och är en del av östkustens radarförsvar.



Solväder störde flygradar



Foto: LFV



I början av november drabbades södra Sverige av radarstörningar på grund av en måttlig solstorm. LFV tog beslutet att sänka kapaciteten i luftrummet över mellersta och södra Sverige.

En låggradig solstorm skapade störningar i radarstationerna i södra Sverige, vilket innebar att sekundärradarsystemet inte presenterade flygplanens position korrekt. Att just solstormen var låggradig skapade problemen, då radarstationerna normalt

kan filtrera bort större störningar. LFV, som ansvarar för flygledningen i Sveriges ovanliggande luftrum, kommenterade på sin hemsida att radarflygledningen av säkerhetsskäl kapacitetssänkts.

– Vi har erfarna tekniker och ingenjörer i LFV och de har gemensamt konstaterat att störningen och fenomenet överensstämmer i väldigt hög grad med vad som tidigare har skett vid motsvarande händelser. Alla störningar vi kan se har en direkt kopp-

ling till solens position och bäring i förhållande till radarstationernas positioner säger Anders Andersson ansvarig för LFVs radaranläggningar på LFVs hemsida.

Händelsen är den tredje på 16 år. De två senaste incidenterna inträffade 1999 och 2003. LFV kommer nu analysera händelsen och utreda konsekvenserna.



MAKRO

FLYGSVERIGE I FOTO

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

- 1** Kändisgång: Piloterna i Skybirds deltog i Finland International Airshow i slutet av sommaren. Uppvisningsgruppen, som i sin helhet består av kvinnor, flyger mindre enmotoriga flygplan i formation, och i Finland blev det både autografer och kändisbilder tillsammans med piloterna.

Foto: Christer Dahlgren

- 2** Hoppklart: Gryttjoms SE-GEE vilade lugnt under stjärnhimmelen tillsammans med en tysk kollega i väntan på att morgonens första solstrålar skulle uppenbara sig. Gryttjom, som är Stockholms Fallskärmsklubbs hemmafält, har haft aktivitet hela vägen in i vintersäsongen.

Foto: Mikael Kihlman

- 3** Drakryggad: Sensommarvädret blev bra och så även i fjällen. Drakryggen, strax invid Kebnekaise, bjöd på en riktigt ståtlig morgonprakt när Martin Trankell flög förbi i slutet av augusti. Snömängden i fjällen ska i år ha varit mer än vanligt.

Foto: Martin Trankell

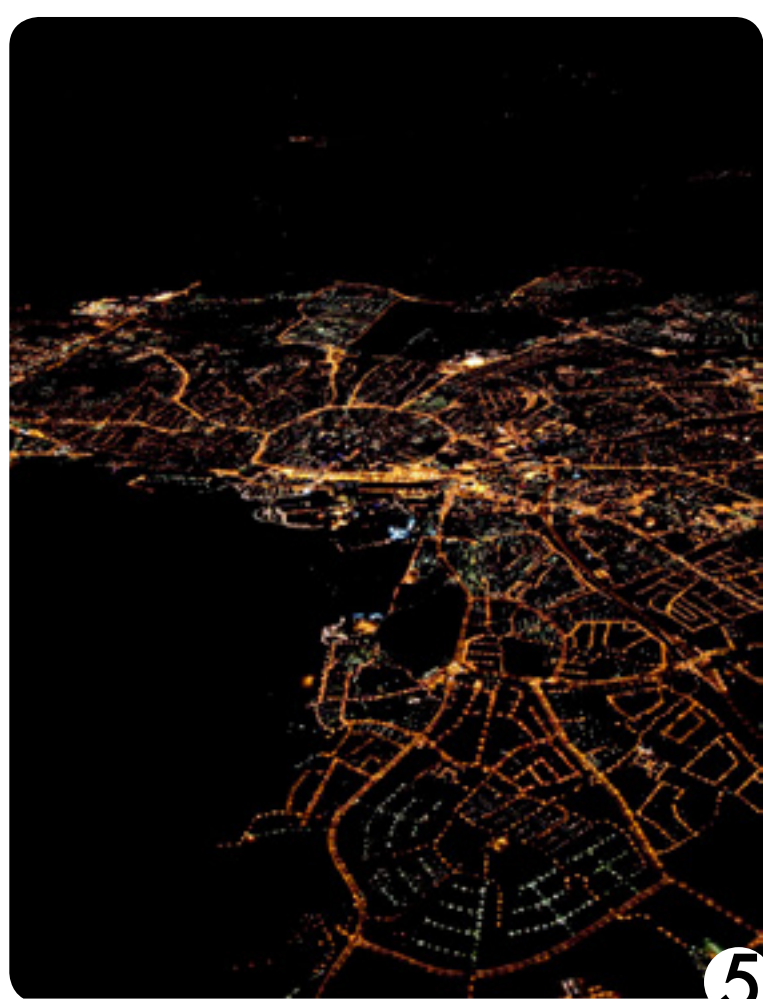
- 4** Rökigt: Uppvisningsgruppen Team 50 har växt och utvecklats de senaste åren. Piloterna, som flyger med Saab Safir (SK50), har nyligen installerat rökgeneratorer i några av uppvisningsgruppens flygplan.

Foto: Roger Tammelander

- 5** Nattstad: Vintern är här och med den mörkerflygningens säsong. Peter Krüger från Flyginsatsgruppen i Västmanland har tagit denna fina bild över Västerås stad. Mer om mörkerflygning i FFK kan du läsa litet längre in i detta nummer.

Foto: Peter Krüger







Västerås Ny hemmabas för FFK

1961 blev Bromma flygplats hemmabas för nybildade Frivilliga Flygkåren. Det föll sig rätt naturligt att det blev i kungliga huvudstaden då FFK vid denna tid var en del i Kungliga Svenska Aeroklubben. Nu, drygt 50 år senare, har FFK återigen flyttat till nya lokaler, denna gång till Västerås.

I begynnelsen av FFK:s historia bedrevs utbildningar på Bromma, men under tiden verksamheten växte användes även andra utbildningsplatser. Bromma flygplats var en stor allmänflygplats, så stor att det ibland behövdes slot-tider för att landa där. Bromma blev allt trängre och det blev svårt att bedriva en bra utbildning. I en dåvarande utredning fastslogs det att "att en central utbildningsanstalt måste inrättas och att kårstaben bör stationeras där".

Begränsningar bakom beslutet

När Försvarsmakten lade ner gamla F 11 såg man möjligheten att få fritt luftrum och bra lokaler. Skavsta i Nyköping blev nästa adress för FFK som 1989 flyttade dit och allt fungerade bra. 1993 flyttade kårstaben igen, denna gång bara lokalt inom Skavsta till officersmässen där FFK har verkat fram till 2015.

Under tiden som gått har trafikflyget hittat till Skavsta. Bland annat Ryan Air har gjort Skavsta till en stor trafikflygplats. Prioriteringen av trafikflyget gjorde

att FFK ofta hamnade i väntlägen och utbildningen blev ineffektiv. Tillgången till plattan begränsades hela tiden och det var alltid ett bekymmer att få ett smidigt flöde vid utbildningen.

Husen som kåren hyrde var inte heller det bästa för de anställda på kårstaben. Två vattenläckor som inte blev ordentlig vidgjorda och bristande yttre underhåll på husen gjorde att kårstaben redan 2009 började söka efter en ny lokal.

Knutpunkt för allmänflyg

Den 21 september 2015 flyttade FFK till sina nya lokaler på Hässlö (ESOW) i Västerås, en byggnad som är mer funktionell och i bättre skick än den på Skavsta. Varför just Västerås?

– I Västerås med sina två flygplatser finns mer än 600 piloter. Det är en ansenlig del av Sveriges cirka 3000 certifikatinnehavare. Här finns också flera flygskolor som FFK kan samarbeta med för att utveckla kårens egna kurser. Dessutom är kommunikationen till och från Västerås är bättre än i Nyköping. Hässlö har blivit Sveriges största allmänflygplats och ligger mer centralt än Skavsta, flygledningen är vana vid tät trafik med både mindre och större flygplan, och inte minst har vi lägre kostnader, säger kårchefen Lars-Göran Johansson.

Redan när besökaren kommer in på nya kårstaben känner man sig välkommen.

På bottenvåningen finns en entrédisk (med glatt bemötande), kontor och den stora teorilokalen. På övervåningen finns övernattningsrum, matsal och kök.

