



Frivilliga Flygkårens medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 1 - Mars 2010



FFK övar i toppmodern utrustning

Besök på ARCC + Flygchefsmöte + Världens farligaste flygning



I DETTA NUMMER

FFK-Nytt

Tidning för Frivilliga Flygkårens medlemmar och samarbetspartners
Ansvarig utgivare
Sven-Inge Ander
ISSN 1654-6105

Redaktion och layout
Sandra Trankell
Martin Trankell
E-post: red@ffk.se
Tryck: Exakta

FFK Kårstab
Flottiljvägen 4,
611 92 Nyköping
Stockholm/Skavsta
Flygplats
Telefon vx1 0155-289971
Fax 0155-289977
Mail ks@ffk.se
Hemsida ffk.se
Styrelsen har sitt
säte i Nyköping

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

Lämna gärna material
fortlöpande. Sista dag att
lämna material till nästa
nummer: 5 april 2010

När haveriet är ett faktum

En flygning över en havsgräns innebär alltid en ökad risk för haverier. Detta är något som alla flygare bör vara medvetna om. I denna artikel diskuteras de olika typer av haverier som kan inträffa och de åtgärder som måste vidtas för att undvika dem.



Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har utvecklat en ny tjänst för flygare som innebär att de kan få hjälp med att söka upp flygplatser och andra viktiga uppgifter. Detta är ett bra verktyg som kan underlätta flygplaneringen.



Besök på flygräddningscentralen i Göteborg

14

Flygchefsmöte grogrund för nya idéer

18

Stor uppslutning vid länsflygchefernas möte

En stor uppslutning har nåtts vid mötet mellan länsflygcheferna. Detta innebär att de olika länsflygkårenas verksamheter kommer att samordnas bättre och att det blir enklare för flygarna att hitta resurser och hjälp.



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHFENS KRÖNIKA
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 YOUNG PILOTS OM DEMOKRATI
- 10 FARLIG FLYGNING ÖVER ATLANTEN
- 12 BRANDFLYGET UPPMÄRKSAMMAT I TV
- 12 UNGDOMARNA INVOLVERAS YTTRELLIGARE I FFK
- 13 HEMVÄRNSFLYGET ÖVAR PÅ JOKKMOKK
- 20 NÖDLANDNING PÅ VATTEN ÖVAS MED NY TEKNIK
- 25 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 26 FAR OCH DOTTER I FFKS TJÄNST
- 30 FLYGSÄKERHETSTEMA - RISK MANAGEMENT
- 32 DAGS FÖR ULTRALÄTT - HUR FLYGER JAG UL-B?



Vidareutbildning på UWE

24



Bild framsida:
Den nya undervattenssimulatorens hänger redo för en heldag med evakueringsövningar på UWE.



Kärchefen har ordet

Flygsäkerhet och samhällsnytta En drivkraft hos FFK:s ideella medlemmar

Vilken fantastisk idé att skapa en centralt organiserad, landsomfattande organisation som Frivilliga flygkåren. Reflektionen kommer från de handläggare som sedan flera år ser FFK som en naturlig del av den krisberedskap de organiserar för varje sektorsansvarig myndighet.

Att FFK, denna ideella förening för flygintresserade, har sina rötter i femtiotalet gör saken ännu bättre. Flera av de svenska myndigheter och organisationer som har ansvar för samhällets beredskap, ser också nya möjligheter i FFK. Möjligheter som, med de budgetramar som finns, tidigare varit ekonomiska utopier, sedda i en kommersiell synvinkel.

Ingen kommersiell aktör inom flygvärlden kan ställa upp med resurser som täcker hela Sverige samtidigt med samma bredd. Var och en inser att statskassan inte klarar den kostnad som detta skulle medföra. Staten (och därför vi skattebetalare) har inte råd med de enorma summor som behövs för att med kommersiella förutsättningar utföra och hålla den beredskap som FFK, genom sina ideella medlemmar, tillhandahåller.

Det är naturligtvis hedersamt och inspirerande att föra vidare de ambitioner som initierades för att kombinera samhällsnytta med ökad flygsäkerhet, utbildning och fortsatta flygaktiviteter hos Sveriges klubbflygare. Detta är anor som sträcker sig tillbaka till femtiotalet. När läsare studerar skrifter som berättar om FFK:s första målinriktade steg så finns flygsäkerheten med som ett viktigt fundament. Det framgår att den varit en viktig grundsten vid både grundandet och uppbyggnaden av organisationen.

FFK är en ideell flygförening och en organisation som byggs upp i samråd med, vid varje tidsrymd aktuella, flygsäkerhetsmyndigheter. En återkommande kommentar från medlemmar som varit med i många år är att FFK skapar ett alltmera organiserat flygsäkerhetsarbete. Detta är en av våra grundprinciper – inget är så bra att det inte går att göra bättre.



FFK:s medlemmar och deras osjälviska engagemang är mycket uppskattat av våra beställande myndigheter. FFK har årligen en stor utbildningsverksamhet med mer än 1 000 timmars flyglärlärd utbildning, samt en mängd olika och precisionskrävande övningar. Vi utför dessutom olika uppdrag för att vidmakthålla beredskapsorganisationen. Detta så att bästa möjliga samhällsresurs fungerar när det önskade, som riskerar liv och egendom, inträffar i någonstans i Sverige.

Verksamheten tillför dessutom mycken flygsäkerhet med de cirka 9 000 timmar träningsflyg som medlemmarna årligen utför. Den initierade förstår att FFK:s verksamhet betyder mycket för att hålla en fortsatt hög flygsäkerhetsnivå inom allmänflyget. Detta har även bejakats av luftfartsmyndigheter och andra sakkunniga.

Det finns flera positiva utvecklingspotentialer i verksamheten. Tillsammans med alla berörda myndigheter kan vi säkert få till väl fungerande lösningar även i framtiden.

Till slut ett par beprövade flygtips från kärchefen som höjer din personliga pilotkvalitet. Kom ihåg – håll noshjulet på mittlinjen vid start och landning. Har du inte lyckats sätta i hjulen med rätt fart före din valda pådragspunkt – avbryt landningen och gör ett nytt landningsvarv.

Lycka till hälsar Sven-Inge

Meddelande om

FFK RIKSSTÄMMA 2010

FFK Styrelse har beslutat att FFK Riksstämma kommer att hållas lördagen 22 maj 2010. Plats meddelas senare.

*Detta utgör det meddelande som föreskrivs i § 8
GRUNDSTADGAR FÖR FRIVILLIGA FLYGKÅREN – FFK*



UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID

Young Pilots verksamhet fortsätter att växa till sig. Erfarenheterna från studiebesöket hos CAP, Civil Air Patrol finns nu med i utformningen av ungdomsverksamheten. Det blir mycket intressant att följa utvecklingen av ungdomsverksamheten i Young Pilots de närmaste åren.



UTBILDNING

Kurserna i Under Water Escape (UWE) fortgår. De piloter som är aktuella kallas till utbildning av kårstaben. Det gäller såväl hemvärnspiloter som KB- och FIG-piloterna. Årets kurser innefattar även utbildning för användande av luftflaska i samband med utrymning av flygplanet under vaßten.

Grundutbildning i lågflyg genomförs på kårstaben i Nyköping. Det gäller även kontroll och kompletteringsutbildning lågflyg för 48 av årets till lågflygcheck utvalda piloter. Även i år kommer övriga lågflygkontroller att genomföras regionalt i landet av våra flyglärare.



KRISBEREDSKAPS- OCH FLYGINSATS-GRUPPER (KB och FIG)

Grundkursen för krisberedskapspersonal genomförs i oktober. Specialutbildningarna för samverkan med sjöfartsverket, vägverket, banverket, svenska kraftnät, strålsäkerhetsmyndigheten och flera samhällsorgan fortgår med såväl regionala som centrala lokaliseringar.

Vi satsar naturligtvis på att fortsätta alla dessa viktiga och säkerhetshöjande utbildningar även i år.



HEMVÄRNSFLYGET

Vi har avsevärt förbättrat både bemanning och avtalsuppfyllnad under senaste året med en god tillströmning av nya hemvärnsflygare, även kvinnliga. Det finns dock ännu vakanser och en viss personalomsättning är naturlig. En befattning i hemvärnsflyget innebär att man och kvinna är hemvärnssoldat.

I den rollen ingår inte bara att flyga utan även gröntjänst med modern militär uniform och utrustning, vapenutbildning i pistol, med mera. Anmäl tilltänkta hemvärnsflygare till kårstaben så ordnar Bengt-Arne avtalen med hemvärnet.

Alla funktioner i hemvärnsförbandet ska samövas vid en och samma hemvärnsvecka, som är en årligen återkommande krigsförbandsövning kallad KFÖ. Åtagandet enligt hemvärnsavtalet anses endast fullgjort om man deltar i den årliga hemvärnsveckan. Rikshemvärnschefen kommer under året att göra tre föranmälda inspektioner vid KFÖ. Livgrenandjärsgruppen, Linköping (17-19/9), Gotlandsgruppen (1-3/10) och Skånska gruppen Revinge (12 - 14/11).



UPPDRAGSFLYG, UTRUSTNING M.M

Se till att all överlevnadsutrustning fungerar som den ska. Kontrollera livbåtens vikt samt att väskan inte är trasig. Sätt en lapp på livbåtens handtag med datum/vikt/namn på den som utfört kontrollen. Även överlevnadsdräkt och flytväst är naturligtvis viktiga komponenter för dig i vårt säkerhetssystem.

Se info på FFK hemsida



Nytt angående rapportering av flygtid.

Från och med 1 januari 2010 gäller tackotid för redovisning av all flygtid till Kårstaben. Detta gäller alltså allt uppdragsflyg, utbildning, egen träning och länsflyg mm. Redovisningen ska ske i timmar och tiondelar med en decimal.

Bakgrunden är att få en likriktad rapportering över hela landet. De flesta flygklubbar redovisar redan i dag tackotid internt. Det blir även lätt att följa upp flyguttaget för skatteåterbäringen som för närvarande är 6:25. Beslutet är taget i samråd med KSAK.



Kom ihåg att rapportera alla förekommande störningar till kårstaben på uppdragsblanketten, sidan 2. Även till synes små störningar kan vara underlag för oss i förbättringsarbetet.

I de flesta länsflygavdelningar görs rapporteringen av en eldsjäl som ser till att de rapporter som sänds till kårstaben är korrekta och kompletta. Låt oss alla tillsammans hjälpas åt att följa de rutiner som kårstaben utvecklat. Det sparar tid för såväl den enskilda besättningen som länsflygflygavdelningens administrativt ansvariga. Bästa kvittot på att det



fungerar är när flygavdelningen inte fått någon begäran om förtydligande eller komplettering för insända rapporter från kårstaben.



Kårstabens nya system för fakturering och utbetalning av flygplanshyror fungerar bra. Det sparar både miljö och ger bättre information till flygklubbarna när vi betalar flygplanshyrorna. Vi har nu i de flesta fall tillgång till gällande e-postadresser till kassör eller annan person som tar emot betalningen. Vi uppmanar berörda funktionärer att skicka aktuell mail-adress till kårstaben då informationen med fördel skickas som pdf. Maila till hannele@ffk.se.



