



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 2 - Maj 2010



Hemvärnet fyller 70-år

Årsrapport 2009 + YP revolutioneras + Flygmässa Friedrichhafen



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

Lämna gärna material
fortlöpande. Sista dag att
lämna material till nästa
nummer: 11 juli 2010



Hemvärnets
historia i fokus

12

Besök på flygmässan i
Friedrichshafen

14



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHFENS KRÖNIKA
- 4 SJÖBEVAKNINGEN UPPMÄRKSAMMAD I EU
- 5 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 YOUNG PILOTS FÖRÄNDRINGAR
- 8 NYHETER
- 20 FJOLÄRET I KORTHET
- 22 ÖVNING OCH UTBILDNING 2009
- 26 REDOVISNING AV FLYGSÄKERHETSARBETET
- 28 EKONOMISK ÅRSREDOVISNING
- 29 SPÄNNANDE NY NAVIGERINGSTEKNIK
- 30 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 31 FLYGSÄKERHETSTEMA BRÄNSLE
- 32 INFORMATION OM SPRÅKBEHÖRIGHET



FFK:s verksamhet
2009

19



Bild framsida:
FFK:s bemvärnspiloter på
väg till sina flygplan.
Foto: Johan Ander



Vice ordförande har ordet

Transportstyrelsen och FFK

Jag vill börja min ledare med ett citat från tidningen Pilot Briefing, där Rolf Björkman generalsekreterare för KSAK beskriver organisationens syn på Transportstyrelsen, med underrubriken: Vad gör man för att förenkla? Finns det rationaliseringar i tankevärlden?

Under de tolv år har jag varit i KSAK och jobbat med frågor med och mot luftfarts-myndigheten har jag märkt en tydlig förändring. Smidigheten är till stora delar borta.

Sunt förnuft får inte råda lika ofta som förr. Lagar och regler tolkas nästan aldrig till en fördel när det borde gå att göra så. På lägre nivå verkar man vara livrädd för att fatta egna beslut som skulle kunna komma att kritiseras från högre ort. Varför har vi fått denna tråkiga utveckling? Enskilda befattningshavare i myndigheten känner säkert samma sak, det är jag säker på. De enskilda befattningshavarna i myndigheten är jättebra så det måste vara något annat som har blivit fel. Är det inte tillräckligt högt i tak för att de skall få/våga uttala sin åsikt.

FFK upplever samma sak vid kontakter med Transportstyrelsen. Inför förnyelsen av vårt tillstånd i år begärde FFK redan i maj förra året ett möte för att i god tid få en dialog om olika sakfrågor som skulle kunna påverka ett nytt tillstånd. Löfte om ett möte gavs i maj men inget hände trots påstötningar. Ett något märkligt möte kom först i januari i år. Det kom då att präglas av frågor om FFK ideella medlemmar med sina låga priser därigenom konkurrerade ut små kommersiella flygföretag om brandflyget. Att det ideella flyget har skött Sveriges brandflyg i över 50 år har uppenbarligen inte nått alla inom flyget.

En dryg månad efter mötet sades via telefon att FFK inte kommer att få flyga lågt. Förklaringen löd: ”Vi tycker inte att det behövs”. Något samråd eller hänsyn till de uppdragsgivande myndigheternas behov tänkte beslutsfattarna uppenbarligen inte ta.

FFK sammanställde dock myndigheternas i situationen uttalade behov och överlämnade det till Transportstyrelsen. I tillståndet avslås dock vår ansökan om att få underskrida minimum flyghöjd. I skäl för beslut säger Transportstyrelsen nu att de inte är bemyndigad att utfärda generellt lågflygtillstånd. Därför skall varje pilot söka ett tillstånd hos Transportstyrelsen och bland annat ange:

- Behov av att göra avsteg från gällande bestämmelser måste förklaras och motiveras, skäl måste anges till varför behov av lågflygning föreligger.
- Kompenserande åtgärder som avses vidtas.

Cirka 660 piloter med avtal inom FFK ska nu personligen författa dessa motiveringar.

Vi vet inte vad ett individuellt tillstånd kostar, vad som krävs för förnyelse eller krav på lågflygtid. ”Alla ansökningar behandlas i särskild ordning”.



Transportstyrelsen skapar en byråkratisk process som knappast grundas på flygsäkerhetsskäl utan på en påstådd bokstavstrogenhet gentemot paragrafer. Det som tidigare med samma föreskriftsgrund fungerat bra – då FFK hade av myndigheten tilldelat ansvar att examinera, godkänna, underkänna eller dra tillbaka lågflygbehörigheter är nu plötsligt helt omöjligt. Beslutet kan inte vara grundat på någon händelse, misskötsel av ansvaret eller händelse med koppling till vår lågflygverksamhet. Vi har inte fått någon sådan information eller förklaring. Alla flygoperatörer med lågflyg i sina tillstånd kan uppenbarligen bereda sig på att detta kan komma att dras in med kort varsel.

Det finns fler punkter i tillståndet som bedöms på samma sätt. Det är till exempel inte längre möjligt att ta med ”passagerare”. FFK har aldrig med någon passagerare utan varje person har en operativ funktion ombord. Exempelvis kan det vara en expert från en myndighet med uppgift att ge kvalificerad rapportering eller ledning utifrån gjorda observationer. Myndigheten anser att ”medförande av passagerare” inte är lämpligt med hänsyn till säkerheten.

FFK:s piloter med avtal har mer än 1 000 000 (en miljon) flygtimmar tillsammans. De är således inga genomsnittliga allmänflygpiloter, snarare erfarna och hela tiden kontrollerade på olika sätt ur flygsäkerhetssynpunkt.

Detta är bara några exempel på hur paragrafrytteriet får gå före sunt förnuft. Dialog är bättre än dekret. En ny luftfartslag anpassad till EU får inte ta död på FFK. FFK är unikt och finns inte i övriga Europa. Transportstyrelsen bör som svensk myndighet därför se till att FFK som nationell resurs kan verka för de myndigheter som behöver FFK vid samhällskriser och höjd beredskap.

I övrigt önskar jag er alla en fin flygsommar

Tommy Wirén
Vice ordförande kårstyrelsen



Europeiskt intresse för FFK

Frivilliga Flygkåren och vår sjöbevakning uppmärksammas nu även internationellt. Det är EU:s Political Military Group (PMG) som bjudit in Marinen och FFK till Bryssel. Gruppen består av 29 delegater från EUs medlemsländer som bereder frågor åt ministerrådet.

I juli 2009 var PMG på besök i Sverige och fick bland annat en breifing om sjöövervakningen runt Sveriges kuster. Detta väckte intresse för en djupare information vilket ledde till att marinens Örlkn. Peter

Hagelin och FFK:s Bengt-Arne Jönsson blev inbjudna till Bryssel för att hålla en föredragning om FFK:s roll i sjöövervakningen och samarbetet med marinen. Föredraget var mycket uppskattat och väckte en del frågor. Några beslut togs givetvis inte i det här skedet så vi får se vad detta leder till i framtiden, det är dock klart att marinen ger oss utökad flygtid under 2011.

FFK en del av ett större system

Just sjöövervakningen är högaktuell, det diskuterades även på det försvarsministermöte som Sten Tolgfors hade kallat till den

28 till 29 september 2009 i Göteborg. Samarbete inom sjöövervakningen förekommer redan. SUCBAS (Sea Surveillance Co-operation Baltic Sea) är ett sjöbevakningssamarbete mellan länder i östersjöregionen. De medverkande länderna utbyter information om sjöläget och kan gå in i varandras datasystem och hämta information när det behövs. Även här ingår FFK som en av flera sensorer i systemet och våra uppgifter kommer till användning i många sammanhang.

Text: Bengt-Arne Jönsson - FFK



Thomas Wingstedt - Försvarets Bildbyrå

FÖRLÄNGT TILLSTÅND

Transportstyrelsen har förlängt vårt tillstånd, men endast till närmaste årsskifte. Den korta tiden uppger myndigheten att den orsakas av att en ny kommande luftfartslag förväntas träda ikraft i september 2010. Innehållet i den nya lagen ska sedan ligga till grund för ett senare kommande tillstånd.



Förlängningen innebär dessvärre ett antal allvarliga inskränkningar i verksamheten. De medlemmar och uppdragsgivare som berörs informeras fortlöpande om konsekvenserna via gällande informationsvägar.

UTBILDNING

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. SAR- och spaningsutbildning beräknas fortgå. Grundkursen för krisberedskapspersonal genomförs i oktober.



Planerade utbildningar finner du på www.ffk.se. Anmälningar går normalt via länsflygchefen.

KRISBEREDSKAPS- OCH FLYGINSATS-GRUPPER (KB och FIG)

Specialutbildningarna för samverkan med sjöfartsverket, vägverket, banverket, svenska kraftnät, strålsäkerhetsmyndigheten, med flera samhällsorgan fortgår med såväl regionala som centrala lokaliseringar.



RSÖ 2010 Årets regionala samövning genomförs på Tierps flygfält sista veckan i augusti. Förutom alla tidigare samverkande myndigheters deltagande planerar även Strålsäkerhetsmyndigheten SSM att "känna på" FFK som en resurs för sin del av krisberedskapen.

UPPDRAGSFLYG, UTRUSTNING MM.