Hässlö anrik flygplats

På 1920 talet kom flygverksamheten till Västerås och Hässlö som en militär försöksverksamhet som blev Flygflottilj 1. F 1 var verksam i dryga 50 år fram till 1983 då flottiljen lades ner. Från 70-talet och framåt har civilflyget funnits i Västerås som både allmänflyg och linjeflyg.

När besökaren inte är upptagen på kårstaben går det att besöka den vackra byggnaden som Västerås flygmuseum ligger i. I hangaren finns drygt 25 flygplan finns som till största delen är i flygskick och en simulatoravdelning där man kan flyga DC 10, J 35 Draken med mera.

Att hitta till FFK

För er som flyger till Hässlö så är det platta två som är FFKs platta, samma platta som flyg muséet. Med bil följer man E18 mot Stockholm-Västerås flygplats och kör förbi terminalen. Efter cirka en kilometer så ligger Flygkåren på vänster sida. Buss går från centralstationen till flygterminalen på Hässlö.



FFK i Östergötlands län genomförde en övningsflygning till Visby den 11 augusti. Väderutsikterna var kanske inte dom allra bästa, men efter beslut att flyga så fanns VFR upp till 4500 ft (om man bortser från dom regnskurar som vi rundade). Vi var sju medlemmar som ställde upp på övningen. Vi flög med en PA-28 från Linköping och två C-172:or från Norrköping.

Planeringen är en viktig om än kanske lite tråkig del av flygningen. Men med insikten att god planering innebär enklare och säkrare flygning så förstår man också att det är en viktig del av varje övning vi genomför. När man har fyllt i sin inskickade färdplan och fått den godkänd så ska man också veta att detta är för vår egen säkerhet. Samma sak gäller för driftfärdplanen. Nuförtiden är det enkelt att bara att mata in siffrorna i lämpligt färdplaneringsprogram och så vips så får piloten dom rätta kurserna och avstånden och övriga uppgifter.

Ölands norra spets

Vi landade först på Kalmar, gamla F 12. En av medlemmarna berättade om en händelse från 1968 då han var en ung grön flygvapenpilot och flög J35 Draken och ingick i beredskapsflyget. Klockan fyra en morgon fick roten startorder mot Östersjön och Sovjetunionen hade precis påbörjat invasionen av Tjeckoslovakien. Minnesbilderna från att gå från djup sömn i britsen i FRAMOM till att vara i luften som rotetvåa i J35 Draken på fyra minuter fanns kvar som en klar minnesbild.

Efter start på Kalmar sattes kurs mot Ölands norra och vidare färd mot Visby.



Gruppen samlad på Visby Flygplats

En viss tävlingsinstinkt infann sig om vem som först skulle lyckas landa på Visby först. Vi var stackade i höjddel och hade koll på varandra tillsammans med Sweden Control.

Väl framme på Visby så intogs en välbehövlig lunch på flygrestaurangen före flygningen tillbaka till fastlandet.

Navigationsovning för verkligheten

Naturligtvis var detta inte en nöjesresa, utan en övning i FFK:s regi. Samarbetet mellan spanare och pilot tränas alltid oberoende av flygningens karaktär. Att stötta och påminna varandra, att delge varandra erfarenheter, att påminna om rutiner och bestämmelser mm är FFK:s stora förtjänst i alla sammanhang. Inom FFK flyger vi nästan alltid som spanare och pilot, något som på många sätt påminner om att flyga i ett tvåpilotsystem. Det ställer stora krav på samövning.

Vi använde de navigationsresurser som fanns: Flygplanets GPS, egen läsplatta med

navigationsprogram, karta och kompass. Vi måste arbeta med samtliga resurser och ta lärdom av de övade erfarenheterna. Ibland opererar vi på hög höjd med mark-sikt och då duger en vanlig karta med ett färdben, men ibland ska vi kunna navigera på en 50 000-del på låg höjd med exakt lägeskännet och ibland över hav med enbart GPS och kurs och markhastighet.

Redo för insats

Övrig lärdom var konsten att som civilpilot markledes ta sig in och ut från flygområdet på Visby. Vi avslöjar inte hur detta går till men vi hade med oss vår eminente Länsflygchef Björn Ahlgren som ett antal år gjorde fyra flygningar om dagen som trafikpilot mellan Norrköping och Visby och som delgav oss rutinerna. Nästa gång kan det vara allvar med vår insats och då är det säkert helt plötsligt bråttom.

Text: Kjell Dahlberg

Foto: David Nilsson och Martin Trankell



Civil flygövning i Västerbotten



En tvådagarsövning för flyginsatsgrupperna (FIG) har hållits i Västerbotten. Länsflygchefen Klas-Göran Berg räknade in tio piloter och fem flygplan på Åmselebasen, ESUA, för navigering, eftersök och kraftledningsinspektion.

Åmsele flygbas är en före detta militär flygbas som ligger utanför samhället Åmsele, cirka 30 kilometer öster om Lycksele. Basen lades ner år 2000 och är nu i enskild ägo. Huvudbanan 15 och 33 har måttten 2000x30 meter och är asfalterad i bra skick.

Navigeringen flögs på tre slingor i klöverform om vardera cirka 30 minuter med planerad fart 90 knop. Besättningarna försågs med färdigpreparerade kartblad, men fick själva ta ut bäringar och markera minustreck.

Eftersöksövningen bestod i att hitta en försvunnen person i ett givet område. Personen hade kommit över en av FFKs utrangerade, orangefärgade överlevnadsdräkter och var därför tämligen lättfunnen ute på ett kalhygge.

Kraftledning och sidvindslandning

Utmed kraftledningen vid Tuggensele kunde vi konstatera en skada på en av

stolparna. Det var samtidigt kytigt över den kuperade terrängen och friska vindbyar tvärs banan medförde nyttiga övningar i sidvindslandningar.

Efter övningarna på Åmselebasen flögs flygplanen till Lycksele för tankning, och sedan vidare till det nedlagda Gunnarnfältet utanför Storuman. Därifrån flög vi "följa John" via Storuman till Vilhelmina under ledning av Bengt "John" Bergsten. Separationen bestämdes till cirka 300 meter och var lite knepig att hålla i början, men det blev bättre efter ett tag. Det gäller ju att inte gena i svängarna...

Inkvarteringen skedde i Dalasjöskolan som ställts till förfogande av ägaren, ovan nämnda Bengt som är före detta chefpilot för FFK i Västerbotten. En föredömligt kort briefing över söndagens flygningar hölls av Vilhelmina-delens organisatör och övningsledare Lennart Ingman.

Försvunnet flygplan

Efter en trevlig samvaro på kvällen med grillning slocknade vi som utbrända ljus efter dagens skumpande strapatser.

På söndagen gick reveljen tidigt för en stadig frukost och transport till Vilhelmina flygfält för briefing och kartpreparering

inför dagens navrunda i fjällvärlden. Under morgonen anslöt ett par poliser från Vilhelmina för att följa övningarna och förberedelserna. Dessa fick en god inblick i hur effektivt FFK kan arbeta, för plötsligt kom ett överraskande men fingerat larm till vår övningsledare om att en motorseglare från Vilhelmina försvunnit på väg till Hemavan. Kartplanerandet avbröts, och efter tilldelning av sökrutor var alla fem maskinerna i luften inom tjugo minuter för systematisk sökning.

"Motorseglaren" hittades av gruppens Cessna 172 i en kraftledningsgata och verkade tämligen intakt från ovan. Piloten hade lämnat området, men deltog senare i debriefingen som övningsledare Ingman.

Efter ett par flygintensiva dagar skiljdes vi åt, fyllda av nya intryck och erfarenheter, för navigering till hemmabaserna med tummarna på kartorna och utan GPS. Kanske hinner vi med den med spänning emotsedda fjällnavigeringen nästa år? Om inga bortflugna "motorseglare" blandar sig i leken, förstås...

Text och foto: Ulf Ericsson
FIG-pilot



IN I MÖRKRET

Text och foto: Peter Krüger

Inför tolv förväntansfulla Young Pilots, och åtta piloter från både hemvärnsflyggruppen och flyginsatsgruppen, går Västmanlands flygchef Bo Johnsson igenom reglerna för mörkerövningen denna lördagkväll i mitten på oktober på Johannisberg flygfält i Västerås.



