

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 4 - November 2016





FFK-Nytt

Tidning för Frivilliga Flygkårens medlemmar och samarbetspartners
Ansvarig utgivare:
Lars-Göran Johansson
ISSN 1654-6105

Redaktion och layout:
Sandra Häggander
Peter Krüger
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: 20 januari 2016



I DETTA NUMMER

- 3 **Kårchefen har ordet**
- 4 **Aktuellt från kårstaben**
- 6 **Flygchefen har ordet**
- 7 **Young Pilots blickar tillbaka**
- 8 **Smått & gott**
- 10 **Bilden**
- 12 **Drönare som drönar fram**
- 14 **FIG Nord gjorde viktig insats**
- 16 **Utmaningar med mörkerflygning**
- 18 **En äventyrlig resa utomlands**
- 22 **Flygsäkerhet**

Bild framsida: Dmitrij Karpenko



KÅRCHEFEN HAR ORDET

Handling

Ibland förundras man över hur människor undviker att ta ansvar för sina handlingar. En del personer gör dåliga affärer, andra chansar genom att bara berätta hälften av sanningen. De värsta är nog de som inte gör någonting för att försöka förbättra samhället och sin närhet. De som bara går tysta och ser på, eller bara klagar på andra.

Häromdagen hörde jag en berättelse om en kille som var på väg hem från skolan, en sån där grå trist höstdag och duggregnet sipprade ner. Han gick där släpande på en massa böcker på väg hem från skolan och på vägen kom ett gäng killar ifatt och putade till honom så att han ramlade ner i en vattenpöl och hans grejer spreds ut. De samlades runt omkring honom och skratade åt honom och kastade gläpord åt honom innan de gick vidare. När berättaren såg detta hade han sprungit fram till den här killen och frågat om han var okey och började hjälpa till att plocka ihop grejerna. Han följde med honom hem för de bodde i samma område. De pratade med varandra och de beslutade att de skulle träffas dagen efter.

Efter den dagen var de bästa kompisar. Åren gick och de gick skilda vägar i livet, men de visste att de alltid hade varandra. Pojken växte upp och blev specialistläkare och flera år efter skolan träffades de och åt mat tillsammans.

Då berättade han om hur han upplevde just den där trista höstdagen då de träffades. Han hade just beslutat sig för att ta sitt liv. Han hade tömt sitt skåp i skolan så att mamma inte skulle behöva göra det. Men när de träffades och han såg kamratens snälla ansikte så förändrades hans liv och han fick någon att umgås med och inte hela tiden känna sig hotad och trakasserad.

Genom att vara en medmänniska och stötta varandra så kan Du göra otroliga saker utan att veta om det. Varje år försöker minst 8-9000 personer att ta sitt liv (källa Karolinska institutet). Mörkertalet är stort då alla inte kommer värden till känna.



Du och jag kan inte rädda alla personer, MEN vi kan skapa ett samhälle som vi trivs med att vara i. Där du och jag kan gå ut och prata med varandra utan att behöva oroas över vad som händer bakom husknuten. Tjejer och killar ska kunna gå själva utan att bli nedslagna eller våldtagna.

Vi kan inte skylla på politiker eller myndigheter hur vi personligen agerar mot varandra. Det är bara vi själva som kan ta ansvar för våra egna handlingar. Genom att vara en medmänniska och se det positiva i dagen kommer du att uppträcka att andra runt omkring dig blir gladare. Att få se glada ansikten sprider glädje vidare till andra och fler personer är med i en positiv spiral. Tänk att få vara den där personen som genom sin handling att vara medmänniska räddar liv genom att "bara" vara sig själv.

Jag är stolt över att vara FFK:are! För i FFK och Young Pilots finns väldigt många positiva människor som sprider glädje till andra. Medlemmar som tar ansvar för sina handlingar, ser det positiva och vill utveckla sig själv och samhället till en bättre värld.

Tack för att ni finns!

Lars-Göran
Kårchef FFK



AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN

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.



Webshoppen

På webshopen kan du som medlem hitta profilprodukter för både FFK och Young Pilots. Nu har vi fyllt på vårt lager med FFK- och YP-jackor, vattenflaskor m.m. Titta in på webshopen så ser du vad vi har. Betalning kan du göra via bankgiro, kontant eller via Swish. Varorna skickas sedan med post till dig eller så hämtar du sakerna på kårstaben.



Medlemsavgift

Snart är det nytt år och medlemsavgiften ska betalas in. Stämman fattade beslut om att medlemsavgiften ska vara oförändrad för 2017. Det innebär att för medlemmar som är äldre än 25 år kostar det 200 kr/år och för Young Pilots medlemmar kostar det 100 kr för 2 år. Sista betalningsdag är den 31 januari eller innan första flygningen ska äga rum nästa år. Nytt för i år är att ni kan betala in medlemsavgiften med Swish 123 658 184 7. Kom ihåg att meddela ditt medlemsnummer när du gör inbetalningen.



Försäkringshandlingar

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

MSB

För nästa år räknar vi med att få samma nivå på utbildningsuppdrag som för 2016. Och i de positiva dialoger vi för med MSB anpassar vi kursverksamheten efter de behov som uppstår i landet. Om det blir godkänt av MSB så kommer vi nästa år utbilda 20 stycken UAV-piloter. Dessa är ett komplement till FIG-gruppen och kan med fördel användas då vi inte kan flyga på grund av för dåligt väder och området inte är så stort.



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. Du hittar information om förkunskaper under respektive kurs. 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.



Befattningsutbildning

När man ska ingå i en flyggrupp får du möjlighet att utbilda dig för olika befattningar. Dessa utbildningar kan delas upp i gemensamma utbildningar, kompletterande utbildningar och sedan specialistutbildningar. De gemensamma utbildningarna är Grundkurs FFK, Lågflygutbildning, Under Water Escape, Foto och bildhantering/TBOS. När du är klar med dessa ska du specialisera dig beroende på om du ska ingå i HV-, SIG- eller FIG-flyggrupp. De specialistutbildningar som vi bland andra har är HV-span, Kraftnätsövervakning, Search & Rescue för sjö och land, Strålningsmätning, övervakning för Trafikverket. De kompletterande utbildningar som sedan finns är också uppdelade i två kategorier. Det är utbildningar som är för vidareutbildning som ex. Sjö-VHF, Rakel och CRM. De andra är för att återta en tidigare kompetens som ex KU-lågflyg, KU-UWE, KU-kraftnät osv. Har du inte gjort alla utbildningar för din befattning eller är det länge sedan du gjorde en utbildning och du behöver en uppförskning så titta in på vår hemsida och anmäl dig till den utbildningen som du har behov av.



Övningar

Vi behöver hela tiden träna på de olika uppdrag som våra myndigheter vill att vi ska klara av. Ett sätt att göra det är att

öva enkelt med olika momentövningar som ex. TBOS, foto från luften, RAKEL. Träna med larmnumret där någon får flyga ett kortare uppdrag. Se över era lågflygslingor så att det inte kommit upp några nya master / vindkraftverk i området. Ta med era Young Pilots på övningar som extra spanare. De kommer att öka er kapacitet i länet. Viktigt är att ni tränar på tänkta uppdragsmoment även under vinterhalvåret.



TBOS och IPADS

Våra Ipad:s börjar bli lite för gamla och behöver uppdateras. Kårstaben har köpt in ett antal Ipad mini 4 för att byta ut de Ipad 2 som gått sönder. I första hand kommer FIG-gruppens utrustning att bytas ut. I samband med att vi delar ut nya Ipad:s kommer vi också att byta ut Eyefi-korten. Forsvarsmakten har sagt att vi inte ska använda vår TBOS-utrustning i HV-uppdrag och därför kommer HV-grupperna att få nya Ipad:s senare. Nuvarande Ipad:s fungerar bra som navigeringshjälpmedel, men kommer på sikt att behöva bytas ut.



Hasse & Sven-Inges minnesfond

Varje år delar vi ut stipendium till någon som gjort insatser för ökad flygsäkerhet och för ungdomsverksamheten. Du kanske känner någon som kan passa för detta stipendium. Skicka ditt förslag till karstaben@ffk.se.



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. PFT är inte tänkt som ett avrostningspass för att göra en PC. Det är en bolagskontroll där vi tränar i bolagsspecifika flygningar

som ex. lågflyg, kraftledningsövervakning eller väg/jvg-spaning. En FFK-PFT är godkänd som en lärartimme vid förlängning av enmotorbehörigheten.



Lågflygbevis

I år kommer allas lågflygbevis att gå ut (31 december). Detta kommer att förnyas i december om du har behov av lågflygbeviset. Tillsammans med CPIL kommer kårstaben att se över alla lågflygbevis. De som har ett behov och som har bekräftats av CPIL i länet samt har genomfört årlig PFT kommer att få det förnyat automatiskt. Är det så att någon uppgift saknas i registret exempelvis utgången medical, klassbehörighet, flygtidsuppgifter så kommer vi att avvakta med att förnya lågflygbeviset tills vi fått in alla uppgifter. Så kontrollera dina uppgifter på FFK:s hemsida och rätta upp det som är fel.