Se till att all överlevnadsutrustning fungerar som den ska. Det är viktiga komponenter för dig i vårt säkerhetssystem. Se information på FFK hemsida. □



FLYGRAPPORTER FLYGNINGAR

Kompletterande information: 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.

Naturligtvis ska inte klubben/flygplansägaren ändra sina interna rutiner på grund av detta. I flygplanets loggbok ska alltid "tid i luften, airborne" anges. Denna tid ligger till grund för tekniska tillsyner, gångtider, med mera.



Vi uppmanar berörda funktionärer att skicka aktuell mail-adress till kårstaben då informationen om sänd betalning med fördel skickas som pdf. Maila till hannele@ffk.se.

SKICKA KOPIA CERT OCH MEDICAL

Transportstyrelsen har i det nya tillståndet ställt kravet att alla som flyger i FFK ska sända en kopia av sina behörighetshandlingar till kårstaben. Det anses inte tillfyllest att ansvarig operativ flygchef och gruppchefer som hittills kontrollerar behörigheterna vid uppstart av en övning eller uppdrag.

ADRESSÄNDRING

Om du fått ny adress är det viktigt att vi får ett meddelande om det till kårstaben snarast möjligt. Det finns ingen automatisk information till FFK från folkbokföringen.

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.

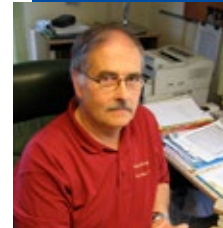
- Rabatt på Svenska Flygfält. KSAB lämnar medlemsrabatt på nypriset vid inköp av Svenska Flygfält för ny abonnent som inte haft prenumeration de senaste två åren. FFK medlem betalar endast 635 kronor (normalpris 830 kronor) vid nyköp av komplett pärm med ett års rättning. Om du handlar via KSAB: s hemsida 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.

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

Våren har kommit och mycket händer i flygverkligheten. Vår riksdag ska fatta beslut om en ny luftfartslag. Tyvärr kan man inte urskilja synpunkter från privatflygets representanter i lagförslaget. Resultatet kan innebära stora förändringar för oss piloter.



En förändring är att flygledarna kan bli ålagda att anmäla olagligheter i luften, vilka kan leda till straffpåföljder med upp till sex månaders fängelse. Flygledarna och militären är de enda som kan se dessa överträdelser. Detta blir en direkt flygsäkerhetshämmande åtgärd. Vi piloter kommer inte att kunna lita på flygledarnas välvilja. När vi begår ett misstag finns det redan i dag ett system där vi piloter anmäler oss själva, utan risk för påföljd - allt för att främja flygsäkerheten. Att anmäla egna misstag känns inte särskilt angeläget, om vi kan riskera att bli straffade.

Mycket möda har lagts ner på arbetet med H50P och insatser för att få privatpiloter att själva göra störningsanmälan. Arbetet börjar nu bära frukt. Det finns en uppenbar risk att denna lag får en missriktad effekt för flygsäkerheten. H50P har under många år varit ett honnörsord i flygsäkerhetsarbetet. Vilka konsekvenser denna missriktade lag på sikt får (om den förverkligas) kommer framtiden att utvisa. Ett annat honnörsord i H50P har varit öppenhet. Var tar den vägen om riksdagen verkligen tar beslut om lagen?

I dag får du som pilot ta med dig passagerare när du flyger. I morgon får du endast ta med dig närstående. Hur tänker beslutsfattarna då? Är våra fruar bättre på att bedöma oss som piloter än den kontrollant eller flyglärare, som på myndighetens uppdrag har till uppgift att kontrollera om vi kan flyga? Har vi ett certifikat som ger oss möjligheten att ta med passagerare så har vi det. Detta känns som om myndigheten faller för de kommersiella bolagens lobbyisters och deras argument om svartflyg – argument som inte längre känns trovärdiga. Du kan åka till London för 200 kronor men du kommer inte längre än landningsvarvet med en klubbkärva.

Tyvärr är det inte bara de nya reglerna som är lite tokiga. Följande text är taget ur LFS 2007:58, reglerna för privatflygning med flygplan.

Information vid nödsituation 44 §
Vid nödsituation under flygning skall befälhavaren se till att ombordvarande personer instrueras om relevanta nödtåtgärder som omständigheterna föranleder.

Hur ofta finns det tid eller kapacitet att informera sina passagerare i en uppkommen nödsituation? Av egen erfarenhet är det nödchecklistan som gäller och hinner piloten med något ytterligare så kanske denne informerar andra. Nödinformation måste ges innan start, och ska innefatta vad passagerare ska göra i händelse i nödsituation. Den ska inte ske då en nödsituation faktiskt uppstår. Pilotens passagerare är antagligen så stressade att de ändå inte kommer att förstå några instruktioner när nödsituationen är ett faktum.

Denna regel vill väl men i praktiken kommer den inte att fungera. Snälla Transportstyrelsen ta bort en ej fungerande regel.

Ultralätta flygplan i förhållande till normalklassade flygplan – vilka är bäst? Viktgränsen som finns för UL är förlegad och ur min synvinkel flygsäkerhetshämmande. Tittar man lite närmare på ett UL-flygplan finner man ut att de ser klenare ut än en Piper, men de har oftast bättre hållfasthet då de använder nya material. EASA och Transportstyrelsen bör nog se över detta inför framtiden. Reglerna är nämligen inte anpassade för dagens verklighet. Den nya ELA-klassen kan bli det verktyget för myndigheten.

Vi kan bara hoppas att ELA-flygplan blir godkända att användas i FFK:s verksamhet i framtiden. Min åsikt är att det kommer vara framtiden för privatflyget.

Kom ihåg att det är alltid roligare att flyga säkert.
Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK

YOUNG PILOTS

inträder i ny epok

Lördagen den 27:e februari höll Young Pilots Stockholm sitt årsmöte. Mötet ägnades främst åt att presentera det nya Young Pilots samt förändringarna av Bungelägret. Förändringarna mottogs med god respons av medlemmarna på mötet. I denna artikel kommer du att få läsa om det nya Young Pilots samt om chansen att få återvända till Bungelägret – även för dig som en gång varit där och blivit frälst av flygläger!

Inspirerade av förra årets resa till USA har medlemmarna i Young Pilots tillsammans med några av FFK:s seniorer under en längre tid arbetat med att förändra organisationen. I Utah mötte den svenska gruppen, FFK:s amerikanska motsvarighet Civil Air Patrol. Mötet med ungdomarna och de vuxna i organisationen fick oss att inse vikten av skapa möjligheter till personlig utveckling, men också chans till ökade kunskap inom ramen för flygintresset. Med inspiration från dessa erfarenheter har Young Pilots nu tagit fram en utbildningsplan, som kan användas av alla medlemmar i organisationen.

Det nya Young Pilots huvudmål är:

- Att ge våra medlemmar en möjlighet till personlig utveckling.
- Att ge våra medlemmar en bra grund för fortsatta studier inom flyget.
- Att våra medlemmar ska känna att Young Pilots är en förening, som de vill stanna kvar i.

FFK och Young Pilots kommer från och med i sommar (med start på bland annat Bungelägret) att erbjuda kurser inom fyra ämnen. Ämnen som är aktuella är Airmanship, flygkunskap, ledarskap samt hälsa & friskvård. Inom samtliga områden finns det en A-kurs och en B-kurs.

A-kurserna ger 50 poäng och innebär en heldag med utbildning. B-kurserna ger 100 poäng och tar istället ungefär en helg att



Foto: Jonas Wettergrund

genomföra. Det kommer även att finnas två varianter som heter ALU samt BLU som båda är värda 150 poäng. Namnen skall utläsas som "A-kurs lära ut" respektive "B-kurs lära ut". Detta är obligatoriska kurser, där medlemmen tillsammans med lärare, föredragshållare eller en annan medlem håller just A- och B-kurser för andra ungdomar. På så sätt driver utbildningen sig själv. Individerna får ta ett större ansvar och utvecklas som personer.

Utbildningsplanen är uppbyggd på fyra olika steg. Iron Wing, Bronze Wing, Silver Wing och slutligen Gold Wing. För att uppnå respektive steg på utvecklingstrappan så krävs ett fast antal poäng. Dessa erhålls genom att ungdomarna deltar i de kurser och aktiviteter som organisationen erbjuder under året.

Vi beräknar att en vinge tar ungefär ett år att uppnå och att det tar cirka fem år innan medlemmen når Gold Wing. Vi har även infört en så kallad Honour Wing, som i slutet på varje år kommer att utdelas på avslutningsmiddagen. Vingen tilldelas den

medlem som varit en god kamrat och som utfört något som starkt gynnat FFK och Young Pilots.

I och med det nya Young Pilots har också det klassiska Bungelägret förändrats. Tidigare har lägret inbjudit 30 oerfarna ungdomar – där de flesta blivit medlemmar i samband med lägret. I framtiden kommer istället 20 oerfarna deltaga. Utöver dessa tillkommer tio deltagare som vi kallar "erfarna". De erfarna kommer att bestå av medlemmar som uppnått en viss kunskapsnivå och som varit aktiva inom organisationen. Tanken är att de tidigare omnämnda A-kurserna kommer att anpassas och hållas för de nya medlemmarna, medan B-kurserna kommer att hållas för de mer erfarna medlemmarna på Bungelägret.