Den omkring 800 meter långa portabla banbelysningen ska rullas ut på grässtråket där bankantsljusen ska stå med 60 meters mellanrum, så rullar med elkablar fanns det gott om och allt ska drivas med ett bensindrivet elverk. Claes Johansson, pilot på hemvärnsgruppen, tog tag i ritningen om hur ljusen ska kopplas ihop, fast nu skulle dom vara spegelvända så man fick tänka lite annorlunda. Young Pilots lyssnade och satte en väldig fart. De hoppade upp på släpvagnen och sade till chauffören hur fort bilen skulle åka. Kabel för kabel åkte ut och efter endast någon timme kunde elverket startas och kontroll av ljusen gjordes – gröna och röda ljus i banändorna och vitt efter bankanterna.

Inflygningsfyren är en ljusarmatur med tre olika ljusfärger som ändrar sig efter hur flygplanet ligger på eller utanför glidbanan. Fyren kan vara svår att få i rätt läge, speciellt då lådan den sitter fast i stod på det ojämna gräsfältet. Ljuset i armaturen som består av färgerna vitt (ovanför glidbanan) grönt (på glidbanan) och rött (under glidbanan) ställdes in på en lutning av fem grader till en början vilket Claes Johansson som var testpilot tyckte var för brant. Efter samtal med flygchefen Bo Johnsson gjordes lite justeringar, så glidbanan ändrades till tre graders lutning vilket fick en flackare och lättare inflygning.

Varmt och gott

Länsflygchefen Ann-Sophie Tersmeden hade gjort iordning gulaschsoppa, mackor med alla sorters pålägg, kaffe och saft som

alla åt av i väntan på mörkret, vilket infann sig snabbt.

– Det blir en trevligare samvaro när vi sitter och äter och alla lär känna varandra lite lättare då. Och så pratar vi mörkerflygning såklart, säger hon och fortsätter:

– Detta är en mycket nyttig övning, och att landa är lite speciellt efter som gräset inte syns förrän man bara är någon meter från marken skrattar Ann-Sophie, innan hon måste smita iväg och hämta en passagerare från Young Pilots.

Varje besättning skulle göra en landning var, för att sedan ta med en ungdomsmedlem från Young Pilots på en tur. Då blev det ytterligare tre landningar, en mycket bra träning nu när mörkret är här tidigare. Att följa den lilla gröna ljuspunkten som visar glidbanan gick lätt för piloterna som hoppas på flera mörkerflygningar.

Young Pilots-medlemmarna tyckte det var häftigt att få se hur vackert det är att flyga när det är mörkt och se allt som är upplyst på marken. Kort och gott en kul och givande upplevelse för alla som var med.





Foto: Elinor Josefsson

Trots det mörka flygplatsläget i Stockholmsområdet finns det ljuspunkter. Norrtälje flygplats och Roslagens flygklubb utökar sin kapacitet.

På de nedlagda flygplatserna Tullinge och Barkarby fanns flygplan som FFK disponerade. På Bromma likaså. När det lätta allmänflyget nu är utkört från Bromma är även den lokaliseringen borta. Kvar finns då Skå-Edeby och Norrtälje i området, som kan nås med bil från Stockholms centrum på tider under en timme.

Det innebär att Norrtälje Mellingeolm Flygplats blivit en än viktigare stödjepunkt i Stockholmsområdet. Geografiskt ligger Norrtälje bara några minuters flygväg till yttre kustbandet och då har man passerat tvärs över hela Stockholms vackra skärgård. Det finns också ett stort antal lågflygbanor

rekognoserade med utgångspunkt från Norrtälje, både med och utan start med lågflygning direkt från och till flygplatsen.

Flygklubben växer

Nu har Roslagens Flygklubb genom sitt driftbolag Mellingeolm Flygplats AB satsat och byggt en ny hangar för sex stycken flygplan i Cessna 172 och PA 28-storlek. Dessutom har SAS Flygklubb beslutat att flytta hela sin verksamhet till Västerås vilket skapat fler lediga hangarplatser.

Norrtälje kommun är positiva till flygplatsen och tar på fullmäktigemötet i december 2015 en ny detaljplan som möjliggör utbyggnad av asfaltbanan åt väster mot kustvägen 276. Det ger också ett flertal tomter avsedda till hangarer för både allmänflygplan och flygverkstäder. Redan

i dag är flygplatsen en "blåljus"-flygplats med Sjöfartsverkets räddningshelikopter stationerad på platsen med verksamhet 24 timmar per dygn under veckans alla dagar. Dessutom är fältet ofta frekventerat av polisen och landstingets sjukvårdshelikoptrar för tankning. Roslagens Flygklubbs Flygskola ser fram emot ett utvecklat samarbete med främst de Young Pilot-medlemmar som bor i och runt Norrtälje.

Norrtälje, med flygtraditioner sedan första flygfältet öppnades 1938, två år efter Bromma, är i dag en framåtsträvande kommun, som även i framtiden vill vara en tung del i Frivilliga Flygkårens verksamhet. Inte bara för Stockholms län utan gärna även för andra län.

Text: Karl-Ivar Karlsson

NYA RESTRIKTIONSOMRÅDEN

Från och med 15 oktober 2015 upprättades permanenta restriktionsområden kring våra kärnkraftverk.

Kärnkraftverken Forsmark, Oskarshamn och Ringhals får ett permanent R-områden som gäller 24 timmar (H24) och sträcker sig från marknivå (GND) upp till 2000 fot (610 meter) och har en diameter på en nautisk mil från centrum av kraftverken.

Särskilt tillstånd av Transportstyrelsen krävs med följande undantag av, Svenska militära flygplan eller svenska luftfartyg som drivs av svenska försvarsmakten, lokala polisen, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, LFV, svenska tullförvaltningen, nationella Land undersökning Office, Sveriges geologiska undersökning, Sveriges meteorologiska

och hydrologiska institut och Svenska Kraftnät eller av luftfartyg som används i räddningsinsatser enligt Civil Protection Act. När det gäller FFK-flygning får dessa flyga i områdena, förutsatt att det är på uppdrag. Ändringarna kommer att inarbetas i AIP i december 2015.

Vid samma datum utökades det farliga området D179 Gruvberget/Svappavaara till att bli ett permanent D-område. Även det är upprättat dygnet runt (H24) och sträcker sig från marknivå (GND) upp till 3000 fot (914 meter).





SPANINGSÖVNING I KRAMFORS

Västernorrlands flyginsatsgrupp bjöd i september in till stor spanings- och fotoövning, med deltagare från både FFK och ungdomsorganisationen Young Pilots. Fotosystemet TBOS nya version testades och fungerade bra.

Efter kanske 25 år hände det! FFK i Västernorrlands län hade inte pengar nog till den traditionella höstövningen som de senaste tio åren skett på Sättnabasen några mil norr om Sundsvall och samlat deltagare från ett flertal grannlän.

Om man tittar efter fördelar kan det vara nyttigt att bryta traditioner eftersom de lätt går rutin i det hela. Även om övningsmiljön på Sättna var bra och sannolikt autentisk på den nedlagda krigsflygbasen, ökade de fasta kostnaderna hela tiden och kom under senare år att utgöra en kanske alltför stor del av de pengar som huvudsakligen borde användas till att skapa en bättre funktion bland våra flygoperativa besättningar.

Efter en del diskussion om alternativa övningar dök idén upp att vi skulle ge TBOS (FFK:s eget flygfotograferingsystem) en genomkörare. Uppfattningen att utrustningen nog bör användas flera gånger i veckan av varje operatör om man ska bli bra på den, är stadigt förankrad i länet. Vi har två utrustningar varav den ena tillhör hemvärnsflyggruppen som vi för övrigt brukar inbjuda till den civila flyginsatsgruppens övningar.

Vi har under senare år också bjudit in länets Young Pilots och av totalt 17 anmälningar kom fem YP:are varav en hade genomgått FFK:s spanarutbildning!

TBOS nya version

Övningen föregicks av en TBOS-genomgång och kartor med två markerade och separata fotomål på varje karta utdelades till flygplansbesättningarna. Den ene av besättningen fungerar som pilot och flyger den första

rundan medan den andre sköter TBOS-utrustningen (kamera och iPad). Efter turen på cirka 45 minuter landar man på Kramfors flygplats, besättningen byter plats och gör en ny runda med det andra fotomålet i sikte. Den utbildade YP-spanaren hanterade TBOS:en och gjorde ett bra komplement till det udda antalet piloter. Under de övriga flygningarna medföljde en Young Pilot i baksätet.