UNGDOMEN

I januari och februari är det årsmötestider för YP. Det kommer att väljas nya styrelser och det är viktigt att den informationen kommer in till kårstaben. När årsmötesprotokollet är inskickat kommer YP-gruppen få 2000 kr i årsmötesstöd. I början av året kommer en kickoff att hållas för YP-styrelserna i landet och dess aktiva medlemmar. Mycket av mötet kommer att handla om rekrytering och medlemsvärd. Young Pilots behöver växa ytterligare så ta med dig dina kompisar till nästa YP-träff. Dela med dig av glädjen i Young Pilots! Delad glädje är dubbel glädje.

Är du behörig? Detta behöver du för att få flyga i FFK 2017:

- Betald medlemsavgift
- Inrapporterad flygtid för 2016
- Inskickat giltiga certifikat och medicinska intyg
- Giltigt lågflygbevis för lågflygning
- Aktuell PFT för uppdragsflyg och lågflyg
- Flygningen ska vara beordrad av CPIL eller gruppchef

Är du osäker om du får flyga, titta på dina uppgifter på FFK:s hemsida.

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



LARS-GÖRAN
KÄRCHEF



HANS
FLYGCHEF



ULF
STF, KÄRCHEF



DANIEL
MIL, KONTAKTER



LÖTTA
ADM. KÅRSTABEN



HELENE
ADM. FLYGAVDELN



EMELIE
YP



JENNY
KURSER



ANNA-LENA
FLYGRAPPORTER

KONTAKTUPPGIFTER
FINNS PÅ FFK.SE

Vid osäkerhet kring kontaktväg, använd våra funktionsmejladresser:

- Flygrapporter skickas till: flygrapport@ffk.se
- Störningsrapporter skickas till: asr@ffk.se
- Medlemsinformation, cert, flygna timmar skickas till: medlem@ffk.se
- Flygplansavtal inkl. försäkringar skickas till: avtal@ffk.se
- Journaler från flygutbildningar ex.vis FFK-PFT. skickas till: journal@ffk.se
- Reseräkningar och allt som har med ekonomi att göra skickas till: ekonomi@ffk.se
- Övningsinformation, planerade övningar, rapporter m.m. skickas till: ovning@ffk.se
- Övriga mail som är av allmän karaktär skickas till: karstaben@ffk.se

FLYGCHEFEN

Flygåret 2016 lider mot sitt slut men det är fortfarande lite för tidigt att summera årets flygande. Det vi kan konstatera är att det så här långt har varit ett bra flygår utan stora incidenter. Prognosen pekar på ett flygtidsuttag kring 7500 timmar, ungefär på samma nivå som 2015. En skillnad mot 2015 är att vi i år har flugit mer brandflyg än tidigare år. Några län har dubblat sitt normala flygtidsuttag med väldigt mycket brandflyg.

För 2016 har vi försökt förenkla rapporteringen av flygningar och speciellt brandflyg rapporterna. Nya formulär finns på hemsidan och det verkar ha fungerat bra. Hantering mot länsstyrelserna är dock fortfarande krånglig och man kräver mycket exakta uppgifter på varje enskilt uppdrag. En rapportering som tar mycket tid från Kårstaben.

I stort har vi kunnat lösa alla flyguppdrag även om det ibland har gnisslat lite i länens brandflygorganisationer. Inte konstigt med tanke på det extremt höga flygtidsuttaget och att mycket av detta ligger under en period med semestrar och andra åtaganden.

Under hösten/vintern ska vi boka möten med ett antal länsstyrelser för att ta vara på erfarenheterna från årets flyguppdrag och se vad vi kan göra för att förenkla inför nästa år. Det finns säkert en del vi kan göra både internt i länsflyggrupperna och från länsstyrelserna som kan förenkla.

I framtiden tror jag att vi måste bli bättre på att låna resurser från angränsande län för att klara toppar i flygtidsuttag. Detta gäller antagligen inte bara för brandflyget, utan även för andra insatser. Viktigt är också att vi kan höja blicken och se att det är FFK som genomför flyguppdrag för en uppdragsgivare. Det är inte flygningar för att få flygtid för den egna flygklubben eller på den egna flygmaskinen.

Under hösten har jag haft förmånen att vara ute hos ett par flyggrupper och ser hur man övar. Många genomför mycket bra övningar, men ibland verkar det saknas lite fantasi när man arrangerar övningar. Ofta väljer man att köra samma övningar som man alltid kör. Något som naturligtvis inte är speciellt utvecklande eller ens speciellt roligt för deltagarna.

En övning behöver inte vara komplicerad för att bli bra. Snarare tvärsom. Fundera på hur ett skarpt uppdrag kan se ut. En tågurspårning, en trasig kraftledning, en översvämning eller en större trafikolycka. Det finns massvis med tänkbara scenarier som man kan använda som utgångspunkt för en övning.

Fundera över vilken information en uppdragsgivare vill ha för att få en överblick över en skadeplats. Översiktbilder, detaljbilder, en framkomlig väg för ett räddningsfordon, en lägesangivning för en skada eller utbredningen av en översvämning. Varför inte bjuda in den lokala räddningsledaren för att få övningen ännu mer realistisk?



Genomför flygningen och använd kamera och TBOS. Efter flygning har man en debriefing och där vi går igenom bilderna och hur väl vi lyckades med uppdraget. Försök titta på bilder och rapporter med en räddnings- eller insatsledares ögon. Hur bra är våra bilder? Kan vår uppdragsgivare använda bilderna på ett bra sätt?

Tänk på att FFK alltid flyger i besättning och att vi alltid tränar för skarpa uppdrag. Det är det vi får bidrag för och det är det våra myndigheter förväntar sig av oss. Ta varje chans att öva och låt varje övning bli en övning där vi lär oss något.

Som säkert alla vet är FFK på väg in i det nya EASA-regelverket. Den 21 april 2017 ska allting vara på plats då vårt bruksflygtillstånd slutar gälla. Arbete pågår just nu i samarbete med Transportstyrelsen för att definiera hur reglerna för FFK:s verksamhet ska se ut. Vi kommer som tidigare ha en FFK-DHB som reglerar hur FFK-flygningar ska genomföras och vi kommer att lägga ner ett arbete för att ta fram gemensamma SOP:er för våra olika uppdragstyper.

Fram till den 21 april 2017 gäller vår nuvarande FFK-DHB och SOP på samma sätt som tidigare. Mer information om ändringar av våra regler och förutsättningar kommer under vintern.

Nu ser vi fram emot en höst fylld av övningar och vidareutbildningar. Fortsätt "öva enkelt och öva ofta" i besättning och se till att varje timme i luften blir effektiv så vi verkligen kan visa vad vi kan när det gäller!

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

Koll på läget?!
/Hasse
Flygchef FFK



Den mörkare delen av året kommer så sakteliga smygande, därför blickar vi tillbaka mot en av sommarens alla flygveckor i Young Pilots regi. Den 24 juli samlade sex glada och förväntansfulla Young Pilots-medlemmar på Allebergs flygfält utanför Falköping. De var alla redo för fem dagar fullspäckade av segelflyg! I somras tilldelades dessa ungdomar ett FFK:s segelflygstipendium. I samarbete med Segelflygförbundet i Sverige fick de chansen att genomföra den inledande etappen på vägen mot ett segelflygcertifikat. Vi låter deltagarna själva berätta om sina upplevelser i följande text, och håll utkik - förhoppningsvis kommer samma stipendium att delas ut sommaren 2017!

“Varje morgon började med att traditionsenligt hissa den svenska flaggan. Efter frukost hölls det en briefing om vädret och dagens övningar. Turligt nog hade vi flygväder varje dag, även om det hände att vi fick skjuta några timmar på flygningen eller skynda oss för att undvika dåligt väder. När det var dags att ge sig upp i luften drogs de två segelflygplanen, en Bergfalke IV och en ASK 21, ut ur hangaren. De fick en daglig tillsyn och förbereddes för en dag av flygningar med exalterade elever.

Vi flög två till fyra gånger per dag och oftast flög vi ner till Falköpings flygplats för att sedan starta där och flyga tillbaka till Alleberg. I början tyckte vi att det var väldigt svårt att flyga men tack vare den snabba skolningen och våra fantastiska lärare så lärde vi oss snabbt av misstagen, för varje flygning gick det bättre och bättre! Till slut kunde vi sköta hela flygningen själva, från start till landning!