SKOGSBRANDFLYGET I FFK:s REGI
FFK har under 2009 administrerat bevakningen på 31 av landets 35 brandflygslingor på uppdrag länsstyrelserna. Totalt blev omfattningen av våra medlemmars brandflyg för året drygt 2.000 timmar (jämfört 3.000 under 08)



RAPPORTERA CERT- OCH FLYGTID
Tillsammans med ditt nya medlemskort fick du även blankett för rapportering och anvisning om hur du kan rapportera via brev eller mail. Utebliven flygtids- och certifikatrapportering tolkas som att du är ointresserad av att delta som pilot i verksamheten. Ingen eller bristande rapportering = ingen flygning!



MEDLEMSFÖRMÅNER

- Utbildning till lediga befattningar i någon av de flyggrupper som arbetar för samhällets beredskap eller hemvärnet. För de placerade tillkommer sedan vidareutbildning och övning i aktuell befattning.
- Rabatt på Svenska Flygfält. KSAB lämnar medlemsrabatt på nypriset vid inköp av Svenska Flygfält för ny abonnent som inte haft prenumeration de senaste två åren. FFK medlem betalar endast 635 kronor (normalpris 830 kronor) vid nyköp av komplett pärm med ett års rättning. Om du handlar via KSAB:s hemsida måste du meddela till KSAB att du är FFK-medlem och önskar få det rabatterade priset.

Vid förlängning av befintliga abonnemang av rättningstjänsten gäller ordinarie pris 610 kronor för 2010.

Ring Anders på KSAB: 08-764 60 80 för ytterligare info.

- Rabatt på prenumeration av Flygrevyn. FFK-medlem betalar endast 380 kronor för hela året 2010. Nya som prenumererar under året via FFK får alla utgåvor 2010 i brevlådan. Normalt prenumerationspris 415 kronor.

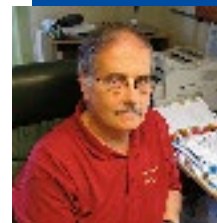
- Förstärkning av ditt försäkringsskydd vid deltagande i FFK-verksamheten.

Nytt angående rapport av flygtid

Från och med 1 januari 2010 gäller tackotid för redovisning av all flygtid till Kårstaben. Detta gäller alltså allt uppdragsflyg, utbildning, egen träning och länsflyg med mera. Redovisningen ska ske i timmar och tiondelar med en decimal.

Bakgrunden är att få en likartad rapportering för hela landet. De flesta flygklubbar redovisar redan i dag tackotid internt. Det blir även lätt att följa upp flyguttaget för skatteåterbäringen som för närvarande är 6:25. Beslutet är taget i samråd med KSAK.

Personal på Kårstaben



Sven-Inge
Kårchef
0155-28 99 72
sven-inge@ffk.se



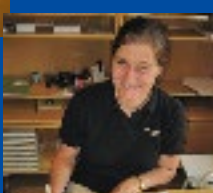
Ulf
Stf kårchef
0155-28 99 73
uffe@ffk.se



Lotta
Adm kårstaben
0155-28 99 69
lotta@ffk.se



Helene
Adm flygavdeln
0155-28 99 69
helene@ffk.se



Bengt-Arne
Militära kontakter
0155-28 99 74
b-a@ffk.se



Lars-Göran
Flygchef
0155-28 99 79
lg@ffk.se



Hannele
Adm uppdragsflyg
0155-28 99 69
Hannele@ffk.se



Flygchefen

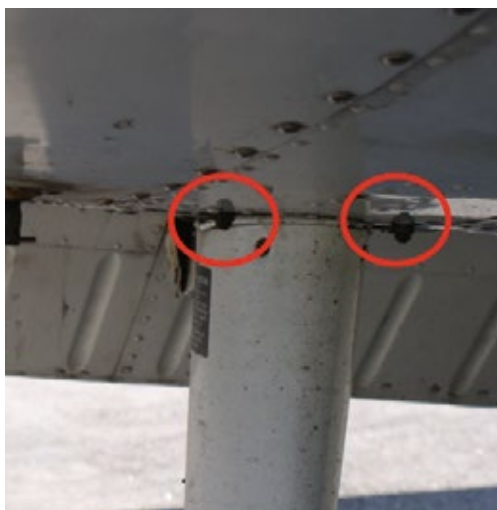
Störningsrapporter och framtiden är fokus i månads flygchefsspalt. Lars-Göran håller er informerade om de senaste störningarna och flygsäkerheten inom FFK.



Tänk vad tiden rusar iväg - ett nytt år är i sin linda. Jag ser tillbaka på ett år där mycket positivt har hänt. Ungdomsverksamheten börjar bli en naturlig del av FFK, något som ställer krav på er i länsflygavdelningarna när ni har övningar. I Young Pilots kommer ett nytt utbildningssystem att införas. Detta kommer att underlätta för er länsflygchefer, flygchefer och gruppchefer i den mån att det lättare kommer framgå veta vad dessa ungdomar är utbildade att göra, även de som inte har ett certifikat.

Under året har det varit några störningsrapporter som jag vill ta upp. Den första rapporten visar hur duktiga och noggranna ni är vid daglig tillsyn. Inför ett uppdrag upptäcktes att två av sex bultar på undersidan av vingen på en PA-28 hade gått av. Dessa bultar håller fast landningsstället (se bild). Detta är en viktig punkt att kontrollera på PA28 när man gör daglig tillsyn.

En annan störning som skedde i somras är is i förgasaren. Detta skedde i juni månad under en brandflygslinga. Besättningen uppfattade att motorn inte gav full effekt och landade snarast. Vid kontroll med mekaniker kunde denne inte hitta något mekaniskt fel. De inblandade misstänker därför förgasaris. Tittar man på vädersituationen så var det fuktigt i luften och temperaturen låg kring 20 grader. Enligt tabellen kan detta innebära måttlig till svår isbildning i förgasaren. Med detta vill jag påminna om att risken med isbildning inte bara förekommer under vintern (se bild).



Viktiga bultar att kolla när du gör daglig på PA-28

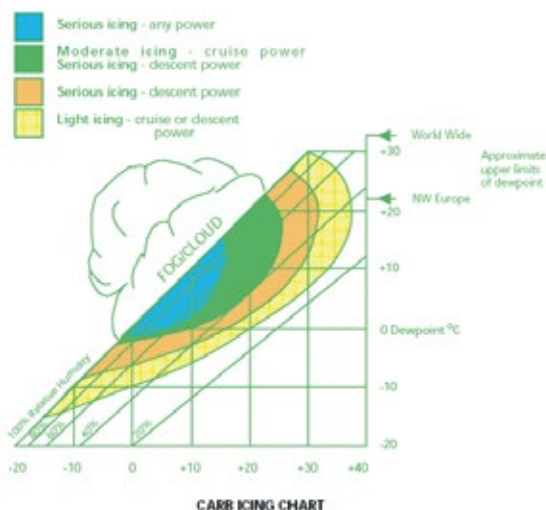
Den sista typen av störningsrapporter jag vill ta upp är fågelkollisioner. Vi har under året haft tre fågelkollisioner. Två av dessa i flygplatsens närhet och en under ett sjöbevakningsuppdrag på cirka 500 fot. När detta händer rekommenderar jag er att återgå till bas då det är svårt att avgöra hur stora skador som uppstått. I de faktiska fallen har inga större skador skett, men som pilot kan vi inte veta förrän någon fysiskt har kontrollerat flygplanet.

Jag vill också uppmana alla som råkar ut för fågelkollision att skriva en "Birdstrike report" och skicka in till myndigheten. Blanketten finns på Transportstyrelsens hemsida.

Överlag har 2009 varit ett bra år ur störningssynpunkt. Vi har haft färre störningar på väder än tidigare år. Samtidigt har vi dock haft fler små operativa störningar på våra flygplan. Jag tror att CAMO kommer att minska dessa störningar under 2010.

Det känns skönt att vi har så bra flygande personal, personal som tar ansvar och flygsäkerhet på största allvar.

Väl mött i luften under 2010
Lars-Göran Johansson
Flygchef



Förgasarisrisk över olika temperaturer. Bild: H50P

YOUNG PILOTS

- Det handlar om demokrati

Young Pilots har sedan sina första stapplande steg varit byggt på demokratiska grunder. Det är viktigt att alla ungdomar får en chans att engagera sig – samtidigt som det är viktigt att just ungdomarna är med och fattar beslut. Men vad är egentligen demokrati?

Det är ganska naturligt att tala om demokrati i anslutning till arbete med värdegrund, våra värderingar. I november samlades ungdomar och länsflygchefer på kårstaben för att diskutera just demokrati, både inom FFK och generellt. Begreppet demokrati kan ha många skepnader och det finns såväl goda föredömen som avskräckande exempel.

I Sverige har vi våra grundlagar, som utgör en god bas för vår demokrati. Dessa lagar har skapat förutsättningar för att gemene man skall kunna göra sin röst hörd. I en demokrati är det viktigt att det råder informationsfrihet, vilket innebär att alla medborgare har rätt att skaffa sig information och att sprida information.

Rätts säkerheten innebär att alla människor ska vara lika inför lagen och en person ska betraktas som oskyldig till dess han eller hon har dömts av en domstol. Den svenska demokratin har gamla anor och kan verka självklar. Så är inte helt fallet. Det finns hot mot demokratin. Så vad tycker ungdomarna om demokrati?

– Demokratin utsätts i allt högre grad för hot. Gruppering i samhället går in för att störa eller påverka samhällsapparaten. Hot och våld är vardag för många



förtroendemän, tjänstemän och enskilda. Vandaliseringen i våra samhällen är betydande, få medborgare vågar ingripa. Risken för att råka ut för repressalier är uppenbar. Förövarna visar en cynisk egoism och förakt för vårt samhälle, vår demokrati.

– EU innebär för oss i många avseenden en positiv utveckling. Tyvärr, innebär det också att beslut kan tas som inte är helt förankrade i landet.

– Det absolut värsta som kan hända är att ge upp. Det finns alltid en lösning. Detta kräver engagemang från oss alla. En levande och stark demokrati förutsätter engagerade samhällsmedborgare.

– Det bästa sättet att möta påfrestningar på samhället är ett brett engagemang från vanligt folk. Familjen, skolan, föreningar kan göra insatser. Inte minst med vår ungdomssatsning inom FFK. Inom flygkåren finns unika möjligheter

att ta hand om och aktivera ungdomar på ett positivt och konstruktivt sätt. Flygkårens verksamhet är spännande och det finns alltid mycket att lära.

Är du ungdom inom FFK?

Engagera dig inom ditt län! Har ni en ungdomsstyrelse ska denna inkalla till öppna årsmöten. Där finns det möjlighet att rösta fram ny styrelse, vara med och påverka kommande års verksamhet och naturligtvis träffa gamla kamrater. Gå in på www.ffk.se och mejla flygchefen i ditt län. Han eller hon kan ge dig information om ungdomsverksamheten i ditt närområde.

Ingvar Bragd
Stf. länsflygchef i Västra Götaland

Martin Trankell
Redaktör FFK-Nytt

Piloterna glömde landa



Foto: Fotoakuten

Ett flygplan från Northwest Airlines flög förbi sin destination Minneapolis utan att börja sjunka eller svara på anrop, berättar Sydsvenskan. Oro spred sig snabbt hos flygledare att flygplanet blivit kapat. Anledningen till problemet var dock mer banal. Piloterna var nämligen upptagna med sina bärbara datorer.

När flygplanet hunnit flyga 25 mil förbi destinationen svarade piloterna på anrop igen. Initialt förklarade piloterna att de diskuterat flygbolagets personalpolitik så ingående att de glömt att de skulle landa. I media uppstod sedan en teori om att piloterna somnat, likt en tidigare incident under våren 2009 över stilla havet. Den gången hade piloterna begett sig på en extra resa förbi sin destination på Hawaii.