Vill du veta mer om det nya FFK Young Pilots så kan du gå in på vår hemsida: www.youngpilots.se

Text: Johanna Wintzell
Ordf. Young Pilots Sthlm

JAS i bullrigt skämt



Foto: Försvarets Bildbyrå - Saab x

Blekinge läns tidning kunde i början av april rapportera att flygbasen F 17 skulle bistå länet med hjälp vid snösmältningen. I takt med att de stora snömängderna började smälta riskerade omgivande natur att få försurningsskador. Men länsstyrelsen hade ett ess i rockärmen - JAS 39 Gripen skulle få fälla kalkpulver, och samtidigt öva låghöjdsflygning.

Allt var dock ett väl uttänkt aprilskämt från tidningens sida. Att genomföra fällningen med jaktflygplan är nämligen oekonomiskt, och enligt vissa också helt omöjligt. Men att använda kalk i samband med försurning är inte bluff och båg. Främst är det helikoptrar och mindre flygplan som står för detta arbete. Kalken neutraliserar marken, och kan vara ett sätt att minska den påverkan våra industrier och fordon har på vår omgivning.

Ljudbangar onödigt gott

Kent Löving, som enligt artikeln är major på F-17, avslutar artikeln skämtsamt: – Jo, en och annan ljudbang får man nog räkna med. Men alla kommer att informeras, när det är dags och i samband med det får alla veta hur man skyddar sig mot bullret. Det är trots allt en miljövårdande insats och då tror jag att det allra flesta accepterar en eller ett par dagars störande ljud.

Rymdturism snart verklighet



Rymdskeppet över Mojave i USA

Foto: Mark Greenberg/Virgin Galactic

I slutet av mars steg Virgin Galactics turistrymskepp VSS Enterprise för första gången till skyarna. Farkosten är en utveckling av företagets tidigare omtalade Space Ship One.

Rymden nåddes dock inte denna gång, då detta var Enterprise första testflygning. Flygningen gick därför inte utanför atmosfären. Starten skedde från Mohaveöknen och

som högst nådde rymdfärjan 12,7 kilometers höjd.

Drygt 330 personer har reserverat en framtida plats ombord på det nybyggda rymdskeppet. Eftersom varje resa går på drygt 1,4 miljoner svenska kronor har företagets redan nu inkasserat 336 miljoner. Fler testflygningar kommer genomföras under 2010 och 2011, rapporterar Svenska Dagbladet.

Treåring blev incheckad

På Kastrups flygplats i Köpenhamn råkade en nyfiken treåring hamna på ett bagageband, detta rapporterar Svenska dagbladet. Det var när pojken och hans mamma skulle checka in sitt bagage, som han råkade åka med bagagebandet. I hög fart for han genom utrustningen och hann både bli röntgad och skannad av de automatiska maskinerna.

När pojken sedermera började gråta blev flera personer uppmärksamma på att något inte stod rätt till. Snart hade personalen fått tag i pojken, som återfördes till sin oroliga mamma. Båda kunde därefter borda sitt flygplan i tid.



Foto: Wikimedia

Brandflyget 2010

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) släppte under våren riktlinjerna för brandflyget under 2010.

Det är inga stora förändringar i de riktlinjer som släppts. Tanken med brandflyget är enligt myndigheten följande: ”Skogsbrandbevakning med flyg används för att så tidigt som möjligt upptäcka och positionsbestämma skogsbränder. Med en tidig upptäckt kan man hejda brandens spridning och hindra kostnadskrävande räddningsinsatser samt stora egendomsförluster.”

Länsstyrelsen har ansvaret för skogsbrandbevakning med flyg och fastställer enligt MSB:s riktlinjer om hur verksamheten ska bedrivas i länen. Alla län har rätt att söka statliga medel från MSB för att kunna bedriva bevakning med flyg. Vilken part som utför bevakningen bestämmer länen själva efter upphandling.

Förra året bidrog FFK till verksamheten i 18 län, varav mest i Norrbotten.

Brandriskprognos avgörande

För bedömning av brandrisken finns sedan 2001 ett informationssystem på MSBs hemsida. Då brandrisken är stor eller mycket stor i någon del av landet skickar SMHI e-post med brandriskvarning till berörda parter. I systemet tas även åskrisk, nederbördsprognos, vind och fuktighet med i beräkningarna.

Brandriskens grad avgör hur många gånger länsstyrelsens uppsatta bevakningsslingor ska flygas per dygn. MSB rekommenderar att slingan vid måttlig brandrisk ska flygas gång per dygn, och vid extremt stor brandrisk två till tre gånger per dygn. Dock är det upp till berörda parter och länen att avgöra hur pass omfattande bevakningen ska vara. MSB:s rekommendationer är endast riktlinjer.



Foto: Henrik Berger - Försvarets Bilbyrå

Grannar positiva till flygplats

Undersökningsföretaget Markör har publicerat en rapport som uppger att åtta av tio boende nära Landvetter i Göteborg är positiva till flygplatsens närhet. Detta rapporterar Flygtorget på sin hemsida.

Det är nära 500 personer, som fått svara på enkäten. Nästan alla tycker att flygplatsen är viktig för regionens utveckling och sysselsättningen i området. Flera önskar även bättre kollektivtrafik till flygplatsen och i övrigt bättre trafikmöjligheter för att resa och parkera på flygplatsen.

Landvetter har också publicerat en webbtjänst, där allmänheten nu kan följa flygplanens färdväg. Via webbplatsen får användaren information om flygplanets höjd, position och typ. Detta fungerar i dagsläget bara i flygplatsens direkta närhet. De närmaste grannarna kan på så sätt följa flygplanen och bli mer delaktiga.

Miljöutveckling också viktigt

Enligt enkäten anser också en majoritet av grannarna att flygplatsen bör satsa mycket möda på att minska koldioxidutsläppen. Utsläppen till sjöar och vattendrag borde också minskas. Samtidigt anser många att flygplatsen bör arrangera öppet hus – så att barn och intresserade kan komma och titta hur verksamheten fungerar. Information är nämligen ett område där de boende anser att flygplatsen kan förbättra sig. Landvetter har tagit åt sig, och planerar nu att involvera grannarna ytterligare i flygplatsens framtid. - Vi har tagit grannarnas synpunkter till oss och har därför beslutat starta utgivningen av ett nyhetsbrev, säger Annika Hilmersson, informationschef på Göteborg Landvetter Airport till Flygtorget.

Text alla nyheter: Martin Trankell



Foto: FFK

Regler stoppade organ

Det var i början av året som Svenska Dagbladet skrev om en organtransport som stoppats vid ombordstigningen på ett flygplan tillhörande Malmö Aviation.

Paketet, som innehöll 250 milliliter vätska, stoppades eftersom den lagliga gränsen för handbagage är 100 milliliter. Malmö Aviations presstalesman Olof Löfgren berättade att flygbolaget följer gällande regler. Han meddelade samtidigt att organtransporter vanligtvis inte är ett problem – men då måste transporten aviseras i förväg.



Foto: Pontus Melin

Pilot flög Boeing utan certifikat

Svenska myndigheter har varit en fuskflygande svensk på spåren i många år. I början av mars greps piloten på Amsterdams flygplats Schiphol precis när han skulle stiga ombord på en Boeing 737. Flygplanet skulle han sedan ha flugit till Ankara i Turkiet – utan giltigt flygcertifikat. Allt detta berättar Svenska dagbladet.

Piloten har tidigare haft gällande flygcertifikat enligt Anders Lundblad, presschef på Transportstyrelsen. Men under 1990-talet förföll pilotens handlingar och mannen har därefter fortsatt flyga på förfalskade papper. Antagligen rör det sig om ett förfalskande av flygcertifikatet, men inga exakta uppgifter finns i dag om mannen tidigare varit behörig för utbildning till större flygplan. Piloten har i dag över 10 000 flygtimmar och har flugit passagerare till yrket i över tretton år.

Klarade arbetsintervjun bra

Vid gripandet arbetade mannen vid ett turkiskt flygbolag, uppger Expressen. Dessförinnan har han jobbat på olika flygbolag i bland annat Belgien och Storbritannien. Han ska initialt ha fått anställning på falska handlingar



Foto: Martin Trankell

och har, enligt Radio Nederland, klarat anställningsproven väl. Under åren har mannen också fungerat väl i sitt arbete och inga kollegor ska ha reagerat.

Transportstyrelsen har varit medveten om mannen under en längre

tid. För några år sedan åtalsanmälde myndigheten mannen men utredningen lades ned. Det var först efter ett tips om att mannen arbetade i Turkiet som Transportstyrelsen kontaktade turkiska myndigheter – vilket ledde till mannens gripande.

Text alla nyheter: Martin Trankell

Extrapris: Flygplats



Foto: Fotoakuten

De flygplatser som ägs av LfV blir allt färre. Anledningen är ett tidigare nationellt beslut, som syftar till att avyttra flera mindre – statligt ägda – flygplatser. Skellefteå var en av de flygplatser, som hamnat i blåsväder på grund av att verksamheten inte passade in i det nya "basutbudet", detta berättar Flygtorget.