Många goda måltider blev det mellan flygningarna och framåt kvällen, när flygplanen var nattade, samlades vi i lektionssalen för att ha lite debriefing, teori samt genomgång av morgondagen. Vi fyllde även i våra fina

loggböcker som vi fått. Därefter var det hopp och lek, även om det inte blev så mycket hoppa och leka. Efter en lång dag var vi trötta och för det mesta satt vi antingen ute i soffan vid restaurangen och kollade på solnedgången eller så tittade vi på film i lektionssalen. Nästkommande morgon rivstartades oftast med ett kort men jobbigt träningspass på elevernas initiativ. På så sätt var vi vakna och redo för ännu en dag uppe i det blå.

Under veckan hann vi med 15 flygningar var och de 17 första övningarna av etapp 1 blev avklarade. Totalt blev det för oss alla 90 starter med 27 timmar och 39 minuter i luften. Vi har mycket kvar att lära, men vi är ändå på god väg mot ett segelflygcertifikat. Nu ser vi alla fram emot att få fortsätta flyga i flygklubbarna på hemmaplan och kanske en vacker dag tävla i sträckflygning eller avancerad flygning.

Stort tack till våra fantastiska lärare Johan och Henrik. Utan dem hade veckan inte varit möjlig. Även Camilla och gänget i restaurangen ska ha ett stort tack för den underbara maten och deras vänlighet!”

Med facit i hand har dessa dagar verkligen gett resultat! Många av deltagarna har flugit sina första ensamflygningar och för resterande väntar detta i början av nästa segelflygsäsong - ett riktigt bra betyg! Kom ihåg, håll utkik efter din möjlighet att söka detta stipendium nästa sommar. Det rekommenderas varmt av våra stipendiater 2016!

Staffan Eriksson
Ordförande, Young Pilots centrala styrelse
staffan@youngpilots.se



Vill du jobba på kårstaben?

Kårstaben behöver förstärkas med ytterligare en person, Ställföreträdande Flygchef. Tjänsten är 100 procent med basering i Västerås. Uppgiften som Stf Flygchef innefattar arbete med flygsäkerhet i samverkan med Flygchefen. Det innefattar också arbete med samt utveckla FFK:s IT-stöd. Ge support till medlemmar i olika frågor. Tjänsten innefattar också flygtjänst om du har lärarbehörighet. Då FFK har en bred verksamhet måste alla kunna ställa upp och hjälpa till där behov finns. Vi söker dig som är en lagspelare, har en bra samarbetsförmåga och har social kompetens. Du bör ha lägst CPL-certifikat. Meriterande är om du har arbetat med utbildning, regelverk, har IT-kunskap och har ett bra kontaktnät i branschen. Frågor om tjänsten och ansökan kan ställas till Kårchef Lars-Göran Johansson på nymedarbetare@ffk.se eller 021-440 33 01.

Ansökan skickar ni in senast den 10 december 2016.

Tillväxt i delar av flygbranschen

Trots pressade priser finns det bolag som växer. Wizz Air ska starta 7 nya linjer och utökar sin flygplansflotta. Wizz skriver på sin webb att de ökar med 22% per år. Om de ökar i samma takt i framtiden kommer de behöva fler piloter och flygplan. Wizz air använder Airbus. Ett annat bolag som går bra är Icelandair som ökar med 19% under 3:e kvartalet. Även de utökar antalet destinationer under nästa år till Tampa Bay och Philadelphia.

SAAB och Boeings samarbete har nu visats upp. T-X är ett motorisk tvåfenat skolflygplan för militären.



T-X har en bättre manövrerbarhet genom att ha två fenor. Piloterna sitter i tandemstolar och instruktören har då lätt att kunna se bakåt. Boeing-Saab T-X drivs av en enda GE 404-motor, tillverkad av General Electric och har en glascockpit och öppen programvara som driver data över T-X jet och dess associe-

rade marksystem. Flygplanet kommer att testflygas i slutet på detta år. US Air Force behöver byta ut sina gamla skolflygplan och Boeing och SAAB hoppas att deras nya T-X ska falla Air Force i smaken. Kanske vi får se den även här i Sverige i framtiden.

Tillstånd krävs för kamera på en drönare

Högsta förvaltningsdomstolen har i två domar funnit att en kamera som är monterad på en drönare kräver tillstånd enligt kameraövervakningslagen medan en kamera som är monterad innanför vindrutan på en bil eller på ett cykelstyre inte behöver tillstånd. Med övervakningskamera avses en kamera som är uppsatt så att den kan användas för personövervakning. Men det fordras dessutom att den inte manövreras på den plats där den är uppsatt. Om en sådan kamera kan riktas mot en plats dit allmänheten har tillträde måste länsstyrelsen ge sitt tillstånd.

Kameran på drönaren ska användas för att ta foton på byggnader och miljöer från luften. Kameran i bilen och på cykeln ska användas för att under färden ta bilder till bl.a. sociala medier. Kamerorna ska inte bara helt tillfälligt utan återkommande placeras i en bil, på en cykel eller på en drönare. Domstolen fann därför att de är uppsatta i lagens

mening. Kameran i bilen och på cykeln ska alltså fästas på insidan av vindrutan respektive på cykelstyret. Den är därmed uppsatt i förarens omedelbara närhet och manövreras av denne på platsen. Den är därför inte en övervakningskamera. När det däremot gäller kameran på drönaren ska den fotografera från luften men hanteras från marken. Domstolen ansåg därför att den inte manövreras på platsen. Domstolen fann vidare att kameran kan användas för personövervakning, även om det inte är syftet. Kameran är därför att betrakta som en övervakningskamera. Eftersom kameran dessutom kan riktas mot en plats dit allmänheten har tillträde är den tillståndspliktig.

Målet som gällde kameran som ska fästas på drönaren har skickats tillbaka till förvaltningsrätten för prövning av frågan om tillstånd ska medges. Det andra målet är helt avslutat.

Den planerade sammanslagningen av länsstyrelser till storregioner skjuts upp ett år. Civilminister Ardalan Shekarabi ger kritikerna rätt och säger att mer tid behövs.

Regeringen vill dela in Sverige i sex regioner i stället för dagens tjuo län. En statlig utredning föreslår att tre av regionerna bildas de närmaste åren genom att länsstyrelser och landsting slås samman: storregionerna Norrland, Svealand och Västra Götaland. Länsstyrelserna skulle slås ihop redan 2018 och landstingen 2019, om riksdagen fattar beslut om det. Men alla berörda länsstyrelser protesterade. Nu senare-

läggs länsstyrelsesammanslagningen till 1 januari 2019.

Nästan alla emot

Det är för kort tidsplan, helt enkelt. I princip samtliga remissinstanser som är inne i den processen gör bedömningen att det är för kort tid, säger Shekarabi till Ekot i Sveriges Radio. Ylva Thörn, landshövding i Dalarna, välkomnar beskedet, inte minst med tanke på att länsstyrelsen också är



valmyndighet - och nästa riksdagsval hålls hösten 2018. Uppdraget kräver en effektiv organisation, fastlår hon.

Mörkerflyg

Så är hösten här och vi tycker det är tråkigt med regn, blåst och mörkret som kommer allt tidigare. Men det finns ändå stunder som kan vara ljusa. Att vara i luften och navigera runt olika upplysta samhällen är både vackert och spännande. Här märker man att det gäller att ha förberett sig ordentligt. För de upplysta samhällena ligger längre bort än vad man uppfattar och över mörk terräng, som skog och åkrar, är det inte mycket man ser. Då kan det bli rena instrumentflygningarna och kanske komma in i ett moln som man inte har lagt märke till. Detta är den spännande delen, men den behöver inte bli så spännande att man inte vågar flyga i mörker. Att tänka på

när man ska flyga mörker är att motorn inte vet att det är mörkt och att långa förberedelser behövs.

Preparera kartan, fyll i sjöarnas strandkonturer dock ej med röd färg då rött kan försvinna i det röda lampskenet. Välj stora synbara brytpunkter och ta hjälp av radiohjälpmedel. Minihöjder på varje delsträcka ska beräknas. Vindrutan ska vara rengjord, använd kupévärmen för att motverka imma och glöm inte kläder för gällande väder. Lagg inte jackor och andra kläder för ventilationsluftutsläpp. Då bildas imma lätt som är svår att få bort. Två ficklampor, en stark och en svag, ska vara om bord. Innan man startar upp ska Beacon ljuset vara på

och strålkastare och navigeringsljusen ska vara på då man börjar taxa.

När man har gjort klart med checklistorna för start och stigning och är uppe i luften, kan man börja njuta av den vackra utsikten. Men tiden går fort när man har roligt! Nu är det dags att flyga tillbaka till flygplatsen och den syns så fint ifrån luften när bankantsljusen lyser, men var säkra, så det inte är en belyst väg. Ett annat fenomen är strålningsdimman, då den kommer snabbt och syns inte uppe ifrån luften men väldigt bra från sidan. Strålningsdimman är vanlig nu på hösten när jordytan kyls av den svalare luften. Så det är viktigt att planera väl. Då får man en njutbar flygning.