Utredare från den amerikanska haverikommissionen (NTSB) avfärdade dock snabbt att det skulle vara en upprepning med trötta piloter, detta efter intervjuer med besättningen. Från både inspelningar upptagna i cockpit och under den efterföljande utfrågningen framgick det att flygbolagets nya arbetstider diskuterats livligt och att piloternas bärbara datorer använts för att titta på nya scheman.

Förlorade certifikat och jobb

De båda piloterna är mycket erfarna. Kaptenen innehar 20 000 flygtimmar, och styrmannen 11 000. De båda blev initialt avstängda från fortsatt tjänst, och har nu dessutom fått avsked från Northwest Airlines. Den amerikanska luftfartsmyndigheten FAA har också dragit in de båda människans certifikat.

- De bröt mot flera regler och flög oansvarigt och farligt, skriver FAA i sitt utlåtande.

Avgift på Arlanda och Landvetter



Främst tyngre trafik kommer beröras av de nya avgifterna.

Foto: Fotoakuten

Transportstyrelsen meddelade i en preliminär lagtext under 2009 att avgifter skulle införas för att flyga runt större flygplatser, så kallad kontrollerad luft.

Lagen har vållat oro i vissa delar av flygorganisationerna, och bland annat KSAK hävdade att lagen skulle medföra att privatpiloter skulle undvika att flyga kontrollerat. I slutet av december meddelade Transportstyrelsen på sin hemsida att lagen reglerats av regeringen – och kommer framöver bara gälla Arlanda och Landvetters

flygplatser. Resterande flygplatser undantages alltså från beslutet.

Lagen är den del av det europeiska samarbetet som ämnar införa ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Tidigare beslutade flygplatserna själva om eventuella avgifter.

Text denna sida: Martin Trankell

Miljövänligare flyg på Arlanda

Norwegian fasar nu ut sin sista MD80, ett gammalt och bränsletörstigt flygplan, och ersätter dessa med miljövänligare 737-plan, detta berättar FL-Net.

Flyget bidrar med en allt mindre del av världens koldioxidutsläpp. I Sverige står flygbranschen för cirka 5 till 10 procent av landets totala koldioxidutsläpp. Det är en högre andel än många andra länder, vilket främst beror på att Sverige har en miljövänligare energitillverkning. Biltrafiken är fortfarande den värsta miljöboven, med cirka 30 procent av de totala utsläppen.



Foto: Sandra Trankell

Toalettbesök minskar utsläpp

Det Japanska flygbolaget All Nippon Airways har utarbetat ett nytt sätt att förminska utsläppen av koldioxid - genom att få passagerare att gå på toaletten innan flygning.

Flygbolaget har placerat skyltar och personal som hänvisar passagerarna att utträta sina behov innan de stiger på flygplanet. På så sätt hoppas man att flygplanets totalvikt ska minska märkbart.

Enligt DN hävdar flygbolaget att kissandet ska spara fem ton koldioxid per månad. Metoden har nu testats på 42 flygningar. Det återstår att se om flygbolaget väljer att fortsätta med toalettpmaningarna.

Text: Sandra Trankell



Foto: Deviantart

Hemvärnet 70 år

Under 2010 firar hemvärnet 70 år. Närmare bestämt lördagen den 29:e maj. På detta datum är 1940 beslutade riksdagen att inrätta hemvärn över hela landet. Detta meddelas i ett pressmeddelande från Hemvärnet.

Det var under brinnande världskrig som beslutet om Sveriges hemvärn fattades. En snabb upprustning av försvaret krävdes i skuggan av både de tyska och de sovjetiska staternas närmanden. I dag lever hemvärnet vidare, och organisationen avser naturligtvis högtidlighålla detta historiska datum på många platser i landet. Under våren kommer övningar, förevisningar, debatter, konserter och rekryteringsaktiviteter att arrangeras.

Ny nationell dag

Mellan den 29 till 30 maj kommer hemvärnet att leda en stor insatsövning där två hemvärnskompanier och en bataljonsstab kommer vara baserade i huvudstadens kärna. Dessutom kommer hemvärnet svara för högvakten vid Kungliga slottet i centrala Stockholm. Nytt från och med 2010 är att den 29:



Combat Camera - Försvarets Bildbyrå

e maj är proklamerad som hemvärnets dag – just för att hedra den nu sju decennier erfarna organisationen.

Nytt material i framtiden

Hemvärnet går för närvarande igenom en större omstrukturering efter regeringens

beslut. En viktig del av utvecklingen är nytt material för styrkorna, då främst mörkerutrustning, datorer och nya terrängbilar. Frivilligorganisationerna, där FFK är med, kommer att ombeväpnas och bli tilldelade den moderna versionen av pistol m/88.

Text: Martin Trankell

Världens farligaste flygning

I USA ligger några av världens främsta tillverkare av flygplan, där välkända Piper och Cessna ligger i täten. När ett nytt flygplan införskaffas till ett Europeiskt land ställs därför köparen inför ett dilemma. Att montera isär flygplanet och frakta det med båt är omständigt och leveranstiden är inte den bästa. Det finns dock ett alternativ för den mer våghalsiga ägaren: Att flyga flygplanet över Atlanten.

En hel industri har vuxit fram där specialutbildade piloter genomför dessa flygningar – till ett ordentligt pris. Att flyga ett enmotorigt flygplan över Atlanten är nämligen inte helt riskfritt. Förutom de uppenbara riskerna med iskallt vatten och avstånd till räddningshelikoptrar så är vädret ofta förrädiskt över norra Atlanten. Därför är mångårig erfarenhet viktig.

Det finns också privatflygare som genomför denna bedrift på egen hand, eller ber en erfaren kollega att flyga över ”pölen”. Denna industri, som ständigt rullar över Atlanten, är ofta okänd för allmänheten, men också för de piloter som senare kommer i kontakt med dessa amerikanska flygplan. Maskiner som en gång våghalsigt trotsat havets enorma vidder och dess oberäkneliga väder.

Extratank livsnödvändighet

Att flyga ett mindre flygplan över Atlanten innebär naturligtvis unika problem. Vingtankarna är, med få undantag, för små för att möjliggöra den många timmar långa flygningen mellan Kanada och Island. Därför monteras en så kallad ”ferrytank” oftast i baksätet på flygplanet, som ökar flygplanets räckvidd med upp till 15 timmar.

Aero African magazine skrev i november 1996 om en Atlantenflygning som skett i en liten tvåsitsig Cessna 150. Tanken hade här tagit mer eller mindre all plats i anspråk, med undantag av en mycket liten yta tillägnad piloten i den vänstra delen

av kabinen. Tankarna innebär också en mycket stor övervikt (lagligt godkänd) som ytterligare sätter press på piloten. Prestandan minskade så pass mycket på samma Cessna 150 att stigningen upp till 5000 fot (1800 meter) tog över två timmar.

Ensam över Atlanten

Ett annat stort problem är räckvidden på den traditionellt VHF-baserade flygradion, som är för dålig. Det finns två lösningar som används i praktiken. Det vanligaste är att montera en HF-radio, då dessa frekvenser har längre räckvidd. Detta är inte helt enkelt då radioantennen behöver vara cirka 30 till 50 meter lång. En kabel med en tyngd i änden monteras under buken, vilken kan vevas ut när flygplanet är i luften, varpå linan bogseras efter flygplanet.

Den andra lösningen består av att utnyttja de mängder trafikflygplan som passerar Atlanten dagligen. Dessa får vidarebefodra information till flygtrafikledningen i Kanada och på Island (och även på Azorena.)

Trafikflygplanen har nämligen längre räckvidd då maskinerna flyger högre. Denna lösning fungerar tämligen bra, även om viss skepticism ibland höjs gällande det anropande flygplanets ringa storlek i förhållande till hav och position.

Flyger långt

Utgångsplatsen för dessa flygningar brukar vara Kanada och New Foundland. Där går resan sedan vidare till främst Island, en liten resa som klockar in på ungefär 10 timmars oavbruten

flygning. Den lilla Cessnan som omnämndes Aero Africa hade destination Botswana, och då gick flygningen istället över Azorena.

Även väl i Afrika flög man i turer om 10 till 14 timmar. När flygplanet således landade i Pointe Noire i Kongo vägrade flygledaren helt enkelt att tro på färdplanens startflygplats. Hur kunde en Cessna 150 ha flugit längre än de flesta trafikflygplan som anlände till dennes flygplats? Efter landning begärde den förvirrade flygledaren att piloten skulle komma upp i tornet, för han hade ”aldrig träffat en galen människa förut.”

Legendariska historier

Rör man sig i flygvärlden så är chansen stor att man råkar på en eller två av dessa mycket mytomspunna ”Atlantenhistorier.”

Vill du läsa mer om den Cessna 150 som korsade Atlanten?

Eller vill du läsa om en av flera resor över Atlanten som Sven-Erik Jönsson, FFK-pilot i Halland, gjorde i en Piper Cherokee? Sven-Erik har stor erfarenhet och många Atlantenflygningar i sin flygdagbok. Vi hänvisar till länkarna som följer:

www.cessna150-152.com/transatlantic.htm

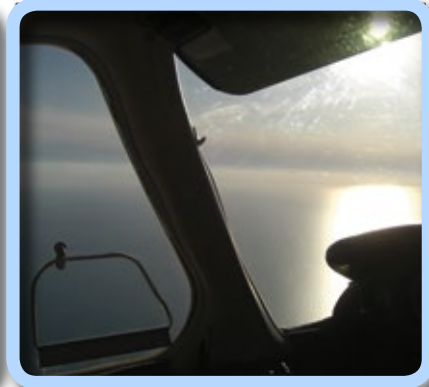
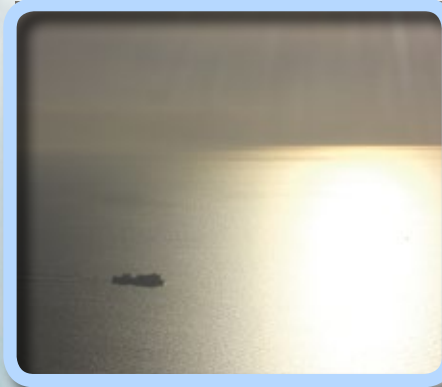
<http://forum.sff.n.se/viewtopic.php?t=659>

Text: Martin Trankell
Foto: Henrik Ejderholm
Martin Trankell



Vänster:
Väderkartor
kontrolleras
löpande över
havet.

Nedan:
Havet kan
vara skräck-
injägande
sett från ett
litet flygplan.



Passagerarutrymmet byggs om och en extratank monteras in. Det är inte ovanligt att flygningen sker med övervikt för att klara resan till Europa. Här ses en DA-42.

Flera ungdomsläger i hela landet

Young Pilots fortsätter utvecklas även under 2010. Det planeras lägerverksamhet på många håll under sommaren. Samtidigt står organisationen inför en rad revolutionerande förändringar som ytterligare ska engagera ungdomarna i kärnverksamheten.

Ungdomslägret på Sätenäs kommer även i år att hållas under vecka 27. Samtidigt återkommer Bungelägret på Gotland, även detta under vecka 27. Avslutningen på lägret är tänkt att sammanfalla med ett FFK fly-in där medlemmar i Stockholmsgrupperna uppmanas flyga in ungdomar ur Young Pilots.