Text: Lage Norberg

Foto: Andreas Eriksson

I siffror

Antalet flygplan: Fyra varav två från Jämtlands län

Antalet anmällda: 17 varav fem YP-are

Antal TBOS-system: Fyra varav två från Jämtlands län

Antal flygtimmar: Cirka 15 timmar inklusive anflygningar

Erfarenheter och vad kan vi göra bättre nästa gång

- Genomgången av TBOS:en bedömdes bra
- Prepareringen av kartmaterialet acceptabelt
- Genomgången av själva flyguppdraget kan ha varit tydligare
- YP-närvaron och deras roller skulle ha presenterats mycket bättre
- Flygsäkerheten har försökt höjas genom att fotomålen spriits ut och uppdragen fördelats så att kollisionsrisken över målen skulle minimeras
- En gemensam karta fanns men borde tydligare ha upplyst om vem som var på vilken plats och när
- Sist men inte minst, samtliga TBOS-utrustningar fungerade! Någon hade inte senaste programvaran men detta fixades på plats och några bilder var möjligen tagna på lite väl hög höjd, men som uppdragsbeställare skulle man nog haft nytta av 90 procent av bilderna!



YOUNG PILOTS FIRADE 10 ÅR!



Lördagen den 31:a oktober firande Young Pilots sina första 10 år som ungdomsorganisation. Plats för firandet var nya FFK Kårstab i Västerås samt på Culturen inne i Västerås och det blev en fullspäckad dag tillsammans med våra medlemmar!

I runda slängar var vi 60 personer som samlades till Young Pilots 10 års-jubileum i Västerås. Merparten av dessa kom redan fredag kväll då vi hade långväga gäster från Kiruna i norr till Malmö i söder. Under kvällen blev det en mängd kära återseenden och varma omfamningar eftersom vårt kära, men mycket avlånga, land inte alltid ger tillfälle för att träffas så ofta som många skulle önska.

Efter en god natts sömn plockade en inhyrd storbuss upp oss och våra deltagare för att åka mot Culturen, ett stort kulturhus i Västerås, där förmiddagen skulle spenderas.

När vi tagit för oss av frukost och fika samlades vi med mätta magar inne i föreläsningssalen. Där inledde Anna Symmons och Carl von Rosen, dagens konferencierer, med att berätta om sina bakgrunder i Young Pilots och som nog många av våra gäster på plats kunde känna igen sig i. Därefter blev det dags för en av dagens absoluta höjdpunkter: ett föredrag av Jasmine Cederqvist.

En fantastisk förebild

Jasmine Cederqvist berättade om sitt spännande flygarliv, sitt arbete som flygdagsspeaker och sin flygkonst. Det var ett verkligt inspirerande föredrag och som på uppmaning av publiken avrundades med ett gäng korta filmklipp från olika flygningar med Jasmine, det var mycket uppskattat! Efteråt ville frågorna aldrig ta slut och det var många, framför allt av våra unga tjejer, som gick fram och ville prata

med denna fantastiska förebild.

Efter en god lunchbuffé som intogs på Culturen åkte vi därefter gemensamt i storbuss tillbaka till Hässlö och FFK Kårstab. Under eftermiddagen skulle vår stora grupp delas in i två, där den ena tävlade i femkamp på kårstaben och den andra halvan besökte Västerås Flygmuseum under en guidad tur. Efter en eftermiddagsfika bytte grupperna plats så att alla fick göra båda delarna. Man kan också säga som så att några av grenarna i femkampen var väldigt kreativa och bjöd på en hel del skratt!

Minnens kväll

När momentet med femkamp och museibesök genomförts blev det dags för ombyte innan bussen igen tog oss till Culturen för middag och partaj. Middagen inleddes med ett trevligt mingel innan vi satte oss

till bords. Anna Symmons och Carl von Rosen var fortsatt konferencierer och guidade oss igenom kvällen. Medan vi intog middag och efterrätt växte Young Pilots 10-åriga historia fram genom att de rätta svaren från frågesporten i femkampen annonserades. Vi hade faktiskt ett lag som gissade på siffran rätt på antal medlemmar i Young Pilots just lördagen den 31:a oktober – närmare bestämt 723 medlemmar!

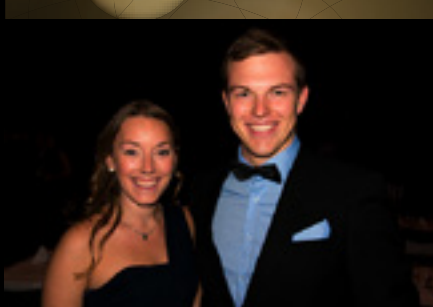
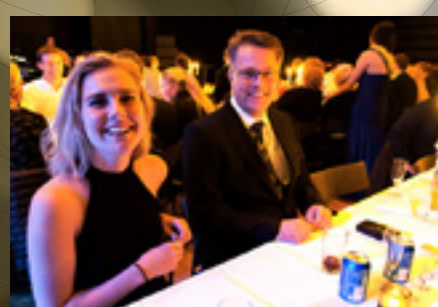
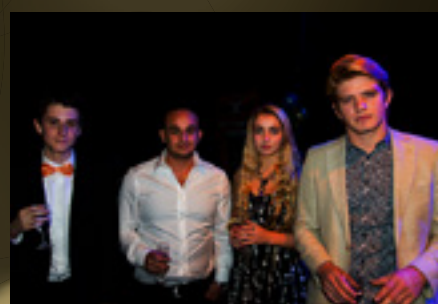
Förutom små anekdoter från frågesporten fick vi även lyssna till ett tal från Christer Dahlgren, länsflygchef i Stockholms län, som i tio års tid bidragit genom sitt engagemang och kunde berätta om utvecklingen av Young Pilots. Även vår kårchef, Lars-Göran Johansson, höll ett tal med stort fokus på framtiden och vikten av förebilder. I samband med detta delades också Sven-Inge och Hasses minne ut till Felicia Thune, ordförande i Young Pilots Västerås, för sina fina insatser i länet.

Vingslag på dansgolvet

När middagen avrundats med prisutdelning till vinnarna i femkampen var det dags för festen att komma igång på allvar. Dagen till ära hade ett liveband bokats in för att spela för oss. Bandet, My Heart is a Metronome, spelade både ett gäng grymma egna låtar och några covers, men främst eget material som gick hem stort. Redan från första låten hade vi ett gäng gäster som var uppe på dansgolvet och detta höll sig genom hela kvällen – vid sista låten var faktiskt alla gäster uppe och dansade!

Allt som allt hade vi en strålande dag av firande och för detta vill vi säga ett stort tack. Tack till alla som kom och firande med oss och tack till alla som varit med på denna resa – och vår resa mot nästa 10 år! Young Pilots handlar om flyg och att bidra till samhället, men framför allt handlar det om att ha roligt och vår fantastiska gemenskap där alla är välkomna. Detta ska vi värna om och sprida, så bjud in nya kompisar och ta hand om varandra!

Text: Johanna Wintzell
Foto: Andreas Eriksson





Tecnam 2008

Äntligen har den kommit till Sverige: Tecnam 2008 (SE-MII) har luftat vingarna i Sverige och kårchefen fick provflyga flygplanet. Håller flygplanet vad den lovar?

På det anrika flygfältet på Ålleberg ser jag ett litet högvingat flygplan göra en överflygning över fältet för att angöra en medvind för bana 21. Krister Lundberg, som också är flyglärare, gör en snygg landning och stannar enkelt på cirka 250 meter för att sedan taxa av banan.

Det är en liten skönhet i komposit och aluminium som kommer in mot mig. Den får mig att tänka på en Cessna 152 eller en Skycatcher. Samtidigt är Tecnamen slankare på något sätt. Den ser modern ut, och frågan är om den är lika bra som den ser ut?

Kolfiber och aluminium

Krister berättar att han flugit individen under sommaren och uppskattat planet för dess stabilitet och för att den är lätt att flyga. Han uttrycker sig att det är ett bra skolflygplan.

Som brukligt gör vi en ordentlig daglig tillsyn och det är inga konstigheter med denna. Som med Sportstern som vi provade i förra numret av FFK-Nytt så sitter det en Rotax912-motor i Tecnam 2008. Det

är en välbeprövad motor med växellåda. Planets huvudstall är av fjäderbenskonstruktion som är mycket tåliga och liknande används av bland annat i Cessna. Det är en enkel konstruktion som alltid funkar.