An aerial night photograph of Västerås, Sweden, showing a dense network of city lights and streets. The lights are primarily yellow and orange, with some blue and green lights scattered throughout. The city is illuminated against a dark night sky.

STAD I LJUS

Cirka 26000 ljuskällor lyser upp Västerås stad,
en vacker syn från flygnivå 80.

Foto: Peter Krüger

FRAMTIDEN I LUFTEN



Vi talar om att framtiden inte har varit ljusare sedan 80-talet. Behovet av piloter ökar, regelverk som är mer anpassade till risker. Men vad tänker våra tillverkare om hur vi kommer att transportera oss och materiel i framtiden. Boeing och Airbus har fantastiska visioner om att flyga i överljudsfart men även jättemaskiner som kan transportera över 1000 personer. Det jag tänkte belysa lite är visionen med drönare.

Idag kan alla köpa en drönare på Teknikmagasinet och flyga med den i trädgården. De flesta av dessa drönare har en kamera och efter beslut i hovrätten så är det förbjudet att flyga med dessa om du inte har särskilt tillstånd. Men vad kan dessa apparater göra. För dig som är äventyrlig kan ha din drönare till att följa dig när du åker skidor, paddlar kanot genom forsar. Du kastar upp den lilla drönare i luften och

har din spårsändare så följer den efter dig vart du än tar vägen.

Tittar vi på nyttodrönare så är tekniken framme i en nivå där regelverken inte matchar verkligheten. Ett exempel Amazon som tittar på drönare som kan leverera paket. Du beställer dina produkter och inom 30 minuter kan en drönare ha landat på tomten och du fått din nya bok, skor eller vad du nu önskade. Ama-

zon kallar tjänsten för Prime Air och är inte lanserad ännu. I UAV:n så finns det en fullfjädrad GPS med "Sense an avoid" teknologi. Om detta blir verklighet och flera postorderföretag använder liknande tjänster så kommer det vimla av UAV:er på 400 fot och under särskilt i storstäderna. Hittills har de testat utrustningen i USA, England, Österrike och Israel. Företaget Amazon har planer på att skapa ett world wide system med drönare. Får se när den kommer till Sverige.

Ett annat företag som inriktat sin verksamhet mot säkerhet är Apellix. De har skapat en drönare som kan bygga skydd i otillgängliga områden. Med hjälp av drönaren kan de söka efter skadade personer som behöver hjälp. Kan personal inte ta sig till området kan de då skicka in drönare som med 3D-skrivarteknik kan bygga en iglo i skum som den utsatte kan ta skydd i. Andra uppgifter som deras drönare kan göra är att måla hus. Robert Dahlstrom som är VD för företaget har tagit fram en drönare de kallar för "Worker Bee". Med en färgspruta, kamera och avancerad mjukvara kan drönaren måla ditt hus ex. fönsterkarmar som sitter högt upp. De där farliga målerijobben försvinner och ersätts med drönarmålare. Risken för fallskador elimineras med hjälp av tekniken.

Ett annat för oss flygare närmare användningsområde är att de kan användas för avisning av flygplan eller i områden där det finns risk att inandas giftiga ämnen.

Drönaren flyger in i området och sprutmålar, sprayar utan att någon människa behöver inandas de eventuellt farliga gaserna.

En av de största UAV producenterna DJI skriver att det största fördelen med drönare är inom Search And Rescue området. Med deras drönare kan du sätta på IR-kamera och andra sensorer för att söka efter personer i vatten, i skogsområden och i mörker. Tillsammans med en smart programvara som tolkar bilden kan du snabbare hitta en nödställd. Det finns drönare med sensorer som kan hitta personer under vatten. Vi pratar inte om Mälarens vatten med 2 decimeters sikt utan klarare vatten som på västkusten. Hittar en drönare en nödställd som håller på att drunkna så kan den också släppa ner livflotte eller en frälsarkrans. Detta används redan på flera platser i världen.

En holländsk student har tagit fram en drönare som ska kunna hjälpa till vid akuta hjärtstopp. Med hjälp av positioneringen från en nödställds mobiltelefon kan drönaren själv navigera fram till den skadade. I sin last har den med sig en hjärtstartare som vem som helst kan använda. Med ett nätverk av dessa drönare talas det om att chansen att överleva en hjärtinfarkt ökar från 8 till 80%.

Det företag som pressar gränserna längst tror jag är ett kinesiskt företag som heter EHANG. De har en produkt som heter Ehang 184 och är en självflygande drönare som kan ta med sig en person upp till 100 kg. Man får känslan av Back to the future filmerna

och detta kan vara första steget dit. Du hoppar in i drönaren och talar om vart du vill åka. Drönaren väljer smartaste vägen och flyger dit. Den har ett inbyggt anti-kollisionssystem så att den inte ska flyga in i andra plan eller hus. Den skannar av landningsplatsen så att det inte finns saker i vägen. Den har 8 elmotorer för att dubbla säkerheten. Den flyger fram i 100 km i timmen dock bara i 23 minuter för sedan är batterierna slut.



Om denna UAV blir verklighet får framtiden visa och användningsområdet för UAV:er har vi bara skrapat på ytan. Inom FFK pågår ett projekt där vi tittar på hur vi ska kunna använda UAV i vår verksamhet. Det är ett framtidsområde och där ska vi vara med.

Lars-Göran Johansson



FIG NORD HITTADE FÖRSVUNNEN MAN



Flyginsatsgrupp Nord, med bas i Gällivare, larmades i början av oktober ut för att hjälpa polis och fjällräddning i sökandet efter en man i 75-års åldern som försvunnit efter en båtutur på sjön Tjeggelvas i Arjeplogs fjällvärld. Piloten Robert Nilsson och insatsledaren Ulf Lundkvist anslöt till sökandet med en C 180 på flottörer och kunde efter bara en kort stunds spaning hitta mannen död i vattnet.

– Ett tragiskt slut, men samtidigt skönt för alla inblandade att vi lyckades finna mannen. Vi arbetade systematiskt och kammade av söksområdet bit för bit. Ulf, som fungerade som spanare, fick kontakt med ett misstänkt föremål i vattnet och tog en gps-position som vi sedan använde som referens för ytterligare överflygningar och då blev vi helt säkra på att vi hittat den försvunna mannen, säger Robert Nilsson. Helikopter och båtar kallades sedan till fyndplatsen för att bärga den döda kroppen. – Fyndplatsen låg nära land i ett mycket stenigt område vilket gjorde att vi själva undvek att landa där av säkerhetsskäl, istället ledde vi fram andra räddningsresurser till platsen, säger Robert.

Insatsen är ett resultat av ett unikt samarbete med FFK och Fjällräddningen. Under sommaren har FIG Nord i ett pi-

lotprojekt genomfört utbildning av ett tiotal fjällräddare i Gällivare i eftersök från flygplan, det här var det första skarpa uppdraget efter utbildningen.

– Det har varit en mycket bra utbildning och att det fungerar att effektivt bedriva eftersök från flygplan visade ju den här insatsen. En civil helikopter hade redan sökt av området där vi påträffade mannen men inte lyckats finna honom, kanske hade vi lättare att upptäcka honom eftersom vi sökte från högre höjd, säger Ulf Lundkvist. Han är en av de fjällräddare som fått ut-



bildning i eftersök från flygplan. Utbildningen har baserats på FFK:s GSAR-handbok med tyngdpunkten på olika former av sökmönster vid spaning från flygplan.

– För många av fjällräddarna är det här en helt ny miljö att verka i, därför är det viktigt ur säkerhetssynpunkt att de får en rejäl genomgång i hur man uppträder i anslutning till flygplan och hur samarbetet mellan pilot och spanare ska fungera för att eftersöken ska bli så effektiva som möjligt, säger Robert Nilsson. Robert är den som tagit initiativ till pilotprojekt och lett



Piloten Robert Nilsson och insatsledaren Ulf Lundkvist.



Fyra av piloterna i FIG Nord, från vänster: Karl-Åke Åneskog, Kalle Stålnacke, Stefan Nieminen och Robert Nilsson.



utbildningen av fjällräddarna som finansierats av centrala medel från kärstaben.

– Jag är jätteglad över att vi har fått möjlighet att genomföra det här projektet. För den som inte är van att sitta i ett litet flygplan under förhållanden då det är turbulent i luften är det väldigt jobbigt att sitta och spana och hålla koncentrationen uppe. Därför är det oerhört viktigt att de får möjlighet att öva på det sätt som vi gjort under utbildningen. Nu har vi ett flertal besättningar som är redo att rycka ut om någonting händer, säger Robert Nilsson.