Även i Mora kommer det anordnas ett läger för 20 deltagare. Där kommer ungdomarna få bekanta sig med aerodynamik och metrologi - men naturligtvis också få följa med upp i det blå.

Stora förändringar inom YP

Inspirerade av studiebesöket hos FFKs amerikanska motsvarighet planerar Young Pilots att införa en så kallad utvecklingstrappa för ungdomar. Det är tänkt att bli en svensk "lagom-modell" av

det amerikanska gradsystemet. Avsikten är att belöna aktivt engagemang med ökade möjligheter och mer ansvar inom FFK.

Utvecklingstrappan är tänkt att skapa möjligheter för ungdomar att fortsätta engagera sig efter deras första läger. Christer Dahlgren, länsflygchef och en av initiativtagarna till Young Pilots berättar: - När ungdomar tidigare tagits upp i Young Pilots så har de kommit med stora förväntningar som kan vara svåra att leva upp till. Den nye medlemmen kan ha svårt att hitta sin plats och sina kontakter i organisationen.

Tanken är därför att i framtiden, bland annat, låta erfarna ungdomsmedlemmar åter delta på lägerverksamhet vid sidan om färskare deltagare. Samtidigt är det tänkt att ge dessa mer erfarna deltagare ytterligare utbildning under lägerveckan.

- Anmälningar till sommarens ungdomsläger kan göras till ks@ffk.se
- Ansökningar till Bunge 2010 kan lämnas på www.ihaveadream.se

Text: Martin Trankell



Känd från TV

Under hösten fick FFK mycket uppmärksamhet i media. Utmärkande speciellt var ett avsnitt i dokumentärserien SOS Gute där tittarna fick uppleva nyttan med brandbevakning, då FFK:s flygplan flög på skarpt uppdrag.

SOS Gute är TV-serien där vi får följa brandmän, ambulanspersonal och polis på Gotland. Under sommaren 2009 var det mycket varmt och torrt i markerna runt Visby - något som avspeglades i två intensiva avsnitt där värmeslag och badolyckor var vanliga inslag. Men i ett avsnitt hettade det till riktigt rejält. Speakerrösten inleder i avsnittet:

"Två personer ringer till brandstationen och berättar att det brinner i skogarna på Gotlands västkust. Om det verkligen brinner i skogarna måste detta bekräftas - och snabbaste sättet att hitta branden är från luften.

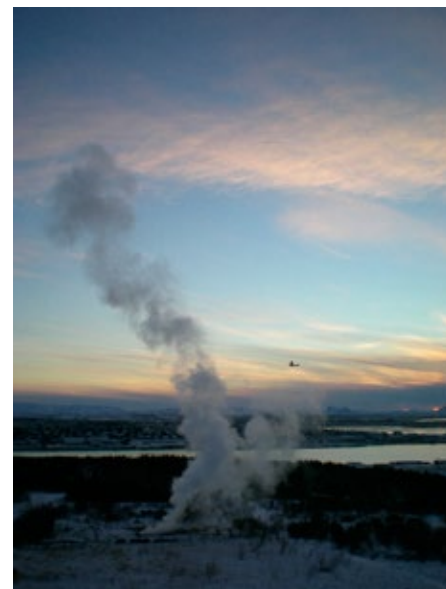
Sparar pengar

Ett FFK-flygplan är redan i luften när larmet går. Besättningen avbryter sin bevakningsslinga för att titta närmare på branden. Brandmännen påpekar att det är viktigt att få information om brandens storlek innan man sätter igång en stor insats.

"Om det bara rör sig om en gräsbrand kan vi inte skicka iväg helikoptrar för 35 000 kronor i timmen. Därför avvaktar vi nu." berättar Mathias Pettersson, brandmästare för tittarna.

Flygplanet gör en högersväng runt branden och piloterna kan snabbt konstatera att det rör sig om en mindre lägereld. Eftersom besättningen ser personer runt elden bedömer man också att branden är kontrollerad. Brandbilarna kan därför stanna hemma.

Text: Martin Trankell



Besök på storflygplatsen

Young Pilots Stockholm var i oktober månad ute på ett speciellt äventyr. Initiativtagaren och ungdomsmedlemmen Mikael Nolbom berättar.

Under hösten samlades många förväntansfulla ungdomsmedlemmar på Arlanda. Dagen började med en privat buss från Arlanda Visitor Service, kom och hämtade medlemmarna utanför SkyCity. Jag kan även ta tillfället i akt och tacka Lorentz, vår trevliga busschaufför.

Färden fortsatte in mot området via säkerhetskontrollen och vidare till terminalerna, banorna, brandstationerna med mera.

Anledningen till studiebesöket var att låta medlemmarna få en inblick i hur flygplatsen ser ut bakom kulliserna. Medlemmarnas gav efteråt en mycket bra respons. Det är ju inte var dag man står bredvid landningsbanan på Sveriges största flygplats, Arlanda.

Modernt mot äldre hos SAS

Efter den guidade turen var det dags för lunch, sedan återstod besöket hos SAS Technical Services, där allt tungt

flygplansunderhåll bedrivs. Utanför hangaren möttes vi av Staffan, en av teknikerna på SAS som gjorde det möjligt för oss att genomföra besöket.

Efter en kort säkerhetsgenomgång passerade vi genom säkerhetskontrollen och vidare till hangarerna. Där var det äntligen dags att ta en närmare titt på flygplanen, både utanför och inne i kabinen. Vi fick se både en modern Boeing-737 NG och en äldre MD-80 tillhörande SAS. Alla fick därmed chansen att se skillnaden och jämföra både cockpit och kabin.

Intresset var mycket stort inför studiebesöket, vilket var mycket roligt. Vem vet, kanske dyker det håll utskik!

Text: Mikael Nolbom

Ungdomsmedlem Young Pilots Stockholm.



Foto: Johanna Männikkö

Lyckad flygövning i Jokkmokk

I slutet av augusti hade FFK-Norrbotten en flygövning i Jokkmokk där både hjul och sjömaskiner deltog. Jokkmokk ligger intill fjällvärden och bjuder på vackra vyer för piloterna.

Vädret bjöd på det bästa tänkbara på lördag, varför gruppen kunde ha ett flygövningsområde från Arvidsjaur i syd till Gällivare i norr. Det är inte lätt att hitta en lämplig tidpunkt för övning då norrlänningar är vana vid älgjakt, bärplockning och potatisupptagning under hösten. Men länsledningen lyckades samla ihop 30 piloter från hela länet, samt åtta flygmaskiner. Nya CAMO-regler satte dock stopp för några maskiner.

Också glädjande var att några yrkespiloter tog detta tillfälle i akt att träffa andra piloter, och flyga på ett annorlunda sätt än många gör till vardags.

Kortfäls- och navigationsövningar

Det var uppenbart lätt för många att klara landning och start på kortbana, varför många gick över till att försöka pricka linjen. Därför det blev även en del försök minuslandningar. Senare utfördes navigationsövningar, Vilkas målsättning var att besättningen digitalfotograferade målen. Detta fungerade bra, och de flesta använde egen digitalkamera.

Vid mörkrets inbrott startades en mörkerlandningsövning som pågick till sen lördag kväll. Dagen avslutades med sedvanlig bastu.



Om det som sades däri var sant är osäkert, och förblir därför oskrivet.

På söndag gjordes en navigationsövning till Pajala med återgång till Jokkmokk på grund av väderförsämring. Den planerade landningstävlingen för Hasses minne fick flyttas till ett senare tillfälle.

Text och foto: Rolf Mäkitalo

När haveriet är ett faktum

Telefonen ringer. En SAAB-340 har kontaktat flygledningen och informerat att de siktar en stor brand nära Trollhättan. Lars-Olof Jöckert på flygräddningscentralen ringer direkt vederbörande SOS-alarm och informerar om rapporten. Inom en minut har även flygledartorn i närheten utfrågats om de ser rök i angiven riktning. Snart är ett privatflygplan på väg mot branden för inspektion.

Lars-Olof "Jocke" Jöckert och Britt Samuelsson jobbar en helt vanlig förmiddag på flygräddningscentralen (ARCC) i Göteborg. Deras arbetsdygn är inne på sin 20:e timme och de ska snart få avbyte av tisdagsskiftet. Vid skrivbordet bredvid ligger sjöräddningscentralen, där det för närvarande finns tre personer som

bevakar digitala kartor över svenskt vatten. Dessa fem personer är tillsammans ansvariga för Sveriges haveriberedskap, både till havs och i luften.

Rymdprogram räddar liv

– Vi har ansvaret från det att vi får in ett misstänkt haveri tills dess att flygplanet är funnet och räddningstjänst anländer. Då övergår räddningsledarrollen till personal på plats, berättar Lars-Olof.

Men tekniken för att hitta havererade flygplan är mer avancerad och komplicerad än det kan verka. Självt är Lars-Olof ansvarig för kontakterna angående satellitsystemet Cospas-Sarsat. Detta består av ett antal satelliter som konstant lyssnar efter just nödradiosändningar på marken. Signalen kan sedan pejlats med stor precision. Detta förutsätter att flygplanet är utrustat med ELT, något som dock alla flygplanstyper inte är.

– Hur lång tid det tar att hitta ett flygplan är i hög grad beroende av dess utrustning och pilotens färdplanering. Har flygplanet en ELT har vi som tumregel att vi hittar det inom 90 minuter. Saknar det ELT kan det ta mer än ett dygn, berättar Lars-Olof.

Viktigt med uppföljning

I ett hypotetiskt scenario saknar flygplanet ELT och har inte lämnat information om flygningens färdväg. Eftersom ett privatflygplan har en ungefärlig aktionsradie på närmare 800 kilometer blir söksområdet ohanterligt stort. Från Göteborg motsvarar det ett område som sträcker från Norrland i norr till Tyskland i söder.

– Det är otroligt viktigt med färdplan. Sökarbetet efter ett havererat flygplan med färdplan blir inte bara lättare, det sätts även igång mycket tidigare.

Både Britt och Lars-Olof nämner också att telefonnummer och liknande kontaktinformation på senare tid underlättat deras arbete. Ofta räcker det med ett kort telefonsamtal för att avbryta ett oroande larm – något som piloter lättast kan förse genom att skicka in färdplan.

Incidenter markeras på karta

Det vanligaste larmet på centralen är mindre militära incidenter. Ofta handlar det om motorstörningar, hydraulproblem och felaktiga ställindikeringar. En röd prick på översiktskartan bakom Lars-Olof indikerar att en sådan incident har skett under deras skift.



På den magnetiska tavlan hänger information om flygräddningens tillgängliga helikoptrar. Här syns polis och ambulanshelikoptrar i huvudstadsområdet.

Fakta om ELT

Emergency Locator Transmitter. Automatisk nödradiosändare som sänder ut radiovåg för pejling av havererat flygplan. Nya nödradiosändare som sänder på frekvensen 406Mhz sänder även ut en personlig identitet samt koordinater och är upp till 100 gånger starkare än äldre upplagor. En gammal ELT har en osäkerhetsfaktor på nära 40 kilometer. En modern ELT har istället en osäkerhetsfaktor på föga 500 meter. Dessutom blir det lättare att initialt upptäcka nödsändningen.

Visste du också att några år gamla flygplan som bär den äldre modellen av ELT även måste medföra personlig PLB (Personal Locator Beacon) för att vara luftvärdigt?