Skellefteå flygplats, som invigdes 1961, ställdes utanför beslutet om det nya nationella basutbudet på tio flygplatser. Att slopa verksamheten har dock aldrig varit aktuellt,

och kommunen fick därför köpa flygplatsen till det förmånliga priset av 1 krona. Passagerarstatistiken även från Skellefteå har – likt många andra orter, drabbats hårt av det senaste årets dåliga konjunktur. Trots det är flygplatsen Sveriges trettonde största.

Kommunen kommer under de två kommande åren att få statliga bidrag för att tillgodose det budgetunderskott som flygplatsen för tillfället i praktiken redovisar.

USA vill öva i Vidsel

Svenska dagbladet rapporterade under våren att, det amerikanska flygvapnet inofficiellt framfört ett intresse att öva flygbombning på robotbasen i Vidsel. Det var efter den stora flygövningen Loyal Arrow – som genomfördes under sommaren 2009 – som intresset väcktes. Det amerikanska flygvapnet förväntas nu inkomma med en officiell ansökan varefter beslutet vilar på den svenska regeringen.



Foto: Ivar Blixt - Försvarets Bildbyrå

Skärpt ton efter attentat

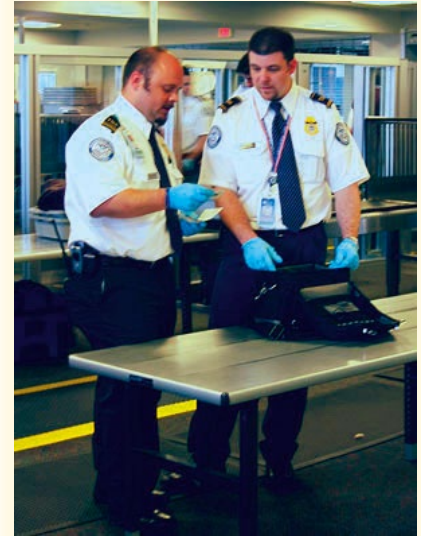


Foto: U.S Department of Homeland Security

Transportstyrelsen meddelade i ett pressmeddelande strax efter jul att säkerhetskontrollerna på alla flygningar till USA skulle skärpas. Detta beslöts efter det misslyckade bombattentat som skedde under en flygning mellan Amsterdam och Detroit i slutet av december.

Incidenten medförde att USA:s ansvariga myndighet, Transport Security Administration gick ut med en begäran om utökade säkerhetsåtgärder för Europeiska avgångar till USA. Transportstyrelsen beslutade därför att införa utökad kontroll av passagerare och kabinbagage innan påstigning på alla avgångar från Stockholm - Arlanda flygplats. Kontrollen bestod av en extra manuell genomsökning av incheckade väskor och handbagage – samt kroppsvisitation. .

Medförde bomb i skor

Attentatsförsöket skedde ombord på ett amerikansk flygplan på väg från Nederländerna till USA. Bombmannen hade lyckats få med sig sprängmedel i sin sko och fått igenom detta vid den europeiska säkerhetskontrollen. De utökade säkerhetsåtgärderna på Arlanda berörde bara flygningar till USA.



HEMVÄRNET

1940 70 ÅR 2010



Foto: Wolfgang Bartsch - Försvarets Bildbyrå

Det är ett speciellt år. Hemvärnet firar i maj sju decennier och jubilerar genom att genomföra en rad aktiviteter på olika håll i landet. Samtidigt fyller flyget i Sverige 100 år. Hemvärnspiloter inom FFK har därför mycket att fira. Men hemvärnets organisation tog sina första modiga steg för nära en mansålder sedan – och förbanden blev då ett nödvändigt verktyg i den stora världspolitiken.

Hemvärnet bildades den 29 maj 1940, och beslutet var ett direkt resultat av de behov som världskriget ställde på Sveriges relativt

låga beredskap. Under krigets första år hade flera privata initiativ samlat medborgare, som var villiga att försvara landet om något annat land skulle kränka vårt territorium eller invadera oss. Dessa grupper kunde närmast liknas vid privatfinansierade miliser, och riksdagen insåg snart vikten av att effektivare organisera och utnyttja dessa resurser. Behovet av att skydda hem och familj var en stark drivkraft i Sverige – och de bästa resurserna för att genomföra ett sådant uppdrag kunde

soldaterna få via den kompetens som fanns inom försvaret. Beslutet om hemvärnets bildande fattades knappa två månader efter invasionen av Norge och Danmark. Denna händelse skakade om Sveriges befolkning i grunden.

Hemvärnets första år var inte oproblematiske. Soldaterna fick ofta nöja sig med överblivet materiell från armén – främst äldre repetergevär och privata jaktgevär. Någon regelmässig uniform fanns heller inte. Oftast användes bara en enkel

armbindel med påmålats landsstormsmärke. Däremot blev uppslutningen till hemvärdnet långt över utredarnas förväntan. De ursprungligt beräknade siffrorna på 50 000 soldater, överstegs snabbt och redan under hösten 1940 hade 90 000 män anslutit sig till förbanden.

Myndigheter skyddades direkt

I slutet av kriget bildades det så kallade driftvärdnet. Denna organisationen var en del av hemvärdnet men soldaterna var direkt kopplade till myndigheter och företag, som var viktiga för Sveriges beredskap. Viktigt var att soldaterna var direkt kopplade till myndigheternas produktion och organisation. Företagen och myndigheterna själva hade därför kontroll över det egna lokala försvaret. Enligt lagen hade förbanden som uppgift att ”skydda myndighets eller företags egna anläggningar och egen verksamhet och fick ej utan medgivande av myndigheten eller företaget användas för andra uppgifter.”

Skydda blev i denna bemärkelse likställt med att försvara – och det var inte ovanligt att soldaterna rekryterades direkt från arbetsplatserna. Detta ledde ofta till en spetskompetens (om det egna uppdraget). Statens Järnvägar, Postverket och Sveriges Radio är några exempel på myndigheter, som hade organiserat driftvärn innan nedläggningen 2005.

Hemvärdnet mobiliserade först

Under det kalla kriget blev det allt viktigare för hemvärdnets soldater att skydda försvarets mobiliseringsförråd.

Hemvärdnsförbanden skulle därmed säkra att försvarets övriga trupper kunde nå och utnyttja allt magasinerat materiell i händelse av en partiell eller allmän mobilisering. Främst låg oron över eventuellt sabotage och regelrätt bombning från fiendesidan. Hemvärdnet blev således en viktig och snabb ”insatsstyrka”. Under mitten av 1980-talet växte hemvärdnet till hela 120 000 män och kvinnor.

Utrustningen var nu mycket bättre än vid starten 1940. Men det var inte förrän 1995 som samtliga repetergevär hade utbytt mot den modernare automatkarbinen AK4. Samtidigt började också hemvärdnet köpa egen utrustning – istället för att endast ära överblivet materiell från försvaret i övrigt.

Satsar på kvalitet framför kvantitet

I dag, snart 70 år senare, sysslar hemvärdnet till stor del med samhällsstödjande verksamhet. Det handlar om brandbekämpning, eftersök av försvunna personer och nödhjälp vid extremt väder. Tanken är att hemvärdnet inte längre ska vara begränsat till lokala mobiliseringsförråd, utan istället ha en bättre räckvidd och bredare kompetens. Naturligtvis återfinns också bevakning av skyddsobjekt och dylikt i hemvärdnets huvudsakliga uppgifter. Objekt som klassas som nationellt skyddsintresse blir allt viktigare eftersom Sveriges övriga väpnade styrkor i högre grad övergått till att bli ett mer internationellt insatsförsvaret. Hemvärdnets medlemmar har sakta blivit färre sedan nittioalets början – och efter det senaste försvarsbeslutet kommer

hemvärdnet inom kort utgöras av ungefär 22 000 män och kvinnor.

17 000 av dessa soldater beräknas 2014 vara så kallade insatssoldater. De fysiska och kunskapsmässiga kraven är högre inom dessa plutoner, och soldaterna övar minst dubbelt så mycket som de vanliga hemvärdnsförbanden. Dessutom är insatssoldaterna tränade och utrustade med egna fordon. Detta gör att spetskompetensen blir bättre – trots att antalet soldater blir färre.

Text: Martin Trankell



Hemvärdnets firande under maj

Hemvärdnet kommer under jubileumsmånaden högtidlighållas på många platser. Bland annat är det hemvärdnet som ansvarar för högvakten vid de Kungliga slotten. Hemvärdnets egen musikkår och dess soldater kommer då – för första gången – samtidigt agera högvakt. Också nytt från 2010 är att den 29:e maj numera är proklarerad som hemvärdnets dag.

Hemvärdnets flera musikkåror planerar ett antal konserter under vår och sommar. Samtidigt planeras flera större övningar, utbildningar och seminarier på många håll i landet. Den som är intresserad kan hitta mer information om alla arrangemang på hemvärdnets hemsida.



Foto: Torbjörn Gustafsson - Försvarets Bildbyrå



AERO 2010 FRIEDRICHSHAFEN

Årets flygmässa i Friedrichshafen samlade 450 utställare från 25 länder. I fyra stora hallar visades det senaste inom flygplanstyperna ultralätt, VLA och LSA. I de övriga fem hallarna visades affärsflyg, allmänflyg, helikoptrar och modellflyg.