Från Fjällräddningen ser man spaning från flygplan som ett mycket viktigt tillskott vid eftersök av försvunna personer.

– Det är oerhört värdefullt att på det här sättet snabbt kunna komma i luften efter ett larm med piloter som har bra lokalkännedom i fjällvärlden. Att få tillgång till polis-helikoptern tar som regel mycket längre tid eftersom den är placerad vid kusten. Min bedömning är att flygplan är ett bra komplement till övriga resurser vilket vi tidigare konstaterat vid övning och nu även fått bekräftelse på vid ett skarpt fjällräddningsuppdrag säger Ulf Lundkvist. Robert Nilsson hoppas att fler ska få upp ögonen för FIG-grupperna som resurs efter den framgångsrika insatsen i Arjeplogsfjällen.

– Nu har vi fått ett kvitto på att det vi trott på och propagerat för fungerar i verkligheten. Min förhoppning är att det ska etableras ett samarbete mellan Fjällräddningen och FFK längs hela fjällkedjan och att alla fjällräddare ska kunna få den här spaningsutbildningen.

Text: Stefan Nieminen

Foto: Stefan Nieminen och Emma Eriksson

NOVEMBERKVÄLL OCH MÖRKERNAVIGERING, EGET KOMMANDO OCH SNART KLAR MED MÖRKERBEVISET.

Allt var bokat, lärare och flygplan.

På jobbet var det mycket att göra så tiden gick och så det fick bli en snabb resa från Hässleholm till Ljungbyhed. Stressed går jag in i klubbstugan och börjar planera rutten som skall gå från Ljungbyhed och vidare runt Skåne. Fram med karta och allt där till och så började jag planera min flygning.

Ja just det, färdplanen ska ringas in. Det får jag inte glömmas. Eftersom tiden redan är knapp så blev det ytterligare ett stressmoment, men allt ordnade sig så det var bara att dra iväg. Himlen är stjärnklar med en lätt frisk vind och lite is och snö på marken, som med hjälp av månen lyses upp bra.

Bana 29 Left, full gas och upp i luften och så sätter jag kurs mot Vittsjö i norra Skåne. För att vara säker att jag var över samhället så fick jag krysspejla så när både Ljungbyheds VOR och adf OEM norr om Kristianstads flygplats, visade som jag förväntat mig så var det kurs mot Kristianstad.

Är man inte helt van och lite stressad så går den flygningen väldigt fort och jag fick klart att göra en så kallad studs och gå, för att i nästa andetag skruva in radion till tornet på Sturup. Det är inte långt mellan dessa två flygplatser, så lika snabbt som det tog att skruva in rätt ka-

nal på radion, så var jag framme vid Domen, som är en inpasserings punkt nord ost om Malmö airport.

Trodde jag! Jag hade lite tid kvar innan jag var där och frågade för säkerhets skull efter ett QDM. Nu började planeringen för inflygningen till bana 17, jag lyssnar för att veta var jag ska ta vägen om jag får ett holding. Det flyter på bra och jag har klart inflygning på bana 17 då jag får en ordentlig överraskning. Inflygningsljusen som är bra starka får mig att nästan bli bländad. Vilken upplevelse att ligga i mörker och helt plötsligt vara i ett rampljus, det är häftigt!

Även på Sturup gör jag en studs för att svänga höger och gå direkt mot Landskrona. När det är mörkt ute så är det svårt att veta var man är i Skåne. Det finns så mycket städer och byar som ligger nära varandra, och vackert är det. Direkt mot Landskrona var det, så kursen ställs in på kursgyrot. Vilken vacker utsikt när man ligger över Malmö och tittar, ja jag tittar så mycket att jag glömmet för en kort stund att jag inte följer min kurs, aj,aj.

– Är du på väg till Kastrup? frågar dom i tornet.

– Nej,nej Landskrona svarar jag.

– Styr till kurs 010 grader så kommer du dit.

– Tackar säger jag och känner mig dum.

Nu får jag inte landa på Landskrona flygfält utan bara flyga över för att fortsätta mot Ljungbyhed Det ska bli skönt att denna övning är över tänker jag och svänger upp på final, märker att jag har lite för hög höjd och sänker nosen men tänker inte på att farten ökar så mycket. På kort final inser jag att farten är alldeles för hög, men försöker landa i alla fall. Känslan att hjulen inte vill ta mark och man bara flyter och flyter. När hjulen äntligen tar i kommer en lättnad som byts i förtvivilan när jag inte får stopp på planet och glider av banan. Lättat över att den ändå gick bra, men ändå ledsen är man över att man misslyckats. Det blev inga skador på planet och när läraren kommer ut kunde jag förklara vad som hänt och vi tog några nya landnings varv. Denna flygning som slutade i ett misslyckande har ändå lärt mig mycket.

Kom inte stressad till en flygning för då är det lätt att göra fel. Var väl förberedd och våga säga nej till din lärare att jag inte är lämpad för en flygning. Gör omdrag! Kommer jag in med för hög fart så drar jag på för att göra ett nytt försök till landning.

Peter Krüger



Resan som blev ett äventyr

Solen sken från klarblå himmel när vi rullade ut SE-XPY från hangaren på Karlstad flygplats den 27 juli 2001. Snart börjar hennes första utlandsflygning. SE-XPY en Super Cub, som jag och Benny Öhqvist byggt under fem år av delar som vi köpt av en turk. Resan var väl förberedd med kartor både från Jeppesen och ADAC bilkartor för navigering på lågan. Driftfärdplaner för alla sträckor med all information var klara. Som navigeringshjälpmedel hade vi en kompass som svårligen lät sig devieras, så bra kartstöd behövdes. I övrigt hade vi en radio.

Färden skulle gå från Karlstad via Landskrona till Kiel och vidare över Kassel till Friedrichshafen vid Bodensjön. Där väntade våra Tyska flygarvänner. Vi mellanlandar på Landskronafältet för smörgåsar och tankning sedan flyger jag sträckan mot Kiel och aktiverar färdplanen i luften. I tornet på Köpenhamns kontroll sitter en danska som talar en svårtolkad Engelska. Efter några tjugiga say again ger hon upp och frågar om vi hittar. Självklart gör vi det, från Ven mot Tuborg skorstenarna över Köpenhamn i korridoren över till Kögebukt och sedan

mot Tyskland. Innan Tyska gränsen ropar vi upp Bremen kontroll. Inget svar bara ett evigt tjuvprat på Tyska. Vi flyger vidare. Över Tyskland börjar spridda molntussar passera oss. Vädret skulle vara bra så vi fortsätter. Molnen sjunker och ett fuktig sprider sig. Ju närmare vi kommer Kiel dess lägre blir molnbasen och det börjar regna. Sikten minskar, hur hitta flygplatsen? Den ligger norr om hamnen men syns inte. Då kommer räddningen, flygplatsen har en ljusfyr på tornet, nu är vi nära och flyger lågt över hamnkranarna. Regnet har blivit kraftigt så sikten framåt genom vindrutan är begränsad. Jag får landa med sikt bara genom sidorutan. Innan landning ropade vi upp tornet som undrar vart vi kommer ifrån. Talade om att vi sökt kontakt med Bremen utan framgång. I Kiel stannar vi två dagar på ett flynn och kampar under vingen.

På söndag morgon packar vi ihop vårt tält och förbereder sista etappen, Kiel-Kassel-Friedrichshafen. Bra väder så det är bara att åka, färdplan behövs inte när man flyger lågt över Tyskland. En fördel eftersom man slipper allt radiopratt med positionsangivelser. Det blir en tyst och

fridfull flygning. I Kassel tankning, lite mat och sedan vidare. Jag flyger igen. Vi flyger över Autobahn söder ut och har bra koll på flygrestriktioner. Efter 15 minuter upphör motorvägen. Gäller kartan eller terrängen? Efter en intern diskussion beslutar jag att flyga tillbaka till en känd punkt och därifrån hitta rätt Autobahn. Vi förlorar nu flygtid, men det kommer senare att visa sig att det var bra.