Fakta om flygräddningscentralen

Bland piloter och sjöfolk är räddningscentralen ofta känd som ARCC (flygräddningen) och MRCC (sjöräddningen).

Från årskiftet 2010 har organisationen ett gemensamt namn - JRCC (Joint Rescue Co-ordination Center). Dess uppgift är, bland annat, att initiera räddningsuppdrag och leda sökningen efter saknade personer (i havsmiljö), flygplan och fartyg. Sjöfartsverket är organisationens reglerande myndighet. De anställda kommer från den civila och militära flygsektorn. På sjöräddningen rekryteras sjökaptener.

– En JAS-39 fick syrgasproblem och var tvungen att dyka snabbt för att nå syrerikare höjd. Den återvände till Ronneby välbehållen i går kväll, förklarar Britt lugnt.

Det inkommer cirka 800 larm per år till centralen. Av dessa är nära 300 ”försvunna” flygplan och drygt 200 varnande nödsändare. De flesta är dock falsklarm. Det händer ofta att nödsändare aktiveras av misstag eller att piloten glömmer anmäla landning. Jöckert är dock väldigt noga med att poängtera att misstagen inte är några problem.

– En aktiverad ELT på en flygplats är ingen pulshöjare. Det är inte heller ett uteblivet landningsmeddelande – det senare resulterar endast i ett samtal till en trevlig pilot. Men när larmen sker tillsammans, det är då man börjar svettas.

Brandlarmet går

Vi får in brandlarmet från Trollhättan när vi sitter och pratar. Det är flygledningens i Stockholm som fått in larmet från ett över-

flygande trafikflygplan. Lars-Olof ringer upp tornen i närheten och får bekräftat ett det syns en liten rökpelare i rapporterad riktning. Eftersom brandkåren undrar hur stor branden är, och om den kontrollerad, lyckas man få tag på ett privatflygplan från den lokala flygklubben som kan rekognosera branden visuellt.

Lars-Olof och Britt utstrålar ett lugn och respektgivande professionalism när de ringer och samordnar resurserna. För en utomstående går allting väldigt fort, men de båda är rutinerade och snart har flygplanet bekräftat att branden är kontrollerad. Man har siktat personer runt branden och den är inte så stor som det initialt rapporterats. Det är helt enkelt en vanlig gårdsbrasa.

Modern räddningstjänst

Idag finns det ett mindre antal helikoptrar än tidigare, men dessa har dock bättre beredskap. Tidigare stod nämligen en stor del av försvarsmaktens helikoptrar till förfogande med en timmes beredskap. Idag finns inte denna möjlighet (med undantag

för en Superpuma i Luleå). Som kompensation står alla återstående ”civila” helikoptrar på endast 15 minuters beredskap. Dessutom finns samarbetsavtal med alla Sveriges grannländer utom Ryssland (med undantag för ett gammalt från sovjettiden). Detta är en väldigt reell kvarleva från det kalla kriget som förhoppningsvis kommer ändras inom en snar framtid.

FFK del av verksamheten

Lars-Olof har själv hållit kurs för FFK:s piloter. Han berättar att FFK och piloternas beredskap alltid finns i åtanke vid haverier och nödställda personer. Privatflygplan används generellt flitigt, men är naturligtvis väder och situationsberoende.

– Ofta har vi en helikopter eller förbipasserande flygplan som kan ge oss direktinformation. Då löser sig situationen redan innan vi måste ringa FFK. Men alla här är medvetna om FFK och deras piloter, något som vi ser som en resurs.

Text och foto: Martin Trankell



På ARCC jobbar alltid två personer i 24-timmarsskift. Två personer kan snabbt koordinera ruserier och samarbeta vid en större olycka. När ett nytt arbetslag slutligen byter av håller personalen en genomgång av det viktiga som hänt under det senaste dygnet.

Du med PLB - Viktigt!

Personliga bärbara nödradiosändare blir allt vanligare bland allmänheten utanför flygvärlden. Skeppare, skoterförare, skogsarbetare, bergsbestigare och vandrare är några exempel på personer som har användning av PLB (Personal Locator Beacon).

Äger Du en PLB? Räddningscentralen vill meddela att varje PLB måste registreras vid inköp. Man fyller då i kontaktinformation till närstående kontaktpersoner. Var noga med att fylla i epostadress till ägaren.

Var femte år måste informationen uppdateras även om ingen ändring har skett. Detta genom en ”ändring av registrering”. Om ingen ändring gjorts innan 10 år raderas registreringen ur registret med automatik.

Uppdatering måste även ske om registrerings-informationen ändras. Vid ändringar så markera skillnaden med kursiv text. Vid ägarbyte ska en nyregistrering ske. En PLB är personlig och kan inte knytas till ett luftfartyg, vilket innebär att nyregistrering också måste

ske om PLB medföljer ett flygplansköp. Det är viktigt att påpeka att PLB:n är personlig. Det är flygplanet som är knutet till PLB och inte tvärtom. Säljer du ditt flygplan, kan du behålla din PLB. Du får gärna informera köparen att denne måste ha en PLB i kombination med den gamla ELT 121,5 för att få flyga detta plan.

Det är direkt olämpligt att sälja ett flygplan till utlandet och låta PLB medfölja. Det medför stora problem för köparen.

- ARCC



Fakta Satellitövervakning

Cospas-Sarsat är ett avancerat satellitsystem för övervakning av nödradiosändare. Systemet har varit operativt sedan 1982 och var ett samarbete mellan USA och dåvarande Sovjetunionen. Idag ägs systemet av USA, Ryssland, Kanada och Frankrike.

På markytan finns ett antal centraler som kommunicerar med satelliterna och kontrollerar eventuella nödradiosändningar. Den närmaste centralen för svensk luftfart ligger i Norge. Därifrån vidarebefodras information till alla östersjöländer, Island, Färöarna och Grönland.

Flygräddningscentralen i Göteborg är Sveriges kontaktplats. Personalen kan sedan vägleda styrkor mot den pejlade positionen.



Stor uppslutning vid länsflygchefernas möte

Ett snabbinkallat möte med länsflygcheferna lyfte fram mycket viktig information för FFK:s verksamhet. Ingvar Bragd håller er informerade.

Under helgen den 15 till 16 november samlades länsflygcheferna och representanter för Young Pilots på kårstaben i Nyköping. Överstelöjtnant Tony Fagerholm, lärare på hemvärnets stridsskola HVSS, gästade mötet och informerade om hemvärnets framtida organisation.

Programmet omfattade för övrigt information, föreläsningar och grupparbeten. Mycket energi lades på länsflygchefens roll inom organisationen. Det stod klart för de församlade att FFK:s nisch i samhället är tydligare än på länge. Framtida framgångar för organisationen är i hög grad beroende på engagemang och framtidstro hos våra länsledningar.

Upphandlingen av brandflyg

Kårledningen jobbar intensivt med de upphandlingsfrågor som uppstått under senare år. Sven-Inge Ander informerade om det gångna årets olika juridiska turer inom brandflyget samt pågående kontakter med såväl Transportstyrelsen som KSAK.

Brandflyget är, sett ur olika perspektiv, synnerligen värdefullt för flygklubbarna och våra gemensamma medlemmar. När FFK sköter administrationen slipper klubbarna mycket tidskrävande pappersarbete vilket är uppskattat av de flygande medlemmarna. Dessa lägger ner många timmar helt obetalt för att brandflyget ska fungera. Arbetsinsatsen är ändå ingen garanti att man får flyga. Brandrisken styr helt de eventuella flygtimmarna.

Det nya hemvärdet

Ett nära förestående beslut kommer radikalt att förändra hemvärdet. Tony Fagerholm från HvSS konstaterade att

antalet hemvärnsmän från och med 2011 ska vara 22 000. Det kommer att finnas två sorters soldater:

- Insatshemvärn
- Allmänt hemvärn

Insatssoldaterna kommer att öva 60 timmar per år. Det allmänna hemvärdet kommer istället öva 20 timmar per år. Hemvärnssoldaten ska präglas av hög kompetens, uthållighet och ett genuint intresse att ställa upp för uppdraget. Värnplikten försvinner men plikttagstiftningen ska finnas kvar. Inkallelsen till grundutbildning blir frivillig.

På ämnet värdegrund

Linnéa Stake och Johan Ygge från Sjövärnsskåren utbildade i ämnet värdegrund.

- Före ÖB, Håkan Syrén tog initiativ till ett riksomfattande arbete med försvarsmaktens värdegrund. Arbetet resulterade i en skrift, som nu finns tillgänglig för alla soldater. Målet med arbetet är nolltolerans mot trakasserier i verksamheten, berättade de. I ett grupparbete fick gruppen arbeta med värdegrundsfrågor. Den enskilde deltagaren tvingades att ta ställning i olika frågor.

Viktigt var att ha en egen uppfattning och att kunna argumentera för åsikten och samtidigt kunna stå för den. Ibland inser personen att den har haft fel och som mogen människa är det inga problem att ändra sig.

Ungdomsfrågorna

Länsflygcheferna arbetade i grupper om länens framtida verksamhet. Mycket högt på agendan kom ungdomsfrågorna. Hur skall vi skapa förnyring i våra led? Hur skapar vi intresse för flyget?

Ett sätt är att fortsätta att inbjuda till lägerverksamhet under sommarsäsongen. Lägren i Bunge, Såtenäs, Kalmar och Borås är några exempel på gångna projekt under år 2009. Samarbete över länsgränserna

kan i allra högsta grad vara fruktsamt. Det gäller att smida när järnet är varmt. Ungdomarna måste få hjälp att bilda lokala föreningar. En förening bör omfatta minst 15-20 medlemmar för att ha en framtid.

Lägerverksamheten har egentligen tre syften:

- Att rekrytera medlemmar till flygklubbarna och FFK.
- Skapa intresse för flygutbildning
- Att skapa en positiv inställning till flyg bland ungdomar.

I skivandes stund finns lägerplanering på gång för Bunge, Kalmar, Västra Götaland.