Kroppen som är av kolfiber ger planet en snygg aerodynamisk profil. Vingarna och stabilisatorn är av aluminium och om man tror tillverkaren så är anledningen att det är en beprövad vinge som är tålig och flexande så att flygningen ska bli mjukare.

Rymlig kabin

Vi sätter oss i planet och det är bekvämt. Man kan lätt sitta bredvid varandra. Faktum är att planet är vidare än en Cessna 172, ett flygplan som är betydligt större. Det är lätt att nå alla reglage och de är bra placerade (inte alls som en PA 28 från 1966). Denna individ har Garmin 3X installerad så alla instrument är samlade och tydliga. Reservinstrumenten är också lätta att se för den som föredrar analoga instrument av klocktyp.

Checklistan är kort och enkel och motorn

startar enkelt. Motorinstrumenten visar gröna värden och det är dags att taxa ut för start. Piloten styr flygplanet på marken med hjälp av bromsarna. För den ovane kan detta vara lite svårt i början. Fördelen är att man kan svänga runt planet på en femöring.

Vältrimmat och lättfluget

Vi ger full gas och planet accelererar som det ska. Krister berättar att prestandan känns som en vanlig PA 28, trots att vi är fullastade. Följer vi tabellen ska planet starta på 360 meter på hårdgjord bana. Med tillägg för gräs så hamnar vi på 400 meter och det verkar stämma. Vi stiger mjukt med 500 fot stigning. Planet är lätttrimmat och man känner sig snabbt trygg då hanteringen av planet är enkelt. Att göra branta svängar är överraskande enkelt då planet verkar veta hur du vill ha svängen. Jag har inte flugit ett plan som är så lätthanterat i luften.

Även i låga farter betar sig Tecnam som ett flygplan ska. I stall kan piloten balansera planet utan att det tappar vingen. En

vikning är inte heller dramatisk. Du bara följer med rodren, får upp farten och hämtar hem. Jag kan bara hålla med Krister att planet är ett bra skolflygplan.

Begränsad tillsatsvikt

Flygplanet lastar 233 kilo enligt tillverkaren. Detta känns lite då jag väger 95 kilo och Krister något mindre. Vi kan då få med oss omkring 50 kilo (cirka 70 liter) bränsle. Det gör att vi kan flyga cirka 3,5 timmar plus reserver. Tanken rymmer 110 liter så risken finns att man flyger med överlast. Jag gillar inte att dessa nya flygplan har så pass liten "payload".

För oss inom FFK blir detta ett problem då allt för många av oss har "mått lite för bra", samtidigt som vi behöver få med oss mer och mer utrustning. Det finns ett tillräckligt stort bagageutrymme i planet men om du inte har tillräckligt med tillsatsvikt så spelar det ingen roll att bagageutrymmet är rymligt.

När vi återvänder till Ålleberg passar jag på att göra en bedömningslandning. Till min stora förvåning så har flygplanet ännu bättre glidprestanda än vad jag förväntat mig. Vi kom in högt och vi hade kunnat pressa ner oss men när det inte är rätt fart, rätt höjd på rätt plats så drar man på och går om. Så det gjorde vi!

Ett nytt försök och denna gång blev det bra. Hela vägen ner så har du som pilot bra kontroll över planet och väl på marken är det bara att bromsa in och taxa in till plattan.

Passar Tecnam i FFK?

Likt Sportstar så har Tecnam 2008 en tillsatsvikt som är begränsade. Under övervakningsuppdrag passar dock flygplanet ypperligt. Besättningen har bra sikt både framåt och åt sidorna. Att fotografera från planet är heller inte något problem även om spanaren måste se upp så att vingen och vingstöttan inte kommer med på varje bild.

Planet är lättfluget vilket gör att det är lätt att utföra bra flygningar för våra uppdragsgivare. Tecnam har valt att EASA-registrera planet så det är bara att börja använda planet utan restriktioner i verksamheten. Flygplanet var en positiv upplevelse och jag ser fram emot att få flyga det igen!

Text och foto: Lars-Göran Johansson

PRESTANDA

Motor Rotax: 912

Bränslemängd: 120 liter

Maxvikt: 630 kg

Startsträcka: (50 ft) 360 m

Landningssträcka : (50ft) 280 m

Marschfart: 118 kt (6000 ft)

Stall: med klaff 40 kt

+ POSITIVT

EASA-godkänt flygplan

Lätt att stiga in i

Billig i drift

Lättflugentyp

Perfekt skolflygplan

NEGATIVT —

Lastar för lite

Lite långsam





"Målet är ingenting,
vägen dit är allt."

Ensam sittande i en PA 32 och flyga 35 timmar med tre övernattnings kan ta knäcken på den bästa, men inte på Sigvard Eriksson från Västerås som 2006 flög ner flygplanet till Mocambique. Flygningen gjordes för Västerås stift räkning, då stiftet behövde ett plan på plats då vägarna var så dåliga. Sedan hände det som inte fick hända.



Solen skiner och flygbuller från olika småplan hörs genom det öppna fönstret i ett rum på Hässlö flygförenings klubblokal. Här sitter några klubbmedlemmar och fikar och pratar flyg. En av dem är en mycket rutinerad pilot som har bland annat flugit från USA till Sverige i en Piper Arrow. Sigvard Eriksson berättar gärna om sina flygningar och dom flesta frågar helst om den flygning som gick till södra Afrika. – Det var i början på 2006 som Jan Skoglund, en bekant till mig, som frågade om jag kunde leta rätt på en lämplig flygmaskin för Västerås stifts behov nere i Lichinga i Mocambique och basen som ligger 60-80 mil ifrån deras verksamhet, som är skogsodling från frö till förädlad virke.

Budgeten var begränsad så det fick bli ett begagnat flygplan, idealet skulle vara en Cessna Caravan men den är alldeles för dyr. Gruppen hade sett många Piper Lance som används för transporter i Sydafrika. Flygplanet kan ta sex personer och har en räckvidd på cirka 800 nautiska mil. Det var mer än tillräckligt, berättar Sigvard och fortsätter:

– Jag hittade en PA32R 300 med infällbara

ställ på Lid Air, så den fick det bli. Sedan åkte den in i Nordflygs verkstad i Eskilstuna där dom satte in de instrument som vi önskade oss. Det blev navigationssystem som Garmin 430, Bendix King Skymap & track III C, stormscope, EDM 700 EGT/CHT, en trebladig propeller för bättre markfrigång och ferry tankar som rymmer 380 liter vilket ger en räckvidd på 14 timmar.

Planering av flygandet

Nästa förfrågan till Sigvard blev om han kunde flyga ner planet till Mocambique och få igång Västerås stifts flygande där nere. Lyckligtvis kunde Sigvard det och började planera. Planeringen föll sig dock inte så lätt som Sigvard trodde. Att få tillstånd att flyga över länderna i Afrika är inte det lättaste.

– Kartor och landningskort var inga problem att få tag i, men tillstånd var näst intill omöjligt. Men jag fick hjälp av briefing Arlanda och Jeppesen i Tyskland, sökte hjälp via svenska kyrkan, ambassader och många andra flygkontakter. Telefon, fax, mejl och sms fungerar dåligt i Afrika.

Efter avklarad planering var det äntligen dags att åka iväg och Sigvard startade

klockan 04:00 från Västerås. Den tidiga morgonen kom sig av behovet att landa när det fortfarande var ljus i Heraklion på Kreta.

Den första etappen blev till Krakow, en resa på fyra timmar och 30 minuter. Det återstående sju timmarna det tog till Kreta hade Sigvard bara marksikt under två timmar, och det var över det Grekiska öriket. Efter en natts sömn bar det iväg mot Egypten och Luxor där flygplanet landade efter fem timmar och 30 minuter över Medelhavet.

– Vid inflygningen till Luxor öppnade jag friskluftsintaget för att få lite svalka, men det blev ännu hetare i kabinen, rena rama bastun, skrattar Sigvard.

Starta tidigt

När det är varmt så tappar flygplanet den välbehövliga prestanda, något som Sigvard behövde när han skulle från Luxor.

– En vän till mig hade varnat för just värmen och om jag inte har en turbo-driven "kärra", så det vara bra att starta tidigt. Så upp klockan fyra och taxa ut för start! Flygnivån var skriven till 100 och ett tag trodde jag inte att jag skulle komma



upp dit, det steg redan dåligt så tidigt på morgonen. Jag brukar flyga på flygnivå mellan 90 och 150 med syrgas i planet såklart. Nu funderade jag på om bränslet skulle räcka till Entebbe i Uganda, för det vara bara där jag kunde få tag i 100LL bränsle.