Vi passerar över en bergig terräng med små fält och gårdar, väldigt pittoreskt. Framför oss ser vi att landskapet blir flackare för att senare bli kuperat igen. Då plötsligt hörs från motorn under ca 10 sekunder ett malande oväsen som skulle ha gjort Gevalias största kaffekvarn avundsjuk. Propellern stannar i lodrätt läge. Det blir tyst. Jag vänder mig om och säger till Benny, nu blir det nödlandning. Från 1500 fot måste vi snabbt hitta ett fält om vi ska kunna göra en kontrollerad landning. Först nödchecklistan som blir kort, F F F. Fart, fält, flyg flygplanet. Stänger bränslekran och slår av huvudströmmen. Vi glider nu tyst ner och jag trimmar ut spakraften. Strax innan motorstoppet hade vi passerat 3 små åkrar som gick vin-

kelrätt mot en landsväg med djupa diken. Jag gör en flack vänstersväng ner mot åkrarna. Vilken ska vi välja, en jordig plätt där man skördat grönskar, en skördad rapsåker med hög stubb eller en majsåker med 3 meter hög majs. Ett snabbt beslut, på den jordiga åkern kommer vi att slå runt och i majsåkern kommer vi att försvinna. Jag går in högt för att passera landsvägen och gör en brant vingglidning för att komma in på åkern. Går ur vingglidningen nära marken och tar spaken i magen för att få ner sporren. Då uppstår ett ljud som jag nog aldrig glömmer. Rapsstubben ca en halv meter hög raspar mot duken på flygplanet. Och plötsligt står vi stilla efter en landning som var lika mjuk som om någon försiktigt ställt ner flygplanet på marken. Byn där vi landat heter Bon Landen, kanske översatt till bra landning!

Det var tur att vi inte kommit längre på grund av den försvunna motorvägen, annars hade vi fått landa i bergsterräng innan vårt slutmål. Allt har en mening.

Benny och jag sitter kvar i planet och pustar ut. Plötsligt kommer en kraftig regnskur som tydligen legat bakom oss. Vatten börjar rinna in genom takfönstrets skarvar på Cubben. Regnet avtar så småningom och Benny går ut och försöker dra runt propellern. Den sitter som fastgjuten. Motorn är totalhavererad. Det visar sig senare att en avgasventil gott av i skaftet och fallit ner i cylindern där kolven gjort sitt för att bland annat spräcka vevhuset.

Ja då står vi där på en liten åker en söndag eftermiddag i Tyskland och måste på något sätt komma i kontakt med omvärlden. Vi har inga mobiltelefoner. Jag säger åt Benny att stanna vid flygplanet så går

jag för att försöka hitta någon att prata med. Med regnet rinnande ner i nacken under flygverrallen går jag till närmsta större väg. Försöken att få lift med de bilar som rusar förbi stänkandes vatten på mig känns hopplöst. Men till slut stannar en liten bil med en ung kvinna och hennes mormor. Guten Tag Ich bin ein Pilot aus Schweden und Ich habe ein Notlandung gemacht. De tittar storögt på mig och tar mig med till byn. Allt är stängt då söndagsfrid råder. Vi stannar utanför ett litet värdshus i typisk Tyrolerstil. Försök här, föreslår de och vinkar farväl.

Jag ringer på portklockan. Inget händer. Vid tredje försöket kommer en bastant dam ut på balkongen och förklarar myndigt att det stängt. Åter drar jag min historia på en skoltyska som blir bättre och bättre. Kommen Sie herein säger damen



och lånar mig en telefon. Första samtalet blir hem till min fru. Hej vi mår bra, men vi har nödlandat! Det blir tyst i luren och sedan kommer frågorna. Jag ber henne att kontakta våra tyska flygarvänner så att de kan komma till undsättning. Innan jag ringer polisen för att tala om vad som skett ger mig damen en stor öl för att stärka mig. Jag sitter i baren och tar en öl till i väntan på polisen. De anländer efter ca en timme i grön och vit folkabuss. Ut kliver en stor och tjock polis och en liten klenare typ. När jag förklarar vad som skett skiner den stora polisen upp som en sol. Han säger att han varit på kurs i Hamburg för omhändertagande störtade flygplan, vilken lycka att han äntligen får praktisera. Vi far ut till åkern och promenerar till flygplanet. Som tur var hade vi alla papper i god ordning och allt som behövs. Den stora polisen var nöjd med sitt dagsverk och de for vidare.

Benny och jag sitter nu på vart sitt landningshjul och väntar på att bli upphittade. Solen sänker sig sakta och vi längtar efter något att äta och dricka. Våra vänner säger förskräkta när de kommer, Notlandung, Notlandung, men flygplanet är helt oskadat så när som på att motorn är kaputt.

Nästa dag en måndag, åker vi med vår kamrat Hans upp till flygplanet från Friedrichshafen för att tala med markägaren. Han säger att flygplanet får stå där under förutsättning att vi inte släpper ut olja och bensin. I flygplanet finns ca 50 liter blyad flygbensin som vi måste tappa ur utan att spilla. Åter till Frie-



drichshafen för att planera bärgningen. Alla Tyska kamrater samlas för att hjälpa till. Vi behöver täcken och madrasser för att lägga vingarna och andra delar på som skydd mot stubben som är stark som grov järntråd.

På tisdag morgon åker jag, Benny och Hans upp för att demontera flygplanet. Solen steker och temperaturen är mer än 30 grader i skuggan. Benny har sett till att vi har verktyg i planet för demontera vingor, stabilisator och propeller. Arbete fortskrider under mycket svettande och Hans försöker med en polygriptång lossa ett antal muttrar. Benny blir förskräckt och säger att Hans kommer att förstöra planet. Vi måste ge honom nya uppgifter, han får åka och köpa vatten och mat. Demonterat ser vår SE-XPY sorgsen ut där hon ligger sönderdelad på filter och madrasser.

Fram på eftermiddagen kommer transportexpeditionen. En stor SUV med ett 5 meter långt släp, en träskiva på hjul. Hur ska vi få upp planet på vagnen. Det väger

upp mot 400 kg. Med bland våra kamrater är en kraftig tysk som vi inte känner, han heter Berthold. Han har tydliga "führer"egenskaper och tar befälet. På landsvägen kommer en jättestor skördetröska, säkert 6 meter hög. Framtill sitter en bom för att mata in säden. Berthold springer fram till skördetröskan och viftar med armarna. Han vill använda bommen för att lyfta flygplanet. Jag ser att Benny ser förskräckt ut och säger till mig stoppa honom då han kommer att skada planet. Det löser sig då föraren till skördetröskan skakar på huvudet och kör iväg. Lösningsen är enkel då flygplanet fortfarande har hjul. Vi lägger ut träplankor och rullar upp flygplanet på vagnen. Nästa problem hur ska vi frakta vingarna? Berthold har snabbt en lösning. Läg dem på högkant mot flygkroppen. Benny tvekar igen. Stagen i kabintaket kommer att punktera vingarnas duk. Vi hejdar Berthold och bäddar i flygkroppen med madrasser och täcken. Till slut har vi ett lass som skulle göra en



resande zigenare stolt. Men det fungerade. Färden går mot flygplatsen i Friedrichshafen. Där har våra kamrater ordnat så att flygplanet får stå i hangaren för snöröjningsfordon. Flygplatsens villkor är att vi har flyttat ut före oktober. För att lättare kunna transportera flygplanet monterar vi bort motorn. När vi ställer den på golvet, hörs ett ljud som påminner om grus som skakas om i en tom ölburk. Det där är ett dyrt ljud sa Tyskarna.

Vi stannar några dagar hos våra vänner för att pusta ut. Vår reskassa är mager så vi måste hitta ett billigt sätt att komma hem. Tåg är inte att tänka på, för dyrt. Jag undersöker vad en endags-envägshyra till Kiel hos Europcar skulle kosta. Det var billigt. Enda kruxet var att köra igenom hela Tyskland på en dag i augusti med all trafik. Vi startade kl 4 på morgonen och sedan var det full gas hela vägen med stopp för tankning. Porsche och Mercedes förar-

na fick en tuff match i vänsterfilen. 93 mil på 8 timmar gjorde att vi kom 3 timmar för tidigt till Göteborgsfärjan. Förlät Europcar, men den bilen blev nog inte sig lik efter den resan.

Nu var vi åter hemma i Karlstad och flygplanet hundratals mil bort. Hur löste vi detta? Jo vi kontaktade mästervägaren och mästervägaren Mikael Karlsson som tidigare flugit och byggt flygplan i Karlstad. Han har en transportvagn av aluminium för att transportera sina flygplan. Han lät oss låna vagnen för en resa från Skåne där vagnen fanns till Friedrichshafen och åter till Karlstad. En bilfärd på 340 mil. Långtradarna på Autobahn gjorde sitt bästa för att blåsa oss i diket när dom körde om oss. Men allt gick bra.

Så slutade vår första utlandsflygning. Senare har vi flugit till England, Frankrike, Danmark, Holland och upplevt häftiga äventyr, men gud ske lov inga motor-

haverier. Ny motor till Cubben hitta jag på en annons i en flygtidning ett halvår senare. Den fanns i norra Skottland och var av samma typ som vi tidigare hade vilket underlättade pappersexercisen med EAA. Motorn försvann under transporten till Sverige men dök så småningom upp i Karlstad. Allt går inte som på räls.

En lärdom från detta haveri: Om motorn är helt borta och flyghöjden låg, använd de 3 F:en. **Fart** (bästa fart för glidflykt), **Fält** (hitta snabbt bästa alternativ), **Flyg** (flyg hela tiden flygplanet ända ner till marken) och stäng av ström och bränsle. Alla andra åtgärder kommer senare.