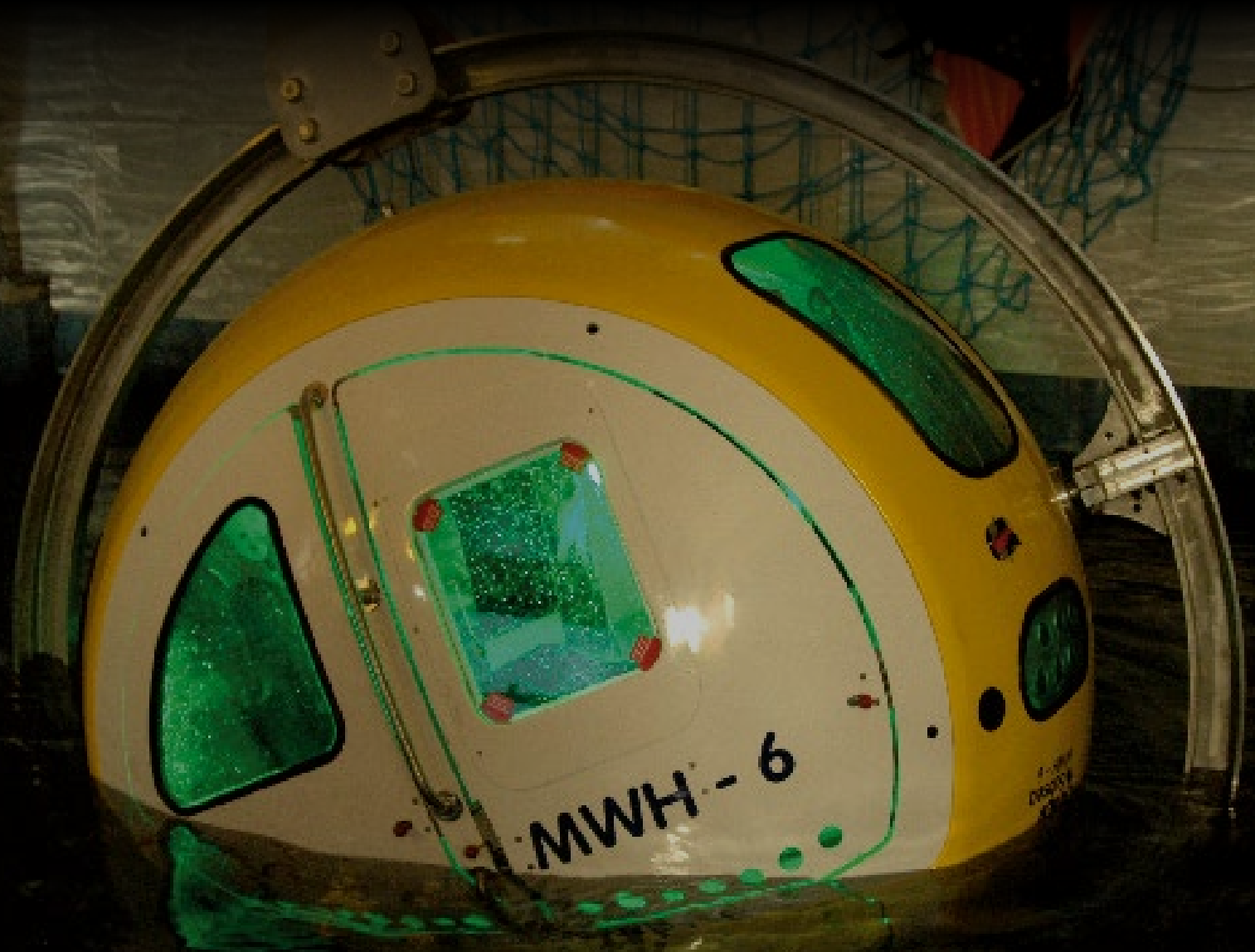
Teambuilding

Gruppen länsflygchefer och ungdomar åkte under ledning av kårstaben till Nyköping för att gå en match i bowling. Det blev en synnerligen hård kamp. Det visade sig att det runda klotet är både tyngre och svårare att manövrera än vad som kan tros. En Jönköpingsbo visade sig vara prickskytt i bästa hemvärnsanda. Thomas Jonsson premierades med två fina kaffemuggar.

Helgens möte avslutades med att Young Pilot-avdelningarna i Göteborg och Kalmar tilldelades styrelsens stipendium ur Hasses minnesfond.

Text: Ingvar Bragd
Bild: Bengt-Olle Nilsson





Övning för skarpt läge

Ny teknik på UWE-anläggningen i Göteborg

UWE, som står för "underwater escape", är en viktig utbildning för piloter som kan behöva evakuera ett flygplan i vatten. FFK har utbildat sina piloter i den specialanpassade bassängen i Göteborg under snart tre år. Företaget som driver verksamheten vidareutvecklar nu stort, och senast i somras har en ny mer realistisk simulator införskaffats.

Mats Mellberg är verksamhetschef på Scandinavian Safety Training Centre (SSTC). Företaget har under många år sysslat med utbildning för sjöfarten, men har sedan 2006 även profilerat sig för piloter och sysslar nu med UWE-utbildning.

Mats leder kurserna på den nya simulatorm och åker med som instruktör varje gång eleverna har ett träningspass. Under hösten har det därför blivit närmare 250 åkturer i den runda undervattensklockan. Han är därför, med största sannolikhet, bäst i Sverige på att rädda sig ur ett havererat luftfartyg.

Träning som räddar liv

I Norge är det vanligt med räddningsträning för helikopterbesättningar. Landets många oljeplattformar kräver en jämn ström flygningar till och från anläggningarna

för personalbyten. Dessa flygningar sker ofta över kallt och kargt vatten - något som ställer stora krav på flygbesättningarna i händelse av nöd. Därför har Norge en lag om obligatorisk UWE-träning.

- I en helikopter har du inte mycket tid från det att motorn havererar till dess att du ligger i vattnet. Det är därför viktigt med gedigen träning, berättar Mats.

I ett privatflygplan har ofta piloten lite längre tid på sig att förbereda nödlandningen. FFK:s piloter får därför en teoretisk utbildning i kraschförberedelser. Lars-Göran Johansson från FFK:s skårstab utbildar även piloterna i nödlandningsteknik.

Alla lär sig något

I Sverige finns det inga krav på att flygbesättningar ska genomgå UWE-träning. Många företag och organisationer har dock börjat inse vikten av att ge sin

flygande personal motsvarande utbildning. Polisen, nationella insatsstyrkan och besättningarna på räddningshelikoptrarna är bara några av anläggningens elever. Och så FFK:s flygande besättningar naturligtvis, som är bland de flesta och mest frekventa gästerna. Mats berättar:

- Vi utbildar närmare 100 elever från FFK varje år. Många som kommer hit är naturligtvis lite oroliga, och alla har inte vattenvana. Det är lite som att gå till tandläkaren - en oro för det okända och obehagliga. Vi inleder därför varje kurstillfälle med att öka vattenvanan hos deltagarna. Ingen har kuggat kursen hittills, och det med ett resultat av snart 300 utbildade elever.

Splitterny teknik i bassängen

I somras införskaffades den nya simulatorm, vilken är byggd för att invändigt likna



Fakta UWE:

Du som ingår i FFK:s flyggrupper kan få deltaga i UWE-utbildning kostnadsfritt. Praktiken tar en heltidsdag på Kåringön, och där man får lära sig grunderna i att evakuera ett flygplan. Ett teoripaket fås även under utbildningen.

Simulatorns teknik:

Tidigare utfördes utbildningen i en en-sits-bur – men nu går man sakta över till den nya simulatorn MWH-6. Kulan kan rotera åt samtliga håll, något som tidigare utländska modeller saknat. Även inverterat läge är möjligt. Detta gör att träningen inte blir lika förutsägbar för den övande besättningen. I sin nuvarande konfiguration är simulatorn lik en Sikorsky S-76, den helikopter Norrlandsflyg opererar för flygräddningstjänst. Hela kabinen och dörrar är dock löstagbara, och i framtiden kan även ombyggnad ske för att efterlikna flygplan.

Flera kameror dokumenterar händelserna inne i kabinen - samtidigt som undervattensbilderna visas för kranoperatören.

räddningshelikoptern Sikorsky 76. När simulatorn hänger livlös ovanför bassängen liknar den en stor undervattensklocka från sekelskiftet. Men när kranoperatören väl sätter igång simulationen väcks tekniken till liv. Lampor lyser upp nödutgångarna och kulan börjar rotera i vattnet - detta för att simulera en skarp rundslagning med helikoptern.

Bassängrummet kan även släckas ned så att absolut kolmörker råder. Lokalen har också en mycket övertygande högtalaranläggning som simulerar vinande orkan och höga vågor. Dån är öronbedövande, och när det knattrade ljudet av en överflygande räddningshelikopter blandas med vågornas piskande är verklighetsövertygelsen inte

långt borta. Fler situationer kan också simuleras, och vattnet är delvis salt för att skapa en så realistisk miljö som möjligt.

Det finns alltid en instruktör med inne i simulatorn, och blir det problem så trycker han eller hon på en nödknapp i taket. Tre sekunder senare har klockan lyfts ovanför vattenytan. Två dykare finns också närvarande vid alla övningar utifall problem skulle uppstå.

Skräddarsytt program

Helikoptersimulatorn är nästintill unik i världen med att vara just rund. De utländska versionerna är istället cylinderformade, och kan därför bara simulera rundslagning i en axel. I SSTC:s runda simulator

kan programmen skräddarsys för respektive myndighet och besättning. Vill man simulera flygplansrundslagning, något som oftast sker med nosen först, genomförs detta genom att fylla den förliga barlasttanken med vatten.

En internationell satsning är på gång för att nå fler piloter. AOPA Tyskland har visat intresse för att utbilda flygbesättningar på Kärningön - och mer är på gång. Man nöjer sig inte bara med flygande personal.

- Räddningstjänsten kan också vara intresserade av utbildningen. Vi kan simulera evakuering av bilar och fordon som hamnat under vatten. Vi får se vad framtiden erbjuder, avslutar Anders Henriksson, säljare på SSTC.

Text och Foto: Martin Trankell



Nödutrustning:

Det är mycket viktigt att veta hur din nödutrustning fungerar. Under UWE-utbildningen får deltagarna prova att tända nödbloss och skjuta nödraketer. Iförd vattentät nödräddningsdräkt sker även ett dopp i nollgradigt vatten. En sådan räddningsdräkt är tänkt att hålla personen vid medvetande i minst en timme - något som dock förutsätter att personen är rätt klädd under dräkten.

Har piloten för lite kläder på sig riskerar han eller hon att förfrysas i vattnet. Har piloten istället för mycket kläder ökar flytförmågan och evakueringen försvåras. Under utbildningen får piloten därför lära sig vad som är "rätt" klädsel för ändamålet.

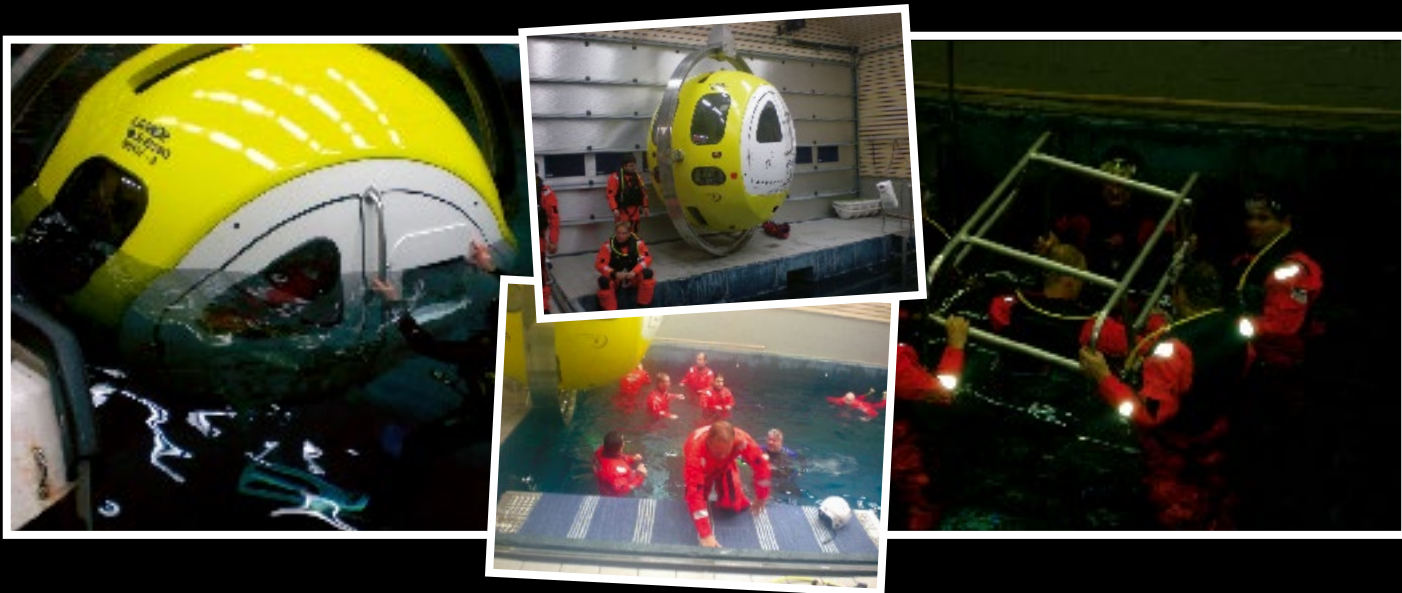


FFK:s räddningsdräkt med nödluft.