Det allmänna intrycket är att den framtidstro och utvecklingsanda som förra årets mässa gav uttryck för finns kvar och har förstärkts. Ny teknik, design och material som kolfiber gör att flygplanen i den ultralätta klassen, trots låg egenvikt, har utrustningar och egenskaper som vore helt främmande för några få år sedan. Många ultralätta flygplan är dimensionerade för att klara en total vikt av 600 kilo - detta för platsa i kategorin för LSA (Light Sport Aircraft). Dessa flygplan har

därmed egenskaper som helt utklassar äldre traditionella flygplanstyper som PA-28 och Cessna 172 – flygplan som i dag dominerar klubbflyget.

Andra intressanta utvecklingsområden är EL-flyg. Flygplan med sammanbyggda bensin och elmotorer, nya flygmotorer, små jetmotorer, glascockpitar och navigeringsutrustningar. Här kan bara återges fragment av vad som fanns att se. Tillverkarnas respektive hemsidor bjuder på mer information för den intresserade. Du hittar alla länkar via FFK:s hemsida www.ffk.se

Ultralätta, ELA och LSA flygplan

Flygplanen i dessa klasser är genomgående vackra, snabba och mycket välutrus-

tade. De flesta är utrustade med ROTAX 912 motorer och många har en marschfart på upp till cirka 240 kilometer i timmen. De har också en räckvidd på 140 mil och en stallfart på cirka 65 kilometer i timmen. Med en bränsleförbrukning på runt 15 liter i timmen (bestående av oblyad flygbensin eller bilbensin) blir driftkostnaden låg. Flera typer av flygplan kan fås med ställbar propeller och infällbara landningsställ.

Allt detta ligger inom räckhåll om typgodkännande för LSA-kategorin genomförs eller genom den nya ELA-klassen så att det går att flyga planen i Europa. Idag kan man eventuellt få ett ”permittance to fly” från respektive lands myndighet. Många av dessa plan säljs





Super Pretel LS, ett amfibieflygplan med infällbara ställ



Savage Cub, kopia av det klassiska flygplanet Supercub



Evolution 100 med infällbara ställ



SkyCatcher, ultralätt kopia av C172.

idag i USA under klassen LSA och blir därigenom testade av den amerikanska myndigheten..

Prestanda imponerar

De flesta flygplanen är tillverkade i Tjeckien och Slovakien – länder som tagit ledningen i utvecklingen av nya lätta flygplanstyper. För att hänga med har Cessnas högvingade Skycatcher försetts med en Continentalmotor på 100 hästkrafter. Den har en marschfart på 219 kilometer i timmen och en räckvidd på 74 mil med reserv. Nyttig last är 222 kilo inklusive bränsle.

Även Piper har nu ett flygplan inom klassen, Piper Sport, som tillverkas i Tjeckien. Man har helt enkelt köpt en färdig flygmaskin. Maskinen har en ROTAX 912 motor som ger en marschfart på ungefär 222 kilometer i timmen och en räckvidd på 110 mil. Den nyttiga lasten är i Pipern 213 kilo.

Som jämförelse har RokoAero NG4 från Tjeckien en marschfart på 240 kilometer i timmen, en räckvidd på 120 mil och nyttig last 270 kilo. Kabinbredden är hela 130 centimeter.

Udda maskiner och nybyggen

En annan intressant maskin är Super Petrel LS. Flygplanet är en dubbeldäckad amfibie med skjutande ROTAX motor och infällbara landningsställ. Med nyttig last på 280 kilo inklusive 90 liter bränsle får piloten en räckvidd på cirka 90 mil.

Zlin Aviation tillverkar Super Cub kopior kallade Savage Cub för de som vill landa på korta fält vars längd är cirka 100 meter. Dessa Cubbar har ROTAX-motorer och erbjuds med stora tundrahjul för landning i knölig terräng.

Specialdesignade lösningar

För den som har en liten hangar är LSA maskinen REMOS GX idealisk. Planet är högvingat och vingarna kan fällas bakåt längs kroppen med enkla handgrepp. Maskinen ser mycket robust ut.

Sammanfattningsvis kan man säga att framtidens flygplan finns i dag. En extra säkerhetsdetalj är att flygplanen nu blir utrustade med räddningsfällskärm inbyggd i flygkroppen. Det skulle vara intressant om det fanns någon jämförande utvärdering av de flesta typerna för att underlätta val av maskin.

EL-flyg

Utveckling av eldrivna flygplan pågår i flera länder. På mässan fanns några typer av vilka kinesiska YUNEEC förmodligen var den mest avancerade. Maskinen byggs i Shanghai och är världens första kommersiellt byggda tvåsitsiga elflygplan. Den drivs av en 40 kilowatts elmotor som väger 19 kilo. Beroende på effektuttag har den en flygtid på cirka två timmar. Med ett glidtal på 1 till 25 går det att vid god termik stänga av motorn och segelflyga långt. Flygplanet väger cirka 250 kg med batterier. Maskinen kommer att kunna flygas i Europa under LSA regler när de blir klara.

Utprovning pågår och serietillverkning planeras till 2011. Detta är kanske en lämplig flygmaskin för utbildning. Med solceller på hangartaket blir laddningen billigare. Förslaget pris är runt 90 000 amerikanska dollar (drygt 650 000 svenska kronor).

Spännande motorutveckling

De flesta maskiner på mässan hade ROTAX motorer. Dessa har nu en tillåten gångtid på 2 000 timmar och är således i klass



Terminologi

Ultralätta flygplan (UL)

Ett samlingsnamn på flera olika klasser av mycket lätta flygfarkoster. Alla ultralätta flygplan inom det som kallas Klass B är roderstyrda farkoster som i princip är lätta vanliga flygplan. Ett ultralätt flygplan får inte väga mer än 450 kilo och får inte ha en stallfart högre än 65 kilometer i timmen.



ELA European Light Aircraft

En ny klass som EASA har på remiss och förhoppningsvis blir av våren 2011.

Diskussioner förs att flygplan upp till 1200 kg ska kunna klassas som ELA-flygplan med enklare underhåll och tillverkningsregler.



Light sport aircraft (LSA)

En amerikansk benämning som sakta blir mer aktuell i Europa i och med nya regelverk. Tanken är att skapa en ny klass som tillåter en högre vikt än det som i dag är aktuellt för ultralätta flygplan.

Skjutande propeller

Fackmässig term för ett flygplan med bakmonterad propeller. Motsatsen är den vanligare metoden som kallas dragande propeller – en nosmonterad propeller.



FADEC

En generell benämning på en tämligen ny teknik i privatflygvärlden. En dator används för att bevaka och kontrollera en flygmotors funktioner. Traditionellt utvecklades de första FADEC-datorerna till kommersiella jetflygplan på 70-talet – men nu blir tekniken allt vanligare i vanliga propellerflygplan. Resultatet är en förminskad arbetsbelastning för piloten samt en effektivare och bränslesnålare motor.

Glidtal

Ett mått på hur långt ett flygplan kan flyga i förhållande till dess sjunkhastighet. Ett glidtal på 1:25 innebär att flygplanet glider 25 kilometer horisontellt för varje kilometer det tappar i höjddled.



Glascockpit

Moderna flyginstrument som understöds av en dator. Informationen visas oftast på två digitala skärmar placerade framför piloten, så kallade glasskärmar.

med traditionella flygmotorer. En elmotor kan byggas samman med ROTAX-motorn och ger då ett effekttillskott på cirka 30 hästkrafter under kortare tid för start och stigning. Cirka tio olika motorer visades. Gammaldags Franklinmotorer produceras numera i Polen. Moderna motorer med effekt mellan 80 till 120 hästkrafter är ofta försedda med elektronisk tändning, bränsleinsprutning och FADEC (Full Authority Digital Engine Control).

Det saknas inte alternativ för den som söker en lämplig motor. Centurion visade en åttacylindrig V8 diesel som producerar upp till 350 hästkrafter. Dieselmotorn förbrukar mellan 40 och 50 liter jet-bränsle per timme. Även inom motorbranschen råder utvecklingsoptimism. Flera små jetmotorer för segelflygplan visades. De byggs in i flygkroppen och skjuts ut innan de startas för ett minimum av luftmotstånd.

ULs

I Tyskland finns nu en ny ultralätt klass som kallas ULs. Klassen omfattar nu även treaxligt styrda flygplan med motor fast monterad i flygkroppen. Tomvikten är 120 kg inklusive räddningsskärm.

Det märkliga är att det inte behövs någon årskontroll av flygplanet, piloten behöver inte ha ett medical och inga specificerade utbildningsföreskrifter finns. Piloten måste dock göra 30 dokumenterade starter per tvåårsperiod. Klassen kan förmodligen vara lämplig för flygplan med elmotordrift. Mer lösligt än så kan det nog inte bli i luften!



Pipers ultralätta flygplan Piper Sport



Gyrokopter med annorlunda utseende



Infällbar jetmotor för segelflygplan



Prototyp till ett eldrivet flygplan



Ett år i luften

FFK:s verksamhet 2009





Foto: Sandra Trankell

Tillgången till flygplan för FFK:s utbildnings-, övnings- och uppdragsverksamhet är i huvudsak god. FFK har avtal tecknade för 270 flygplan. Andelen klubbflygplan dominerar. Det är av gemensamt intresse för flygklubbar och FFK att klubbflyget utvecklas positivt. Det ger för FFK fördelen av att det finns flera och bättre utbildade piloter i landet. För klubbarna ger det ökad flygsäkerhet genom att piloterna vidareutbildas och flyger mer. Det ger ett tillskott till klubbarnas ekonomi.