Tommy Wiren



Historien uppberar sig

Tittade i en gammal flygtidning där vår andra kårchef Gösta Eriksson gör en återblick i FFK:s verksamhet. Gösta var kårchef i 17 år från 1963 till 1979. När Gösta avgick fanns det 838 krigsplacerade personer som flygförare, mekaniker, signalister och bilförare. Det hade 224 flygplan och uppgiften var att utföra uppdrag för totalförsvaret. Liknande uppgifter som det talas om idag.

Det är en stor skillnad idag från 1978 och det är att klubbarna var större och flyget var något mer exklusivt och spännande. Gösta skriver att medlemmar står i kö för att få bli med i FFK och att det finns ca 1 000 st moderna och välutrustade flygplan att välja emellan. Så var det inte när FFK bildades.

1952 begärde Chefen för försvarsstaben en utredning om att använda "överblivna" lätta flygplan för transporter. Orsaken var att klubbar hade köpt in nya flygplan och i skuggan av det kalla kriget ville man se om denna resurs skulle kunna användas för försvarsmakten. Kravet var att:

- Flygplanen fick max väga 1500 kg
- De fick inte vara äldre än 10 år
- Piloterna skulle vara i åldern 28-48 år
- Minst 75 timmars flygtid, men 100 var att föredra

Försvarsmakten ville inte använda Piper Cub eller den då nya flygplanstypen SeaBee. 1953 uppgick antalet användbara flygplan till 78 stycken i hela landet och inom 10 år skulle det inte finnas något kvar.

Nils Söderberg som 1954 var nytilträd generalsekreterare vid Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) uttryckte han i FFK:s årsbok 1983:

"Som relativt nytilträd generalsekreterare konfronterades jag under 1954 med motorflygets dystra situation, som i själva verket var sämre än som antydde i Lfs-utredningen."

- Flygplansbeståndet var föråldrat och dåligt utrustade
- Höga servicekostnader på flygplanen
- Brist på tillgängliga flygplatser
- Brist på målsättning och göra flyget attraktivt och nyttigt.

En situation som känns igen. I Göteborg 1954 hade missnöjet spridit sig så djupt att 40 medlemmar startade Göteborgs Motorflygklubb. Ett av grundmålen var att involvera lätta flygplan i samhällstjänst för att på så sätt skapa en attraktion till privatflyget. Namnet Civila

Flygkåren antogs och utförde övningar med myndigheter Klubbens medlemmar lyckades lokalisera ett antal skogsbränder som fick stor plats i media.

Nils Söderberg såg detta och tyckte sig se en lösning för allmänflyget med att använda privatflyget i samhällets tjänst. Brandflyget startades på prov och resultatet var så bra att myndigheterna ville ha mer. De var dock oroliga för om dessa frivilliga skulle ställa upp när de behövdes. Det enda sättet att lösa denna knut var att skapa en egen organisation. 2 juni 1961 kom ett kungligt brev som möjliggjorde starten av Frivilliga Flygkåren.

Uppgiften att starta 28 flyggrupper i 24 län, 616 personer, ställde stora krav på rekrytering i organisationen. Varje flyggrupp skulle ha sex flygplan och ytterligare två i reserv. Varje pilot skulle ha minst 150 flygtimmar och genomgått FFK:s särskilda utbildning för att få ingå i en flyggrupp. Till detta fick FFK ett startbidrag på 52 000 kr.

Cessna 172 och Piper Pa28 hade precis lanserats i världen. Moderna och någorlunda prisvärda då den svenska ekonomin var i medvind. Under hela 60-talet köptes det nya flygplan. 1963 var 26 av 28 grupper färdigorganiserade. Ledningen i FFK jobbade hårt med att få in mer piloter och få tillgång till flygplan då detta var det stora hindret för att utvecklas snabbt.

Läget som FFK var 1961 är liknande det vi är i idag. Vi har en åldrande flygplansflotta. Vi har en minskande skara piloter, höga servicekostnader och en brist på ambition att göra flyget attraktivt igen.

Då som nu finns det ljus i tunneln. Nya regler för privatflyget gör att det blir lägre servicekostnader. Kraven på flygskolorna för flygklubbar är på väg att förenklas vilket gör det lättare att bedriva en flygskola. Förenklade tillverkningsregler kommer att göra att det snart finns nya spännande flygplan att köpa för de som vill utvecklas sin verksamhet.

Det är nu vi måste agera för att rekrytera nya piloter. Så om 5 år står piloter på kö för att bli medlemmar i FFK. Att behovet av nya flygplan blir så stort då vi åter är 10 000 privatpiloter i landet och att det finns 1 000 privatflygplan till förfogande. Vi har nu möjligheten att få igång klubbflyget igen. Det är dags att kavla upp armarna igen!

Lars-Göran Johansson

EASA – REGULATION

Den 25 augusti infördes nya regler för VFR flyg i Sverige och många av dom gamla LFS och TSFS som vi lärt oss använda ska inte tillämpas längre. Det nya regelverket NCO (Non Commercial Other than complex) gäller bl.a. för allt privatflyg VFR och VFR mörker för normalklassade flygplan.

FFK fortsätter att flyga på de äldre bruksflygreglerna (LFS 2007:47) och FFK-DHB fram till den 21 april 2017. Det betyder att FFK fortsätter tillämpa de prestanda och bränsletillägg samt kravet på förberedelser som specificeras i FFK-DHB Kap. 3.4 Flygtjänst. Mer information om FFK:s övergång till det nya regelverket kommer under vintern 2016/2017.

Så kallade Annex II flygplan, dvs. experimentklassade, veteranflygplan och ultralätta flygplan berörs inte av EASA regelverket utan dessa fortsätter flyga på nationella regler.

Jag tänkte här försöka ta upp lite grunder hur det nya EASA-regelverket ser ut och information om ett nytt kompendie som Transportstyrelsen precis har publicerat.

EASA-regulations

EASA-regelverket kan tyckas krångligt och det är en liten tröskel för att börja förstå hur det hänger ihop. Dock är det mycket bättre än det gamla systemet där vi hade ett flertal LFS:er och TSFS:er med olika nummer som inte hängde ihop på ett (för vanliga människor) logiskt sätt. Att sen Transportstyrelsens hemsida inte hade en bra möjligheter att söka gjorde ju inte saken bättre.

Det nya EASA-regelverket är betydligt bättre strukturerat och hänger ihop på ett någorlunda logiskt sätt. Man verkar sträva efter att regelverket ska bli lätt att hitta och lätt att använda. Allting går att hitta på nätet och publiceras i PDF-filer där man

kan söka efter text. Det gör att det nu mycket enklare går att hitta den information man söker.

En bra ingång för att hitta regelverk är länken till EASA Regulations:

<https://www.easa.europa.eu/regulations>

Det första man hittar är en bild som beskriver de olika delarna av regelverket. Regelverket utgår från den s.k. Basic Regulation nr 216/2008. På svenska kallas den grundförordningen och den innehåller de övergripande kraven för all typ av luftfart. Det viktigaste i Basic Regulation för oss som flyger privatflyg och VFR är första kapitlet med definitioner. Här definieras t.ex. vad som är ”complex” och ”non complex”-flygplan.