Nödbloss och personlig nödradiosändare för flygande personal.

FFK ger fortsättningsutbildning



Gustaf Lantz var en av flera FFK-piloter som deltog i en fortsättningsutbildning vid anläggningen på Karingön i mitten av december. Då fick eleverna, som tidigare redan genomgått den grundläggande utbildningen, prova den nya moderna simulatorm. Här är Gustafs syn på utbildningen.

Väl ute på anläggningen samlades vi i kurslokalerna. Under det inledande samtalet framgick att de flesta hade uppskattat och tagit till sig den första UWE-utbildningen. Därför såg alla fram mot repetition och vidareutbildning. Sedan följde ett teoriblock under förmiddagen där vår instruktör Mats Mellberg förklarade vad vi kunde förvänta oss av utbildningen. Han poängterade särskilt att det skulle komma att bli ”mycket bad” under dagen. Det visade sig att han hade helt rätt i sin sak.

Vi begav oss sedan till den fina övningsanläggningen som SSTC driver på Karingön. Vi blev tilldelades räddningsdräkter, flytvästar samt nödluftflaskor med tillhörande andningsregulatorer, utrustning som vi fick en särskild genomgång på.

Ökande svårighetsgrad

Därefter började själva vattenövningarna. Inledningsvis utfördes enklare övningar för att få upp vattenvanan och komma

underfund med utrustningen. Vi fick då använda våra flaskor med nödluft – vilka inte var helt enkla att andas med under vattnet, samtidigt som vi hängde upp och ner. Senare gick vi över till att repetera evakuering ur SWET-buren (den äldre övningsburen, red.anm) som starkt påminner om förarplatsen i en Piper Pawnee, fast helt öppen.

Sedan följde introduktion av HUET, den nya simulatorm som är ett stort runt klot och påminner mest om en gondol till en skidlift – fast större. Övningarna i HUET inleddes med enkla övningar. Efterhand ökade svårighetsgraden och slutligen kom vi att hänga upp o ner under vattnet, fastspänd i säkerhetsbälte i våra säten.

Effektivt och säkert

Hela tiden följdes övningarna av en säkerhetsdykare som låg i vattnet och en instruktör som skötte vinschen till HUET-gondolen. Denne instruktör övervakade också hela övningen via en undervattenskamera. Vi deltagare fick hela tiden känslan av att vara i trygga händer och att säkerhetsnivån var mycket hög.

Vi övade under hela dagen. Övningarna bedrevs effektivt - ofta i två grupper som turades om att vara i bassängen. Övningsupplägget kändes professionellt och höll hög säkerhetsnivå.

Dopp i det iskalla vattnet

Som avslutande övning på eftermiddagen fick vi gå ut på bryggan i snögloppet och hoppa rakt ner i havet, iförda våra räddningsdräkter. Dessa höll värmen trots den värsta kylan. Det blev dock fruktansvärt kallt om huvud och händer, kroppsdelar som inte täcks av dräkten. Efter bara någon minut så hade vi knappt någon känsl kvar i våra händer.

På genomgången så var vi överens om vilken tankeställare piloter får av en denna typ av utbildning och liknande övningar. Jag tror inte många av oss kommer att flyga över kallt vatten utan räddningsdräkt, flytväst eller dylikt i framtiden. Vi var också överens om att det är nyttigt att ibland öva vattenvana då sådan erfarenhet är färskvara som behöver underhållas.

Text och foto: Gustaf Lantz

Flygtroppechef hemvärnets underrätelsekompani

Västra Götaland

FFK PROFILPRODUKTER

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom kårstaben? Ring oss eller skicka en beställning till ks@ffk.se. FFK har inget vinstsyfte med försäljningen utan strävar efter att hålla lägsta möjliga pris. Därför säljs produkterna också enbart till medlemmar. Aktuella priser januari 2010. Porto och emballagekostnad tillkommer. Vi reserverar oss för att den önskade varan kan ta slut.



Märke för flygöverall vit botten, vävt, 30kr



Blazermärke, broderad 150kr



Keps 70kr



Slipsnål 100kr



Rockslagsmärke (17mm PIN) med/utan nål 20kr



M/87 "Natotröja" 300kr
80% ull 20% Polyamid
storlek 4, 5, 6, 7 och 8



Young Pilots T-shirt svart, storlek S-XXL, 50kr



T-shirt mörkblå, storlek S-XXL
Finns med och utan tryck på ryggen, 50kr



Paraply 80kr
Pga paraplyets längd är portot 125kr



Reflexband 35kr
Flasköppnare 10kr



FIG-tröja 300kr
100% Ull storlek S-XL



Jetong till län, brons, silver, guld
Etui i plast

Endast länsflygchef kan beställa för anv inom länet



Lågflygvinge, broderad 75kr



Lågflygvinge, guldmetsall 100kr

Lågflygvinge får endas bäras av pilot som genomfört godkänd lågflygutbildning i FFK



Standar 190kr
Endast flaggan 90kr

Far och dotter i FFK:s tjänst

Brandflyget i Norrbotten växer



Norrlandshösten började göra sig påmind när jag öppnade dörren till det varma och mysiga Café Greya Knut i Arvidsjaur. Juli Arvidsson stod bakom disken och förberedde en kaffe latte. Det hade inte varit helt enkelt att stämna träff med henne och hennes far, Krister Wallström. De båda flög brandflyg för Norrbottens län under sommaren 2009, men så här på höstkanten var de antingen på jobbet, i fjällen och fiskade, eller på älgjakt. Utöver det äger familjen kafeet som Juli arbetar på. Jag drog därför en lättnadens suck när jag lyckas övertala de båda till en intervju.

– Jag växte upp fyra mil utanför Arjeplog. Vårt hus hade ingen direkt bilväg. Istället var vi tvungna att åka båt eller skoter ner till riksvägen. Huset låg på andra sidan en sjö. Det var där min dröm om sjöflygcertifikat föddes.

Krister ögon lyser vid hans minnen. Än så länge har hans pojkdrom inte gått i uppfyllelse, även om han är på god väg med sitt påbörjade flygcertifikat. Juli däremot, tog i våras studenten från

flyggymnasiet i Arvidsjaur med färskt kommersiellt certifikat. Hon flyger idag, bland annat, sjöflygplan.

– Flyggymnasiet var för mig både bra och dåligt. Det innebar mycket studier och en mängd stress. I viss mån blev andra betyg lidande. Men i slutändan fick jag ett finansierat certifikat, och det gjorde det värt mödan.

Jag påpekar att Juli nu kan hjälpa sin far med sina studier, och det nickar de båda till.

– Hon har till och med hotat att ta betalt, säger Krister ironiskt och skrattar.

Litet samhälle, stora anknnytningar

I Arvidsjaur samhälle bor det drygt 4.500 personer. Flygplatsen är väl utbyggd trots samhällets ringa storlek. Arvidsjaur är nämligen värd för en stor del av världens biltestning vintertid. Flygtrafiken utgörs främst av charterflygplan från Tyskland, bokad via stora biltillverkare som Mercedes. Flygplatsen är också bas

för en av skandinavians största flygskolor, samma skola som Juli fått sin utbildning vid.

Under en lång tid har Arvidsjaur klubbverksamhet fallit bort på grund av brist på initiativ och flygplan. Men sakta blir det bättre, och idag går det att hyra en MFI-9 genom den lokala flygföreningen. På orten finns det även en Piper Cub på flottörer.

– Anledningarna till att flyga här i norr är många, berättar Juli och fortsätter: Naturen och de enorma naturområdena är helt underbara. Vi har en hel del stora dammar. Dessutom är det nära till både fjäll och kust, beroende på vilken sorts flygning man är ute efter.

Området kring Arvidsjaur är inte särskilt kuperat, med Norrländska mått. Men enorma ytor av granskog, myr och sjöar finns det gott om.

– Det är det som gör vårt brandflyg så viktigt. Vi bevakar ett enormt område som annars är svårt att överblicka, berättar de.





Få medlemmar handhar brandflyget

Krister har under sommaren brandbevakat som spanare flertalet gånger. Juli har också bevakat norrbottens södra brandslinga tioalet gånger, både som flygförare och spanare.

– Vi delar slingan med folket i Piteå. 2009 fick alla flyga mycket, men Piteås piloter är de som rapporterat årets bränder.

Juli och Krister är två av cirka tio piloter som i fjol brandbevakat med bas i Arvidsjaur. Tre av de övriga piloterna är Julis före-detta kurskamrater, vilket gör den flygande besättningen tämligen ung. Dessa fyra har börjat flyga för FFK under 2009.

– Det är mycket roligt, påpekar Östen Dahlström, en av ledfigurerna i Arvidsjaur's lokala flygförening som driver flygklubben. Han tror att ungdomarna kommer bli kvar och flyga för lokalt länge, något som naturligtvis är mycket positivt.

Nytt flygplan väcker liv i föreningen

Till nästa sommars brandbevakning kommer föreningens nyinförskaffade MFI-9 användas i brandbevakningen. En snabb blick in i sittbrunnen får mig att förstå varför. Sikten är mycket god i alla riktningar. Eftersom piloten har vingarna i huvudhöjd, så kallad mellanvingning, är flygplanet optimerat för spaning. Det gör det möjligt att se bränder både i sväng och under normal flygning. Även bakåt är sikten god.

Valet av MFI är inte slumpartat. Östen Dahlström berättar vidare att målet alltid

varit ett kostnadseffektivt flygplan som också är underhållsbilligt. När en person i Gislaved erbjöd sig att sälja en MFI-9 till föreningen var valet inte svårt.

Drömmande framtidsplaner

Juli har inga direkta planer på att fortsätta till större flygplan, trots att hennes kommersiella utbildning pekar mot det.

– Min dröm är att få syssla med fjällflygning. Sightseeing med turister och fiskare är det som lockar mest. Annars är jag intresserad av att bli lärare. Jag har alltid drömt om att få undervisa i historia och biologi.

Krister fortsätter att sikta mot sin pojkdröm.

– Mitt första mål är såklart att ta flygcertifikat. Sedan ska jag gå vidare till sjöflyg och sist samla ordentligt med flygtid för att hålla mig i god flygtrim.

Inom den närmaste tiden har far och dotter bara trevliga planer. Ett flertal gånger har de försökt åka till fjällen med den sjödugliga Piper Cub som Juli flyger. Målet har varit en fin fisketur och vildmarksliv på någon av Kristers barndomssjöar.

– Tyvärr har vädret varit lite dåligt, berättar Krister och avslutar till sist skämtsamt:

– Tidigare när vi flugit och fiskat med andra piloter, då brukar det lukta rejält i flygplanet på återresan, om vi haft turen att håva upp en del fångst. Nu slipper vi i alla fall det!