Den flygplanspark som klubbarna har är gammal vilket visar sig i driftstörningsrapporter som sänds till kårstaben. Kostnaderna för inköp av nya flygplan är höga och detta gör omsättningstakten låg.



Foto: Rolf Måkitalo

Information till medlemmar och myndigheter har skett genom medlemstidningen FFK-Nytt. Tidningen har under året utkommit med fyra nummer.

Medlemmar i flygavdelningarna kan låna så kallade roll-ups när de deltar i flygdagar och frivilligarrangemang. Länsflygavdelningarna har genom att delta vid flygdagar, utställningar, regementsdagar och andra viktiga informationsmöten medverkat till att sprida totalförsvarsinformation.

Frivilliga Flygkår

Summeringen av FFK:s verksamhetsår 2009 är klar. Under följande tio sidor beskrivs året i korthet. Vill du läsa mer ur styrelsens verksamhetsberättelse, tag kontakt med kårstaben.

Under 2009 har styrelsen fortsatt arbetet med att anpassa verksamheten till samhällets förändrade behov. Flyginsatsgrupper, FIG, finns numera i samtliga län med följande inriktning: FFK ska bygga upp den operativa förmågan och kapaciteten genom flyginsatsgrupper utifrån den riskbild som finns idag – för att stödja samhället vid extraordinära händelser och göra insatser för att rädda människoliv.

Byggande av lokala nätverk mellan FFK och samverkande myndigheter och organ är viktigt. Där ingår även andra frivilliga försvarsorganisationer. Vidare har utvecklingsverksamhet bedrivits för att uppfylla Försvarsmaktens olika behov.

Under året har FFK i utbildnings-, övnings- och uppdragsverksamhet producerat 9029 flygtimmar. Detta motsvarar en dryg procents minskning jämfört med 2008 års 9132 flygna timmar. Sträcker vi oss längre tillbaka är siffrorna dock omvända. Under 2007 producerade FFK 8224 flygtimmar, vilket innebär att FFK på en tvåårsperiod har ökat sina flygtimmar med närmare tio procentenheter.

Personalförsörjning

Organisationen uppvisar endast ett antal vakanser i vissa geografiska områden. Antalet medlemmar uppgick den 31 december till 2174 varav 98 är kvinnor. 291 är ungdomar i åldrarna 15 till 25 år. I siffran ingår även medlemmar som inte har placerats i någon grupp. Under året har 369 slutat och 341 nya medlemmar tillkommit.

Ledning och medlemmar i de 23 länsflygavdelningarna lägger ned ett stort arbete för att vidareutveckla FFK. Länsflygavdelningarna är den del av FFK som syns gentemot allmänheten.

Personalen vid kårstaben bestod vid årets slut av fyra heltids- och tre deltidsantällda medarbetare. Reduktionen av organisationsstödet begränsar personalvolymen. Konsulter och timanställda har därför anlitats i ökande omfattning i samband med kurser och speciella uppdrag.

Den ekonomiska situationen

FFK:s ekonomi är fortsatt stabil och årsomsättningen för 2009 slutade vid drygt 25 miljoner kronor. Av detta har 15 miljoner betalats till flygklubbar för hyra av flygplan i samband med uppdragsflyg, utbildning och övning.

Övningstiden inom flyggrupperna har under året dämpats på grund av brister i flygplanstillgång orsakat av fördröjningar i Camo-administrationen. Detta i kombination med oturliga väderförhållanden har tvingat framflyttning av några höstövningar till 2010. Trots den reducerade flygtiden har ett större antal medlemmar deltagit i genomförda övningar.

en 2009



Framtid

Styrelsens ser på framtiden med tillförsikt beträffande uppdragsgivande myndigheters intresse för verksamheten. Totalt sett kommer medelsramen att bli något större för 2010 jämfört med 2009 vilket är positivt och tyder på stor tilltro till FFK:s verksamhet.

En kraftig hämsko på FFK:s verksamhet är tillämpningen av Luftfartsstyrelsens föreskrift LFS 2007:22 som starkt begränsar klubbarnas möjlighet att upplåta flygplan till FFK. Tillämpningen av föreskriften blev aktuell i samband med brandflygupphandlingar under året och efter rättsliga processer blev FFK inte accepterad som entreprenör i ett län. Detta berodde på att FFK inte kunde bevisa att tillräckligt antal flygplan fanns för uppdragen enligt LFS 2007:22.

Styrelsens ambitioner är att FFK i ännu högre grad ska inriktas på att vara en resurs som kan stödja samhället vid extra ordinära händelser. Av största betydelse är hur organisationen kan förändras för att bli mer anpassad till samhällsutvecklingen. FFK har under innevarande år fått en större betydelse i det framtida samhället genom nya utvecklingsprojekt och det är styrelsens övertygelse att detta kommer att utvecklas vidare.

Dialogerna med de uppdragsgivande myndigheterna Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) samt Försvarmakten är mycket stimulerande, intressanta och sker i en öppen och positiv anda.

Det är styrelsens mening att detta ska fortsätta på samma sätt vilket är viktigt för FFK:s framtida utveckling. Det är även mycket viktigt att samarbetet med andra frivilligorganisationer, intresseorganisationer och flygklubbar utvecklas vidare.

Luftfartsstyrelsens (numera Transportstyrelsen) förtroende för FFK förpliktar och utgör en förutsättning för att uppdragsverksamheten kan bedrivas och utvecklas. Det förutsätter att FFK hela tiden lever upp till det ansvar som förväntas av organisationen.

Det är styrelsens intentioner att FFK ska fortsätta sin utveckling, med en försiktig ökning, utan risker för växtvärk som kan leda till svårigheter.

FFK:s två organisationsgrenar

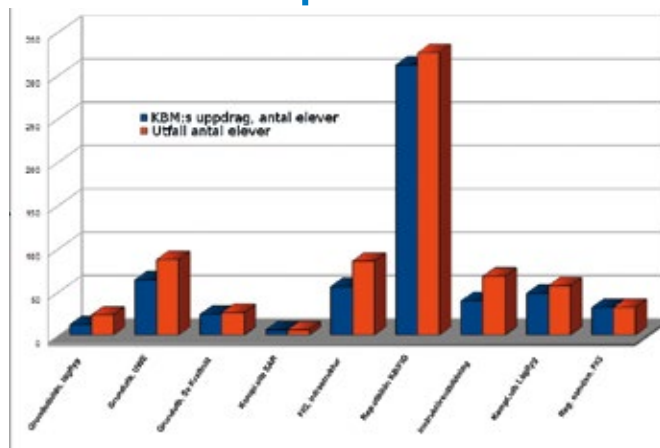


Foto: Johan Ander

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

Krisberedskapsflygets organisation är nu genomförd med flyginsatsgrupper FIG- och KB-flygggrupper i alla län.

Mission Accomplished



FFK har utbildat i enlighet med uppdraget från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Inom några områden har utfallet blivit större än uppdraget. I fallet med UWE bedömde styrelsen att det ur flygsäkerhetssynpunkt var befogat att genomföra ytterligare en kurs. Inom uppdraget infrastruktur (som handlar om utbildning av piloter i rekognosering och fotografering av skador på infrastruktur) visade det sig att det var ekonomiskt fördelaktigt att till fullo utnyttja alla arrangemang för utbildningen genom att låta en del av KB piloterna delta i utbildningen. Dessutom har det utarbetats handböcker för de nya verksamhetsgrenarna och uppdatering av redan framtagna handböcker.



Hemvärnspiloterna Åke Olsson och Eva Dahlgren diskuterar den kommande flygningen under en av årets hemvärnsövningar.

Hemvärnets år i korthet

Uppdraget från Försvarsmakten för den militärt krigsplacerade personalen inom Hemvärnet (FFK-HV) har varit att uppnå och utbilda det önskade antalet krigsplacerade i landet. Vid årets slut fanns 264 befattningar för krigsplacering inom FFK. Av dessa var 243 befattningar fyllda, varav elva av kvinnor.

Tillgången till sökande för krigsplacering inom FFK-HV är i huvudsak god. 16 av FFK:s 32 flygggrupper ingår i Hemvärnets underrättelsekompanier. Detta innebär en viktig roll för FFK som erbjuder försvarsmakten en flygande resurs för underrättelseinhämtning.

Utbildningar fortsätter starkt

Precis som föregående år har utbildningen fortsatt vara intensiv för hemvärnspiloterna. 23 deltog i grundutbildning lågflyg och 40 piloter i kompletteringsutbildningen. Gruppchefsutbildningen för Hemvärns- & SIG-flyget lockade tio elever. Tio flygggrupper med sammanlagt 63 piloter utbildades i flygspaning under året och fem piloter fick kompletteringsutbildning i mörkerflygning. 64 piloter ur hemvärnet och sjöinformationsgrupperna genomförde säkerhetsutbildningen Under Water Escape (UWE).