Hård lag och mjuk lag

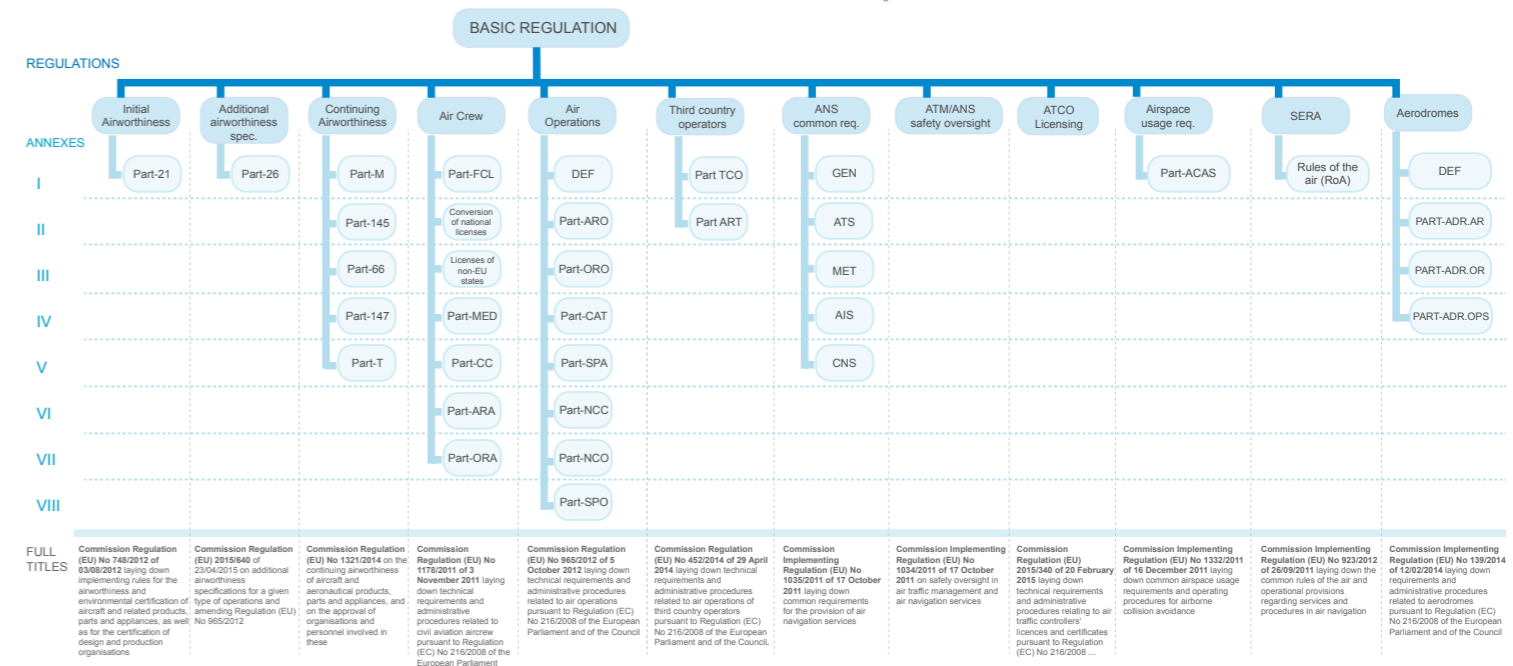
De nya reglerna innehåller tre olika delar som man behöver läsa.

- **Reglerna.** Detta är den hårda lagen som man ska följa.

- **AMC.** Acceptable Means of Compliance som är en beskrivning över godkända sätt att uppfylla reglerna. Här finns ofta lite mer förklarande och praktisk information hur man gör för att uppfylla en regel. AMC kan man kanske kalla ”mjuk-lag”. Det går att uppfylla reglerna på annat sätt än genom att

Här ser man hur de olika delarna i regelverket hänger ihop.

Regulations Structure



Easy Access Rules Air Operations

följa ett AMC, men då måste man motivera varför och få ett godkänt undantag en s.k. AltMoC. (Att det finns möjlighet att beskriva alternativa sätt att uppfylla regler är positivt eftersom det troligen bidrar till att vi får ett regelverk som blir bättre och bättre anpassat till verkligheten och den verksamhet som den ska styra.)

- **GM.** Guidance Material är kompletterande information som kan förklara eller hjälpa till med tolkningar och förståelse av en regel. Även GM ska man betrakta som ”mjuk-lag”.

Tillsammans bildar dessa delar (Reglerna, AMC & GM) de regler som vi ska följa.

Normalt ligger regler, AMC och GM i separata dokument, men för att det ska bli överskådligt och möjligt att läsa all text tillsammans har man tagit fram något som kallas ”Easy Access Rules” Ett dokument som innehåller alla regler och AMC och GM presenterat i anslutning till varandra.

Texten i Easy Access Rules är även färgkodad så det är väldigt lätt att se de olika delarna och man får en bra, komplett bild av regel och tillägg.

Det är viktigt att veta att dessa ”Easy Access Rules”-dokument inte är officiella utan det är fortfarande original-dokument som gäller som regler. Dessutom finns dessa dokument inte översatta till svenska utan de finns endast på engelska. Eftersom AMC och GM ändå inte är översatta från engelska

Commission Regulation (EU) No 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council Hide regulations

22/07/2016	Commission Regulation (EU) 2016/1199
11/12/2015	Commission Regulation (EU) 2015/2338
13/08/2015	Commission Regulation (EU) 2015/1329
23/04/2015	Commission Regulation (EU) 2015/640
29/01/2015	Commission Regulation (EU) 2015/140
24/04/2014	Commission Regulation (EU) No 379/2014
29/01/2014	Commission Regulation (EU) No 83/2014
27/01/2014	Commission Regulation (EU) No 71/2014
14/08/2013	Commission Regulation (EU) No 800/2013
05/10/2012	Commission Regulation (EU) No 965/2012 AMENDED

Related FAQ:
Air Operations

Consolidated version:
Consolidated version of Regulation (EU) No 965/2012 (author: OPOCE-Eur-Lex)
Easy Access Rules for Air Operations

Acceptable Means of Compliance and Guidance Material			Certification Specification		
GM to the Cover Regulation	DEF	Part-ARO	CS-FSTD(A)	CS-FSTD(H)	CS-FTL.1
Part-ORO	Part-CAT	Part-SPA			
Part-NCC	Part-NCO	Part-SPO			

så är det faktiskt enklast att ändå använda dessa dokument eftersom all regeltext finns samlad och på samma språk.

En bit ner på hemsidan "Regulations EASA" (<https://www.easa.europa.eu/regulations>) hittar man rubriken "Air Operations nr 965/2012".

På höger sida finns en knapp "Show Regulations" som öppnar upp listan med de olika dokumenten som tillsammans bildar reglerna. Ytterligare en liten bit längre ner hittar man rubriken "Consolidated versions" och där kan man klicka på länken "Easy Access Rules for Air Operations". Enklast är att ladda ner detta dokument till datorn eller paddan för att enkelt kunna söka och hitta information.

Hela dokumentet är på drygt 1 800 sidor, men låt dig inte nedslås att detta. Den del som berör NCO är bara en bråkdel av dokumentet och med en sökning är det lätt att hitta det man söker.

Kapitel och numrering

Som vanligt saknar den här typen av dokument en innehållsförteckning, men eftersom reglerna följer en logisk numrering är det ändå lätt att hitta det man söker efter. Först i dokumenten ligger de definitioner som används. Dessa kan vara bra att läsa igenom för att få lite hjälp med vad förkortningarna betyder. Kapitel NCO innehåller följande delkapitel:

- **GEN** Allmänna krav.
- **OP** Operativa Procedurer.
- **POL** Prestandabegränsningar och begränsningar.
- **IDE** Instrument, data och utrustning.
- **SPEC** Speciella operationer under del-NCO.

Numreringen av kapitel är uppbyggd så att först stå namnet på del av regelverket. I vårt fall "NCO".

Efter detta står namnet på kapitlet. Det första heter alltid "GEN". Sen kommer ett ordningsnummer för regler där man börjar på 100.

För att snabbt hitta kapitel NCO är det enklast att söka efter "NCO.GEN.100". Då hamnar man på första sidan i regelverket för NCO-reglerna. Vill man söka efter något inom kapitel OP börjar man enklast med att söka på "NCO.OP.100" för att hamna på första regeln i OP-kapitlet. Trots allt en ganska enkelt och strukturerat sätt att numrera som man snabbt lär sig att hantera.

Det nya regelverket för privatflyg enligt VFR

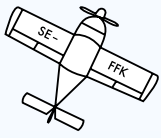
Tyvärr har det ännu inte funnits speciellt mycket information från Transportstyrelsen kring det nya regelverket. Nu har det dock kommit ett kompendie som på ett bra sätt beskriver det nya regelverket.

Kompendiet "Det nya regelverket för privatflygning enligt VFR" finns att hämta ner från Transportstyrelsens hemsida. Kompendiet beskriver på ett bra och förståeligt sätt de nya reglerna och hur man ska tillämpa en del av de nya reglerna. Man har tagit en VFR-flygning som exempel för att göra det förståeligt och koppla till olika delar av en VFR-flygning. Enligt uppgift kommer kompendiet att tryckas och kommer att skickas till samtliga certifikatsinnehavare i Sverige.

Enklast att hitta kompendiet och mer aktuell information om nya regelverket är att gå till sidan "Privat och Allmänflyg". Där kan man hitta mycket nyttig information och länken till det nya kompendiet. Du hittar sidan här:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Privat--och-allmanflyg/>

Hasse Jörnén – FC FFK



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Hässlögatan 20
721 31 Västerås

B

POSTTIDNING

FFK Profilprodukter

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom kårstaben? Gö in och beställ i vår webbutik (ffk.se/butik). FFK har inget vinstsyfte med försäljningen utan strävar efter att hålla lägsta möjliga pris. Därför säljs produkterna enbart till medlemmar. Aktuella priser 2016. 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
450 kr



Royalblue tröja med luva
Stl. S-XXL
150 kr



FIG-TRÖJA
Överdrag, stl. S-XXL
250 kr



FFK-JACKA
Stl. S-XXL
300 kr



FFK Piké Navy
Stl. S-XXL
100 kr