Väl uppe på flygnivå 100 fick Sigvard upp farten till 165 knop i markfart. Trots detta så tog resan nästan tolv timmar i luften. Under tiden gick det inte att urskilja marken på grund av soldis.

Efter landning i Uganda uppstod problemet med tillstånd: Sigvard hade glömt att söka tillstånd för denna del av resan. Men briefing-kontoret gjorde inget väsen om det och snart fick Sigvard skjuts till ett bra hotell.

– Så nu är jag snart framme, ska bara flyga sista sträckan över Tanzania. När jag var där fick jag rapportera varje hel timma så att dom viste att jag var kvar i luften då trafikledningen tyckte det var långt med ett sådant litet flygplan. Väl framme i Mocambique blev det vila.

Vad gjorde han där?

– Mitt flygande bestod i att flyga arbetsledningen, besökare till olika produktionsplatser och hämta och lämna dem i Lilongwe i grand landet Malawi, för vidare färd hem. Jag hämtade teakplantor i Johannesburg för transport till våra plantager, vi flög runt för att titta på nya planteringsområden.

Att flyga till de stora flygplatserna är som att flyga i Europa, men de små som var kortklippt gräs, om man nu kan tycka att tre decimeter är kortklippt. De som bodde där tyckte så och att det fanns stenhårda termitstackar brydde dom sig inte om. Bredden på fältet var inte det bästa, knappt fick vingarna plats på det meterhøga

gräset så sidvind var knappt att tänka på. Jag skulle hämta två biskopar från USA och en diakonissa på Likoma Island, en ö i Malawisjön! Fältet var mjukt, dom höll på att bygga om och göras hårdare av något som liknade asfalt.

Vi lyfte och cirka fem meter upp i luften försvinner dragkraften så vi gör en buklandning bland stora stenar och en grävmaskin som stod i slutet av banan, trolig vis en vindkantring. Näsblood var enda skadan som diakonissan fick men planet gick inte att flyga mer.

Lågorna fångade honom

Efter haveriet fick flygplanet en totalrenovering, med ny lack, ny klädsel och en ny propeller, egentligen allt som verkstaden i Maputo kunde frammmana. Vid det här laget blev Sigvard ålagd med att hämta hem det nyrenoverade flygplanet från verkstaden. Han såg fram mot att sätta sig och känna den doft som bara finns i ny inredning.

Sigvard startade från Maputo med vad som verkade vara ett i stort sett nytt flygplan med fullt fungerande utrustning. Men på väg mot Lilongwe, en sträcka som han flugit många gånger, förändrades situationen snabbt.

– Jag flyger på flygnivå 100 som vanligt på dessa flygningar, men efter två timmar börjar något hända med motorn, den började gå ojämnt. Jag skiftade tank flera gånger men den fortsatte att gå ojämnt, jag gjorde allt som jag lärt mig när en motor börjar krångla.

Sigvard fick inte ordning på motorn utan den stannade helt. Flygplanet började glidflyga vilket inte är det bästa med en PA32. En bit bort såg han en liten by där det går en väg igenom.

– Jag såg vägen och tänkte att den räcker att landa på, men när jag närmade mig såg jag att den var för smal. Men vad skulle jag göra? Det var bara att landa.

När Sigvard landade slog höger vinge i ett litet träd och han kunde inte längre hålla kursen. Flygplanet stannade mot ett annat träd.

– Gräset runt flygplanet var torrt och började brinna, det tog inte lång tid förrän flygplanet också fattade eld. Lågorna var två meter høga, berättar Sigvard och reser sig upp och visar med händerna.

Sigvard öppnade dörren men värmen och lågorna slog in i planet så han stängde dörren lika fort som han öppnat den. Men vid det här laget var han tvungen att komma ut ur det brinnande vraket, och dörren var den enda vägen ut. Han tog fart, öppnade dörren och hoppade ut genom lågorna.

Lågorna hann ändå fånga Sigvard över båda armarna, lite i pannan och ena örat. Även bandet på glasögonen brann upp och telefonen försvann i lågorna. Sigvard fick bara med sig det han hade på kroppen.

Nyfikna kom till platsen och han var tvungen att säga till dom att inte närma sig planet då det fanns mycket bränsle kvar i vingarna.

Sjukhuset i Johannesburg

Sigvard transporterades till sjukhuset Milpark Hospital i Johannesburg, men först fick han spendera tre dygn på olika sjukhus i bushen.

– Utan deras vård hade jag inte överlevt, säger Sigvard med ett större allvar, och fortsätter med att berätta att han blev opererad sex gånger. En gång krävdes större behandling för en svår infektion. Totalt spenderade han 75 dagar liggandes i sjukhus-sängen.

– Jag kunde inte gå, då den dagen kom att jag fick lämna sängen, avslutar Sigvard.

Sigvard kom hem i rullstol fyra månader efter kraschen. I dag flyger Sigvard Eriksson som vanligt och tar gärna en tur på hästryggen, det händer med att han reser runt och berättar om sin dramatiska flygningar i Afrika.

Utanför klubblokalen där vi sitter fortgår verksamheten. Gardinen i det öppna fönstret fladdrar ut i vinden och motorerna från planen fortsätter bullra mot nya spännande mål.



Ja, så en dag så tog det slut

Jan Landin tackar för sina år i FFK



De båda kompisarna Björn och Lasse är vänner sedan barnsben. Lasse från Skanstorget 5 och Björn från Vasagatan 7 båda i Göteborg. Dom hittade varandra när de var små grabbar och sprang och busade på Göteborgs gator. Båda lärde sig livet genom att på 50-talet utforska det mesta som en storstad som Göteborg kunde erbjuda. Dom sprang på dagens bilder som gick på bio och tjuvakte spår-vagn som de så skickligt hoppade av precis när dom skulle bli tagna.

Uppväxten hade gått fint, båda hade föräldrar som höll dem i herrans tukt och förmaning. Yrkeslivet blev lite blandat, de båda kamraterna kom ifrån varandra lite.

Björn som gjorde lumpen på gamla F9, blev mycket intresserad av flygning och hade väl en tanke på att söka som pilot i flygvapnet men det kom en del brudar emellan och vips så var han för gammal. Han hamnade i stället på sjöbefälsskolan och så småningom så hamnade han på Stena rederiet och kom så att bli kapten.

Återförening

Sjötjänsten i kustnära farvatten gjorde att han kunde odla sin hobby och ägna många timmar ute på flygklubben på Säve. När han första gången kom dit så satt det en kille där och viftade med händerna. Han visade hur man flög och många satt och lyssnade på honom. Björn stod en stund och lyssnade sedan kunde han inte vara tyst.

– Tjenare Lasse, kommer du ihåg mig?

Lasse blev stum och hakan föll ner. Där stod hans gamla barndomskompis Björn. Återföreningen blev en stor glädje.

Lasse hade kommit in i Flygvapnet och klarat sig från alla haverier. Nu satt han som flyglärare på flygklubben. Lasse kom sedan att lära Björn att flyga. Nu satt dom i en PA 28 och tillsammans genomförde ett uppdrag i landsvägsspaning efter det att västkusten ännu en gång drabbats av en kraftig storm – ja nästan en orkan.

Saknad segelbåt

Det Lasse var på väg att säga var att vägen var helt avskuren, via TBOS så skickade han en bild ner till vägverket så att de hade koll på att vägen var obrukbar. Samtidigt hade en besättning från Norrköping fått startorder att genomföra en sjöräddning i Sankt Annas skärgård. En segelbåt saknades efter stormen och besättningen hade flugit i cirka två timmar och var på väg hem när det glimmade till i ögonvrån hos spanaren. Genast kommenderade han en högersväng och där stod segelbåten på hårt på ett grund och vågorna slog våldsam mot den.

Besättningen flög över båten och ving-tippade, sedan steg de och på kanal 16 tog man kontakt med SSRS som fanns i området och ledde in dem mot haveristen.