Det uppskattade årliga flygggruppchefsseminariet samlade cirka femtio deltagare. Även i år var troppchefer från hemvärnets underrättelsekompani och gruppchefer från sjöinformationsgrupperna inbjudna. Föreläsare var bland annat chefen för frivilligavdelningen och personal från Högkvarteret och från Marinen.

FFK har genomfört hemvärnets och sjöinformationsgruppernas uppdrag från Försvarsmakten med önskat resultat.

Godkänt för utbildning



FFK har genomfört den utbildnings- och övningsverksamhet som myndigheterna har beställt. Samarbetet med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarsmakten, andra myndigheter och samhällsorgan är mycket gott vilket har underlättat för FFK att nå uppställda mål.

Grundutbildning TFU består numera av två block omfattande en totalförsvarsutbildning och en flygsäkerhetskurs med introduktion till lågflygning. Syftet är att tidigt ge eleverna ett flygsäkerhetstänkande. Kursen har genomförts vid kårstaben i Nyköping.

För personalen i FFK:s hemvärn har grundutbildningen skett vid hemvärnsförbanden inom respektive utbildningsgrupp.

Kårstaben centrum för kurser i lågflyg

All grundutbildning lågflyg har genomförts vid kårstaben i Nyköping. Lågflygutbildningen är en förutsättning för att krisberedskaps, sjöinformations och hemvärnsgrupperna ska utvecklas vidare. Samtidigt främjar det uppdragsverksamheten inom FFK och har även en klart flygsäkerhets-höjande effekt.

Kompletteringsutbildning (KU) har fokuserats på lågflyg för att kvalitetssäkra den delen av verksamheten. Även kompletteringsutbildning mörker har genomförts. FFK har också genomfört fyra instruktörsutbildningar då FFK behöver komplettera och förnygra lärarkåren.

Årets största övning

Årets regionala samövning, RSÖ, utfördes på Sjöbo flygplats i slutet av augusti. Övningen hade som scenario en kraftig storm med höga flöden som orsakade skador på infrastrukturen. Flyginsatsgrupper från Skåne, Kronoberg och Hallands län deltog.

Samverkan skedde med Svenska Kraftnät som ställde upp med ett MOLOS fordon (mobilt-lednings- och sam-

ing och övning



Foto: Jonas Persson

Följande insatser gjordes under årets samövning:

- Övervakning av kraftledning efter storm
- Räddningstjänst, undsättning av personer
- Rekognosering av skador på väg
- Rekognosering av skador på järnväg
- Rekognosering av översvämningar åt länsstyrelsen
- Sjöräddningsinsatser (SAR) i samverkan med Sjöfartsverket
- Sändning av digitala bilder från flygplan till ledningsorgan med utrustningen TBOS

bandsfordon). I övningen deltog även länsstyrelsen i Skåne län, Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Räddningstjänsten i östra Skåne och EON AB.

I övningen deltog också frivilligorganisationerna FRO (frivilliga radioorganisationen) och FAK (frivilliga automobilkåren).

Repetition ger bättre kunskap

Repetitionsutbildningen för både de civila och militära delarna inom FFK har bedrivits på regional nivå. Utfallet av dessa utbildningar är bra och ledningspersonalen i länen har bemödat sig om att genomföra väl förberedda och meningsfulla övningar.

Samarbetet med Försvarsmakten har varit ömsesidigt givande inte minst inom uppdrags-verksamheten.

Sammanfattningsvis kan styrelsen konstatera att organisationerna för hemvärns- och krisberedskapsflyget är av hög klass och väl uppfyller de krav och mål som ställs på organisationen. Styrelsen är väl medveten om den fina insats som görs av ledningspersonal och medlemmar i länsflygavdelningarna.



SAR-helikoptern under en samordnad övning med FFK

Fortsatt lugnt för FFK:s sjöinformationsgrupper

2009 har varit ett år där Sjöinformationsgrupperna (SIG) endast har sysslat med egenutbildning.

Sju grupper med respektive åtta piloter är planerade. Marinen har dock bromsat utvecklingen av ekonomiska skäl vilket medfört att tolv piloter saknar påskrivna avtal och dessa har ej fått någon övningstid. 43 av piloterna har påskrivna avtal och endast en vakant plats finns. Tyvärr kommer även 2010 att vara ett ekonomiskt ansträngt år vars konsekvenser blir att utvecklingen går på sparlåga.

Centrala medel från Försvarsmaktens frivilligavdelning har beviljats för kompletteringsutbildning. Av SIG-piloterna har 17 gått KU lågflyg och 29 rotecheck. Därutöver har fem fått förbandsflygutbildning.

Sjöinformationsgrupperna kommer att styras av respektive Sjöinformationskompani (Sjöcentral). Samordning och likriktning kommer dock att ske på bataljonsnivå.

Handböckerna fortsätter att revideras

FFK-DHB (driftshandboken) och FFK-UHB (utbildningshandboken) revideras fortlöpande och uppdateras med gällande föreskrifter och tillstånd.

Utvecklas för att skydda samhället

FFK har under 2009 fortsatt arbetet med att utveckla organisationen till samhällets nya krav. Syftet är att bli ett svar på de behov som ställs i ett modernt samhälle.

Flyginsatsgrupper

Under 2009 har flyginsatsgrupperna (FIG) konsoliderats som ett steg i anpassningen av organisationen till de behov som landet har i samband med extraordinära händelser och större olyckor.

Sjöräddning

Sjöfartsverket driver i samverkan med FFK ett projekt för att utveckla FFK som en kompletterande resurs inom sjöräddning. Detta sker mot bakgrund av insatser vid extraordinära händelser och olyckor.

Under året har ytterligare 6 piloter utbildats teoretiskt och praktiskt.

Övervakning av kraftledningar

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

Teoretisk och praktisk utbildning har genomförts med 26 flyginsatspiloter.

Strålningsmätning från luften

Strålsäkerhetsmyndigheten och FFK har utfört provflygningar för att mäta strålning. Med erfarenhet från flygningarna har ett förslag till utbildningshandbok tagits fram.

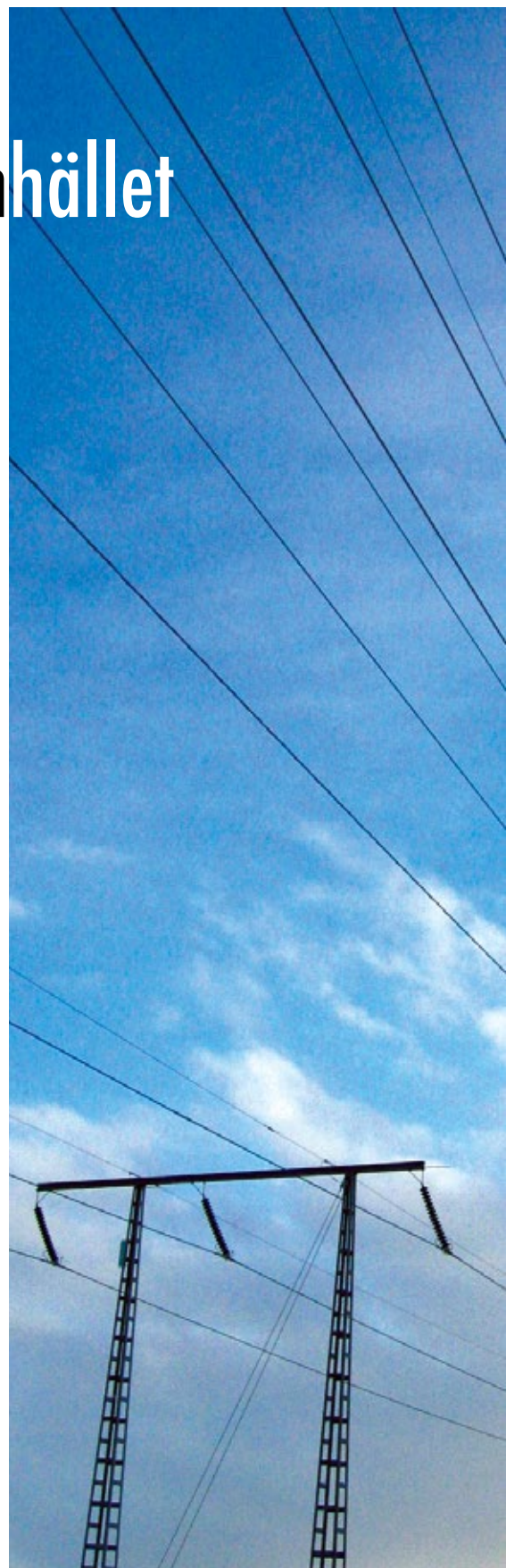
Kontroll av vägar och järnvägar

Banverket och Vägverket har vidareutvecklat sin samverkan med FFK efter årets regionala övning. Teoretisk utbildning i samverkan har skett i Skåne län.

Överföring av lägesbild

FFK har utvecklat och är ägare av ett system för överföring av realtidsbilder från flygplan till en webbserver. Systemet kallas TBOS (ta bild och sänd). Möjligheten att ge ledningsfunktioner realtidsbilder underlättar både operativ ledning och strategiska beslut i samband med extraordinära händelser och större olyckor. Systemet har bland annat använts under den regionala övningen i Skåne.

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





Uppdragsverksamheten



Foto: Fotoakuten

FFK har under året utfört pejling av vilt, bland annat björnar.