Text och foto: Martin Trankell
Sjöflygbilder: Juli Arvidsson



Information från kärstaben

Risk Management

Det finns en välkänd engelsk flygprosa som säger följande: Den bästa piloten är den som använder sitt bästa omdöme för att undvika de situationer där han eller hon behöver använda sin bästa skicklighet. I detta nummer berättar Lars-Göran om riskmedvetenhet.

I samhället finns det många farliga element och risker. Det är exempelvis farligt att gå över gatan utan att se sig för. I vårt vakna tillstånd värderar vi oavbrutet risker och möjligheter utan att hjärnan aktivt behöver analysera våra beslut. Vi vet att det är farligt att sparka någon i huvudet – även om vissa huliganer inte har förstått det.

Är det då farligt att flyga? Ja, säger vissa – nej, säger andra. Under 2009 har det inträffat ovanligt få haverier inom privatflyget – vilket det som vanlig regel finns en mängd faktorer som bidrar till. Men naturligtvis är detta till stor glädje för oss alla.

Vi kan oavsett konstatera att det finns risker med flygning. Hur vi hanterar dessa risker är delvis upp till oss själva. Vad innebär då delvis - hur stor möjlighet har vi att påverka?

Tänk dig att Du är ute och går längs en väg. I vägen finns det ett stort hål. Är du omedveten om hålet så är risken ganska stor att du faller i. Det kan liknas med att vi tar vem som helst från gatan, sätter personen i ett flygplan och säger ”flyg”. Riskfaktorn är med andra ord mycket stor. Kan vi göra något åt riskerna?

Genom att ta bort hålet har risken eliminerats. Tyvärr så finns det ekonomiska inslag i de flesta problem som medför att det är för dyrt att avlägsna risken. Genom utbildning och information så lyfts riskerna fram, och förhoppningsvis smiter vi förbi hålet genom vår medvetenhet. I vårt flygande så innefattar detta till exempel PPL och lågflygutbildning. Men även via briefingkontor som ger oss NOTAM, väder och dylikt får vi viktig, aktuell information.

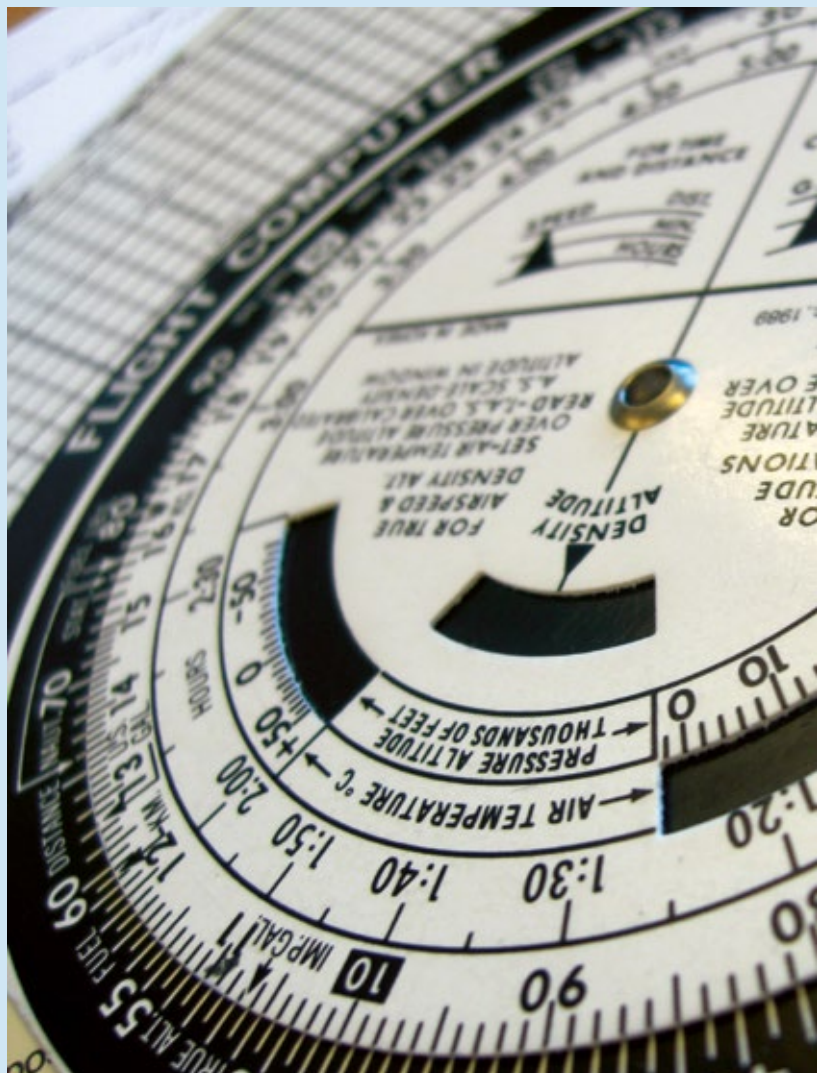
Hur vi än tillskansar oss utbildning så faller denna i glömska efter en tid. Då krävs kompletterande utbildning för att vi inte ska ramla ner i hålet på nytt.

Med regler kan vi minska riskerna, under förutsättning att de är lätta att förstå, tillgängliga, känns motiverade och är tydliga. Med hjälp av regler sätter vi gränser kring vårt flygande, ofta i form av mentala varningsskyltar. Med hjälp av varningarna minskas risken att ramla ned i hålet. Tyvärr finns det människor som väljer att tänja på gränserna. Dessa faller till slut i hålet. Ett annat problem är de piloter som inte känner till gällande regler, och som beslutat inte kan följa dessa.

Rutiner är allt

I vår flygvärld kan vi undra hur det står till med tillgänglighet och framför allt tydlighet. EASA och Transportstyrelsen har mycket viktigt arbete framför sig för att få regler skrivna för piloter och inte för jurister. Får piloten inte repetera så glömsker denne bort. En PC är inte utformad för att piloten ska bli påmind och uppdaterad om alla nya regler.

Med hjälp av POH:s (Pilot Operating Handbooks) och DHB (Drifthandböcker) skapar vi rutiner i vårt flygande som gör att vi flyger på ett säkrare sätt. Med hjälp av andra fysiska





säkerhetssystem som till exempel säkerhetsbälten, krockkud-
dar och flytvästar minimeras riskerna ytterligare. Men hur
mycket vi än strävar mot flygsäkerhet finns alltid risken för
en olycka kvar. Det är därför viktigt att vi piloter bedömer
de risker vi tar, och om dessa är rimliga i förhållande till det
uppdrag vi avser utföra.

Många av oss gör det autonomt. Hur mår jag idag? Har
jag sovit tillräckligt? Hur mår flygplanet? Hur är vädret?
Vilka ska jag ha med mig? Vad ska jag ha med mig? Är
flygplatsen öppen?



Foto: Martin Trankell

Befälhavare – ett viktigt och riktigt ord

När vi gör en driftfärdplan så tänker vi automatiskt igenom
alla dessa viktiga punkter. Samtidigt görs då en bedömning
om vi ska flyga eller inte.

Kom alltid ihåg att det är upp till dig som befälhavare att
säga ifrån när du inte kan klara en flygning. Hela flygsäker-
hetssystemet är uppbyggt på att befälhavaren själv ska fatta
ett beslut om flygningens säkerhet.

I händelse av en incident så är befälhavaren skyldig att
informera andra. Via händelserapportsystemet ASR (Aviation
Safety Report) berättar vi piloter om de misstag vi gjort så
att andra ska kunna undvika dessa. Har nästa pilot inte lika
stor tur, eller är mindre skicklig än du, kan deras incident bli
mer allvarlig.

Transportstyrelsen måste bli bättre på att sammanställa och
vidarebefordra informationen till brukarna om de misstag som
sker i luften och varför. Fungerar inte detta så hjälper inte våra
försök att minimera riskerna. Det känns också meningslöst att
skriva rapporter när man inte får någon återmatning tillbaka.
En rapportering kan till exempel leda till bättre prognoser,
tydligare regler och bättre utbildning.

Vi inom Frivilliga Flygkåren gör vad vi kan för att du
ska kunna minimera dina risker under flygningen. Kom ihåg
att det är alltid roligare att flyga säkert.

Text: Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B



Privatflygare och att flyga ultralätt

Ultralätta flygplan (UL) har utvecklats enormt de senaste åren. Idag är flygplanen lätta, men mycket kompetenta flygmaskiner. Med moderna 4-takts motorer som drar lite bränsle och med möjlighet till underhåll inom klubben kan flygtidskostnaderna sänkas till en mycket attraktiv nivå.

Ser man på utvecklingen av certifikat är det UL-certifikat som växer snabbast, och den största tillströmningen av unga piloter sker inom UL. Flera klubbar har idag en eller flera liknande flygmaskiner och många PPL-piloter börjar undra hur man ska gå till väga för att flyga in sig på ett ultralätt flygplan.

Vad är en ultralätt flygmaskin?

Regelverket för UL är nationellt och hanteras inte inom ICAO/JAR. Det betyder att regelverket kan skilja något mellan länder, men i stort sett är det samma regler som tillämpas i hela Europa. För att klassas som en ultralätt i Sverige måste flygplanet uppfylla följande:

- En max startvikt på 450 Kg utan räddningsskärm, och max 472,5 kg med räddningsskärm.
- Kunna ta en tillsatsvikt på minst 175 kg
- Vara en eller tvåsitsig.
- Ha en lägsta stallfart på 35 Kt (65 Km/h)

Ultralätta flygplan har genomgått en kraftig teknisk utveckling, framför allt

under de senaste åren då nya material och modern avionik börjat användas. Den vanligaste är typen kallas UL-B, som innebär att det är en roderstyrd flygmaskin.

Merparten av dagens UL-B är konstruerade i glasfiber eller kolfiber. Utvecklingen av avioniken har också gjort att det i dag är mycket vanligt att UL-maskiner har kompletta glasskärmar och moderna GPS-system.

Jag har PPL – hur flyger jag UL?

UL-B är en egen klass och kräver en kompletterande utbildning för piloter med PPL. I regelverket går följande att utvärdera:

- Du behöver ett giltigt medicinska av lägst klass 2.
- Omfattning av utbildningen bestäms av utbildningsansvarig (flygläraren).
- Godkänt praktiskt prov ska avläggas inför ansvarig utbildare.
- Behörigheten förs in i sökandes certifikat för flygplan efter ansökan till luftfartsstyrelsen.

För att få flyga UL-B måste man alltså genomgå en kompletterande utbildning.

Avsikten är i första hand att visa på skillnaderna mellan normalklassade maskiner och UL.

Det brukar ta en liten stund att vänja sig vid andra farter i samband med start och landning, och en del tid lägger man på prestandaberäkningarna som kan skilja sig något från normalklassade maskiner. Ibland behöver man komplettera med lite extra träning i koordinerad flygning.

En "normal" klassinflygning på UL-B brukar ligga mellan 2-4 timmar och avslutas med en "uppflygning" inför ansvarig utbildare. Uppflygaren är då oftast UL-flygchefen i klubben.

Hur upprätthåller jag mitt UL-B?

Du ska under de senaste året ha genomfört minst tolv timmar i någon kategori av flygplan. Samtidigt krävs det att du genomfört tolv starter och landningar med ultralätt flygplan.

Den största nackdelen för PPL-piloter är att det inte går att räkna flygtid på UL mot upprätthållande av PPL-behörigheten. Flygning för FFK är inte heller tillåten.

Text: Hasse Jörnén
Flyglärare PPL och UL-B