Uppe i Gällivare hade polisen larmat om att två fiskare saknades på uppe i Sjaunja området. Man hade på morgonen dagen innan gett sig ut för att fiska och skulle komma hem på kvällen, men nu



dagen efter på eftermiddagen så hade de inte hörts av. Polisen hade beslutat att sätta in eftersök med hjälp av FFK. Robban och Kalle hade valts ut att flyga. Polisen samlade besättningen på flygklubben och gick igenom söksområdet. Robban skulle flyga och Kalle med Polisen i baksits skulle spana. Vädret var fint och efter cirka två timmars letande så kunde man hitta fiskarna. Nu hade man en punkt att skicka räddningspatrullen mot. Dom fick nu veta att en helikopter var ledig och kunde sättas in, man lämnade positionen via tornet i Gällivare och helikoptern kunde sedan rädda de båda fiskarna.

Dags att landa

Ja så kunde det gestalta sig om det var verklighet. Jag som har haft den stora äran att få vara flyglärare på FFK kunde vara stolt över att jag fått lära ut något som kunde användas till att hjälpa andra.

Det började en gång i januari 2005 med att jag blev ombedd att vara lärare på en sjöräddningskurs för FFK, vilket jag tackade ja till. Jag träffade då för första gången Lars-Göran Johansson och Tommy Wirén. Jag blev tydligen godkänd som lärare av dessa herrar för det blev en fortsättning med att undervisa i Rek Foto, Rote, GSAR, HV Span och Sjöräddning.

Totalt hur många elever som jag haft glädjen att få undervisa vet jag inte men det är många. Nu till nyåret och efter elva år som lärare på FFK så stänger jag ner min flygverksamhet efter 54 år som pilot. Eller, kan man säga, en flygtid på, ett år och 25 dagar i luften för nu är det som min fru brukar säga "dags att landa och skriva i flygdagboken".

Jag vill tacka er alla från Kiruna i norr till Sjöbo i söder. Från Göteborg i väster till Gotland i öster. Jag vill dock rikta ett speciellt tack till Tommy Wirén som har varit en mycket trevlig kamrat och en otroligt kunnig man att jobba med. Jag vill också tacka Lars-Göran Johansson som med sitt positiva sätt kommer att föra fram FFK till det jag tror det verkligen skall vara, nämligen en viktig kugge i vårt samhälle.

Ni alla där ute bland FFK:s piloter och spanare och ledning har berikat mitt flygarliv otroligt mycket och jag önskar er alla lycka i framtiden på FFK i ert jobb för vårt samhälle.

Janne "Fila" Landin

Hej Trafikflyghögskolan

I förra numret av FFK-Nytt tittade vi närmare på universitetsutbildningen till trafikpilot i Tromsö. Denna gång faller turen på Trafikflyghögskolan (TFHS) vid Lunds universitet, som anordnas i Ljungbyhed. Jens Lundberg och Sofia Gunnarsson är elever på det statligt finansierade programmet och de stortrivs med sina utbildningsval.

Jens Lundberg



Jag heter Jens Lundberg och jag kommer ifrån Älvsbyn som ligger utanför Luleå i Norrbotten. Jag är 22 år gammal och har ett brinnande intresse för just flyg. Under gymnasietiden så gick jag det första året på Älvsbyns Gymnasium och läste då Naturvetenskap. De sista två åren gick jag på flyggymnasiet i Arvidsjaur. Min klass var den sista klassen som gick på flyggymnasiet.

Mitt flygintresse kom väldigt tidigt, jag har alltid varit intresserad utav motorer och egentligen allt som rör sig, men det var något speciellt med flyget. När jag var mindre så var jag alltid framme i cockpit när vi var och reste. Intresset har alltid funnits där, men det är nu på senare år som intresset började växa extremt mycket.

Sofia Gunnarsson



Jag heter Sofia Gunnarsson. Jag är 25 år och kommer ifrån Malmö, Skåne.

Jag gick på medieprogrammet med inriktning textkommunikation på Sundsgymnasiet i Vellinge

Jag har varit flygintresserad så länge jag kan minnas. Ingen i min familj eller i min närhet flyger, men trots det har jag alltid varit obotligt fascinerad av flyg! Efter gymnasiet bestämde jag mig för prova mina vingar och tog ett privatflygcertifikat på Uppsala Flygklubb.



Hur hittade du till TFHS?

Jag fick höra talas om skolan när jag gick på flyggymnasiet, men visste väl då inte så mycket om TFHS. Efter gymnasiet så började jag att kolla runt lite på internet om vad det fanns för flygskolor, då började jag att läsa mer om just TFHS. Jag blev väldigt fast vid just TFHS för att de har MPL-utbildningen. Jag sökte första gången 2013 men kom då inte in på skolan. Istället sökte jag då jobb hos Nextjet som Cabincrew. Därefter jobbade jag på Nextjet i lite mer än ett år. När antagningen öppnade nästa år så sökte jag in igen och denna gång gick det mycket bättre.

Första tiden här på TFHS var väldigt rolig, redan första dagen så fick vi elever reda på vilket flygbolag vi skulle knytas till (hostairline). Jag och sju andra i min klass fick Norwegian. Efter att vi hade fått reda på bolaget så pratade vi cirka 30 minuter med en pilot från Norwegian, som berättade lite om bolaget, och hur marknaden ser ut och så vidare. Senare den dagen så fick vi en rundtur av skolan och alla lärare presenterade sig.

Redan på gymnasiet visste jag att jag ville utbilda mig till pilot. Jag kom i kontakt med TFHS när jag sökte flygutbildningar på nätet. Det verkade nästan för bra för att vara sant med en "gratis" flygutbildning och jag trodde aldrig att jag skulle komma mig in. Men kom ihåg att ingen dröm är för stor och alla som vill har möjlighet att söka!

Jag bodde i Stockholm när jag blev antagen till TFHS. Men eftersom jag är skåning och längtade tillbaka var det underbart att få komma "hem" igen.

Det var ett trevligt bemötande på skolan och alla var väldigt vänliga. Dessutom var det fantastiskt roligt att äntligen vara bland människor med samma genuina intresse för flyg.

Eftersom att vi utbildas till MPL-piloter samarbetar skolan med tre flygbolag: SAS, Norwegian och Primera. Redan första skoldagen blev vi tilldelade våra bolag och fick träffa representanter från flygbolagen. Det var en händelserik första vecka på skolan och andra dagen på skolan hade vi vår första flygktion.

Hur ser antagningsprocessen ut?

Antagningsprocessen går ut på att man först skickar in en ansökan till skolan. Där ska man ha godkänt i ett antal ämnen sen ska man även ha ett godkänt flygpsykologiskt lämplighetstest. Om man uppfyller de kraven så blir man kallad till en testdag i Lund. Den dagen så gör man mer psykologiska tester, till exempel logiskt tänkande, minnestester, talföljder med mera. De 60 som får bäst resultat från den dagen får en kallelse till fler tester i Ljungbyhed. På dessa pratar man med en psykolog, gör en gruppuppgift och pratar med en flyglärare. Sen så väljer skolan ut de 20 som de tror kommer att klara utbildningen bäst.

För att söka till TFHS krävs det att du har en grundläggande gymnasiebehörighet samt att du genomgått ett så kallat anpassat flygpsykologiskt lämplighetstest med godkänt resultat. Om du uppfyller dessa krav kommer du att bli kallad till TFHS egna tester i Lund. Förmågor som testas är bland annat logiskt tänkande, spatial förmåga, minne och simultankapacitet. De 60 med bäst resultat blir kallade till TFHS i Ljungbyhed där de får genomföra ytterligare tester, gruppövningar samt blir intervjuad av en flygpsykolog och en flyginstruktör från TFHS.

Vilka arbetsmöjligheter leder utbildningen till?

När vi tar examen från skolan så går vi ut med ett MPL-certifikat med en type-rating på en Boeing 737 och får då flyga i flerpilotsystem. Vi har stora möjligheter att få anställning på de flygbolag som vi har fått som vårt Hostairline, men vi är inte garanterade något jobb.

Det praktik som kallas lärande i arbete (LIA) som TFHS har innebär att vi bland annat kommer att praktisera på Entry Point North på Sturup. Vi kommer även att praktisera på en verkstad och på Ängelholms flygplats. Den största LIA:n kommer vi dock att göra som styrmän på vårt Hostairline.

TFHS utbildar till Multi-crew Pilot License, MPL. Från dag ett kommer du att vara knuten till ett flygbolag där du senare under utbildningen kommer att göra din praktiska flygbolagsträning (linetraining). På TFHS blir du utbildad Boeing 737-pilot och får under utbildningen arbeta som styrman i tjänst. Vid examen får du en yrkeshögskoleexamen med möjlighet att läsa vidare och få ut en kandidatexamen.

Lärande i arbete (LIA) på TFHS innebär att du ska få en inblick och lära dig andra delar av branschen, som till exempel flygledning, flygteknik och underhåll samt hur det fungerar på en flygplats.

Under utbildningen kommer du också att få typerating på B737 och göra praktik som styrman i tjänst på det Host Airline du tillhör. Det innebär att du får ett par hundra timmar på typen! Du kommer att göra din linetraining hos ditt Host Airline, men du är inte garanterad jobb efter utbildningen.



Vad gör du i utbildningen just nu?

Nu håller vi på med vår mörkerskolning. Det innebär att vi övar start och landning, men vi flyger även ut i några utav våra övningsområden och övar lite svängar och liknande får att se hur det känns när det är mörkt och när vi inte har någon horisont att kolla ut på. Det ingår även en navigering i mörkerskolningen, så jag åkte först ner till Malmö/Sturup och gjorde en studs, sedan till Kristianstad, vidare till Ängelholm för att slutligen landa i Ljungbyhed.

Om en månad så skriver min klass våra första teoriprov. Det vi kommer att ha prov i är Meteorology, General Navigation och Aircraft General Knowledge.

Jag har gått på TFHS i 1,5 år och är nu klar med all ATPL-teori och instrumentflygning. Jag har precis påbörjat MCC-kursen i vår Boeing 737 simulator vilket är superkul! I en MPL-utbildning ligger stor fokus på just samarbete i cockpit och vi har hela 18 pass MCC.



Hur är det att flyga och bo i Ljungbyhed?

Det är väldigt kul att flyga här nere, det är många luftrum och många olika frekvenser som jag som pilot behöver hålla koll på. Jag har tidigare bara flugit uppe i Norrland där det inte är så mycket trafik, så det var en ganska stor omställning för mig att flyga här nere. Men man kommer snabbt in i det och det är verkligen superkul!

Jag tror även att det är väldigt nyttigt när det är många luftrum som man måste hålla koll på, man måste alltid ligga steget före och hela tiden jobba på snabbt. Det tror jag är jättebra inför jobb på flygbolag.

Ljungbyhed är ett väldigt litet samhälle, det finns några pizzerior och ett hemköp, sen finns det inte mycket mer. Så vi hittar på ganska mycket i klassen, det kan vara att vi åker och käkar i Helsingborg, kollar bio och liknande.

Skåne är ett platt landskap och från ett par tusen fot kan man se precis hur långt som helst! Utsikten brukar sträcka sig ut till Öresundsbron och Helsingör i Danmark. Det är ofta väldigt vackert. Men man får hålla i hatten när det blåser på hösten – optimalt för sidvindslandningar!

Tyvärr finns det inte så mycket att göra på fritiden i Ljungbyhed, men vi åker ofta till Helsingborg som ligger 30 minuter bort. Där finns allt man kan önska från en stad.

Eftersom att vi alla bor tillsammans på studentboendet "Ljunghusen" har vi blivit som en stor familj och har väldigt roligt ihop. Man blir lätt väldigt kreativ när man bor på en liten ort och om inte annat är det en optimal pluggmiljö!

Har du några råd till intresserade?

TFHS är en jättebra skola som ger en stor fördel när man kommer ut på arbetsmarknaden, vi alla går ut med en Type-rating på Boeing 737 så kan man säga att vi ligger steget före.



Det är helt vanliga tjejer och killar som läser till pilot och det krävs inga toppbetyg för att komma in. Blir du inte antagen första gången kan du söka igen. Det är vanligt att man får söka ett par gånger innan man blir antagen och det betyder inte att man är mindre lämpad som pilot. Däremot måste man vara beredd på att lägga ner mycket tid på utbildningen om man blir antagen. Vi går i skolan måndag till fredag 08.00-16.30. Under simulatorskedet rullar schemat från 07.00-23.00. Utöver det krävs det att man läser på själv på kvällar och helger. Det är en intensiv utbildning och tempot är högt. Men älskar man att flyga är det värt varenda sekund!

Jens Lundberg blir 'EK-döpt' efter sin första ensamflygning, en frivillig tradition som många deltar i.



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



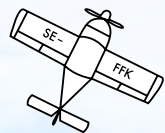
FIG-TRÖJA
Överdrag, stl. S-XXL
250 kr



FFK-JACKA
Stl. S-XXL
300 kr



YOUNG PILOTS-JACKA
Stl. S-L
300 kr



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping

POSTTIDNING

B

Hemvärnsövning i Hede

Clara Bergstedt, snart färdigutbildad ungdomsspanare i Young Pilots, fick chansen att hänga med på flygövning med Hemvärnsflyget från Östersund. Det blev en spännande resa till Hede med storslagna flygpass.

Jag heter Clara Bergstedt och jag går sista året på det naturvetenskapliga programmet på Åre gymnasieskola. Jag bor i en liten by vid namn Kallrör, tolv mil norr om Östersund. Jag har alltid haft ett stort intresse för flyg och varje gång jag får chansen att följa med på en flygtur eller att kika på olika flygmaskiner gör jag det.

När jag fick frågan om att få vara med flygtroppen under en hel övning tackade jag genast ja. När jag kom till Frösön möttes jag av många nya ansikten som välkomnade mig till kompaniet. Jag var förvåntansfull inför helgen och följde med troppen ut till Optands flygfält. Vädret började inte optimalt. Molnen blev allt lägre och tätare och regnet började sakta men säkert falla över oss. Det var ju såklart lite deppigt, men det blev lite flygning iallafall så länge det gick. Nästa dag flög vi till Hede där vi stannade några dagar och flög på olika navigationsövningar.

Hedlanda väntade på oss med goda måltider och framför allt fina flygdagar. Ragnar Dillner håller livet uppe för Hedlanda flygfält och Sveriges minsta flygrestaurang som står strax intill fältet. Det blev ett antal flygningar varje dag och rutterna var olika var gång.

Höstfärger i myr och våtmark

Jag fick följa med och flyga flera timmar varje dag i de olika flygmaskinerna. Naturen vi flög över bestod av mängder av myrar och våtmarker. Höstfärgerna började

träda fram och några regnbågar uppenbarade sig också. Något av det roligaste var nog att sitta och kika på kartan och spana. Långa dagar med mycket flygning, fina maskiner, god mat, strålande sol och trevliga människor.

Jag fick följa med på så många flygturer som jag hann med, vilket jag uppskattade oerhört. Jag fick lära mig en hel del nya saker om de olika flygplanen och tips på hur man orienterar sig på bästa sätt. Under helgen kom ett antal andra flygmaskiner av olika slag, bland annat motorseglare, Cessnor och en blå PA 22. "Man kliver inte in i en Cub, utan man klär på sig en Cub". Det uttrycket fick jag lära mig då jag satte mig till rätta i det lilla planet som jag genast blev väldigt förtjust i.

Smygflygning

Det bästa minnet jag har från denna övning var en kväll då flygningen gick ut på att piloterna skulle komma till en viss plats på en exakt tidpunkt. Det var lågflygning och därmed lite svårare att navigera. Jag stannade kvar på marken för att sedan i smyg följa med gruppchefen Ivan Myhr upp på 6 000 fot i "cuben" för att spana på dem. De hade ju såklart ingen aning om vart vi var och dem såg oss inte heller.

Vi flög i stora cirklar högt däruppe, det var hyfsat molnfritt och det var så vackert denna kväll. Solen och himlen runtomkring skimrade i varma färger och utsikten var optimal. Sådana stunder är flygningen som bäst, frihetskänslan är stark och jag

kan inte känna mig mer trygg.

Flygplanen kom tillslut, en efter en långt där nere. Vi klockade dem när de flög över den lilla fåbodvallen långt där nere. Sedan flög vi på en fin kvällstur över bland annat Funäsdalen och Ivan visade en charmig liten fåbodvall där han hade bott på somrarna som barn. Detta var den finaste flygtur jag varit med på. Den blev över två timmar lång och jag kände hur jag ständigt log under turen. Att flyga är så fantastiskt och i min värld finns det inget bättre. Denna helg gav mig många fina flygande timmar och jag så tacksam. Denna helg fick mig att äntligen ta det stora steget som jag alltid har längtat efter. Att gå en flygutbildning och den startar redan i höst.

Text och foto: Clara Bergstedt