Uppdragsverksamheten som FFK bedriver på basis av tillstånd från luftfartsinspektionen, som går under benämningen "luftfart av särskild art, utan förvärvssyfte", är en mycket värdefull verksamhet för FFK.

Uppdragsverksamheten var under året nästan lika stor som fjolåret 2008 (en föga skillnad på 51 timmar). Försvarmakten har varit årets största enskilda uppdragsgivare med volymen 2410 flygtimmar. Som jämförelse var flygtidsuttaget 1726 timmar under 2008. Sjöbevakningen har fortsatt att minska och var under verksamhetsåret 729 timmar. Av underhandskontakter att döma kommer sjöbevakningen att öka under 2010.

Skogsbrandbevakning från luften har under året bedrivits av FFK i 18 län med totalt 2031 timmar. BD län flög 524 timmar brandflyg. Samarbetet mellan brandflygare och räddningstjänsten har fungerat bra och vi har återigen visat vilken nytta FFK gör för samhället

Pejling av varg ger nyttig erfarenhet

Pejling från luften av varg, björn, lodjur och rådjur som försetts med sändare har pågått under året. Verksamheten bedrivs av länsflygavdelningarna i Örebro och Dalarnas län. Sammanlagt flögs 239 timmar. Pejlingen ger en god övning och erfarenhet när FFK i framtiden kan komma att användas vid eftersök av havererade flygplan eller varför inte vid eftersök av personer med nödsändare.

Viktigt att ledningen har kontroll

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

Det är också viktigt att FFK håller sig inom den tillståndsram som fastställts. Därför är det nödvändigt med stark och vältrimmad ledningspersonal i länsflygavdelningarna för att stödja och leda den enskilde piloten. Transportstyrelsen bekräftar att detta är en nödvändig grund för verksamheten.

Håller piloterna i trim

Uppdragsverksamheten ger inget ekonomiskt bidrag till FFK men den möjliggör ett försäkringsskydd för FFK:s medlemmar, viss förbättring av utrustning och ger framförallt värdefulla kunskaper och erfarenheter för medlemmarna.

FFK har som ambition att all verksamhet ska utföras så professionellt som möjligt och resultatet visar att vi lyckats även under 2009. Det är många beställare av uppdrag som lovordat resultatet.

Flygsäkerhet

För att säkerställa flygsäkerheten finns en kvalitetsansvarig på kårstaben. Han har under 2009 utfört ett flertal ”audits” på olika delar av verksamheten.

Ett rapporteringssystem över piloternas flygtid och utbildningsstatus används för att kontrollera att piloter har behörighet att utföra uppdrag under året. De som inte sänder in uppgifter får inte delta i övningar eller i uppdrag.

Även de erfarna tränas

I vårt administrativa system kan vi idag lättare se vem som flugit respektive uppdrag och med vilka flygplan. Andra åtgärder som vidtas är att minst 100 piloter ska gå igenom kompletteringsutbildning i lågflyg årligen, samt att alla som flyger SAR och kraftledningsövervakning ska utföra en kompletterings-utbildningscheck vart 4:e år. Till detta ska läggas en årlig kontrollflygning av dem som har utbildning i formationsflyg.

Vidare genomförs en årlig central övning där olika förmågor sätts på prov. Detta för att se var vi behöver sätta in extra utbildning för att behålla kompetensen.

3614 timmar utbildning under året

Under året har centralt genomförts 1254 flygtimmar kompletterande utbildning av piloter samt kontrollflygningar. Dessutom har länen genomfört 2360 flygtimmar i övningar och kompletterande utbildning. För att säkerställa nivån på utbildningen

utbildas piloter centralt för SAR, Vägverk/Banverk och kraftledningskontroll samt formationsflygning.

Klubbflygets lärare fortsatt delaktiga

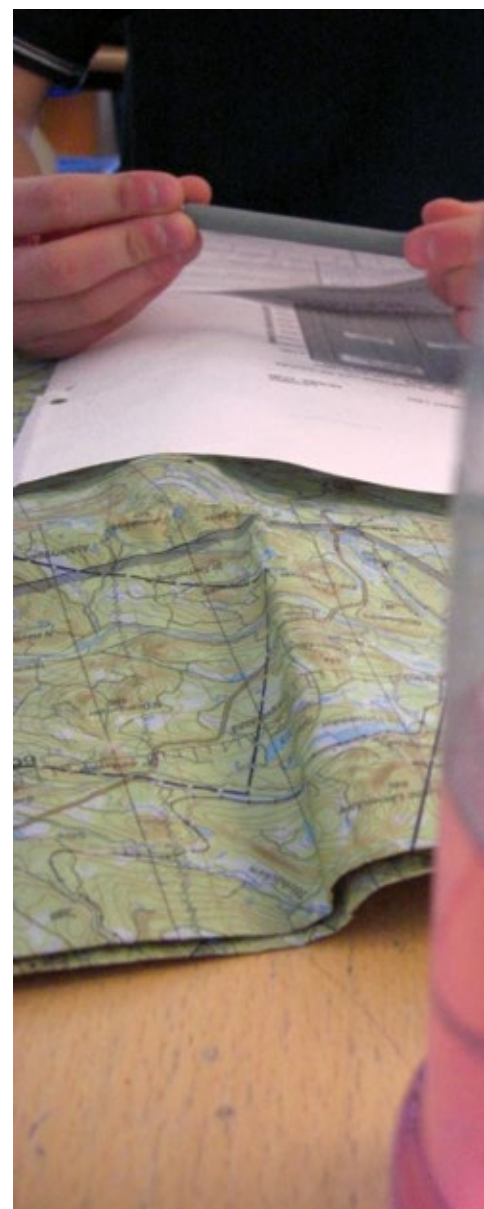
Av de cirka 100 flyglärare som är aktiva ute i flygklubbarna deltog 58 i FFK:s årliga flygsäkerhetsseminarium. Av dessa flyglärare tjänstgör 21 i FFK:s lågflygutbildningsverksamhet.

En annan viktig personalgrupp för flygsäkerheten är våra mycket kunniga ”operativa flygchefer” i länen. Dessa deltog i årets flygsäkerhetsseminarium med inriktning på flygplats säkerhet och hur vi skapar säkra övningar, samt andra flygsäkerhetskänsliga åtgärder.

Landningar tränas ihärdigt

En stor orsak till haverier är felaktigheter och bristande förmåga vid start och landning. Det är därför befogat att på ett systematiskt sätt följa upp FFK piloternas förmåga. Om behov finns tillförs nödvändigt stöd samt utbildning.

Därför har vi fortsatt med obligatoriska landnings-övningar som protokollförs. Alla piloter i organisationen med avtal ska delta minst en gång varje år. Bästa länsflygavdelning får en inteckning i Hasse Anderssons vandringspris. 2009 blev Dalarna bäst med 212 prickar. På andra plats kom Gävleborg och på tredje plats Uppsala länsflygavdelning. Bästa enskilde pilot blev Andreas Eklund från Gävleborg med endast sex prickar.



Ungdomsverksamheten växer starkt

Ett ungdomsläger med ca 30 flickor och pojkar i åldern 14-17 år arrangerades återigen av Stockholms länsflygavdelning i Bunge på Gotland. Erfarenheterna från lägret lovar gott för framtiden.

Även i år har ett centralt läger genomförts i samverkan med Flygavapenfrivilliga på Såtenäs där 16 ungdomar kom från Young Pilots.

Åtta ungdomsledare åkte till USA för att besöka CAP (Civil Air Patrol) för att

dra lärdom av deras ungdomsverksamhet. Detta har utmynnat i en ny struktur för arbetet inom Young Pilots med bland annat en utbildningsstege.

Under hösten genomfördes en kickoff för YP tillsammans med länsflygcheferna för att utveckla och stärka banden mellan ungdomar och vuxengruppen. En ny sektion i Young Pilots har startats i Kalmar under året.



Kubbspel mellan flygningarna på YP Stockholms



Organisationens högsta beslutande organ är riksstämman.

Styrelsens sammansättning

efter riksstämman 2008-05-17

Lennart Myhlback, Ordförande

Ordinarie ledamöter

Tommy Wirén, vice ordförande
Rune Leindahl
Göran Mossberg tom 2009-03-31
Knut von Geijer
Ingemar Grenemark
Kenneth Wallin
Lage Norberg
Sven-Inge Ander, kårchef

Suppleanter

Bengt Olle Nilsson
Bengt Torsek
Conny Svensson (ordinarie fom 2009-04-01)
Svante Blomberg
Jan-Olov Nilsson
Lars Johansson
Sune Pettersson
Ulf Karlsson, stf kårchef

Revisorer

Patrik Zettergren (Aukt revisor, SET Revisionsbyrå AB)
Lise-Lott Rydberg-Windt Lars Einemar

Under verksamhetsåret har styrelsen hållit fyra sammanträden.
Protokoll från samtliga styrelsemöten har tillsänts alla länsflygavdelningar efter justering.
Juridiskt ombud: Advokat Hans-Ulrik von der Esch

Under verksamhetsåret har styrelsen hållit fyra sammanträden.

Ledningsfunktionärer i Länen (gällande 2009-12-31)

Län	Länsflygchef	Stf länsflygchef	Operativ flygchef	Stf OFC
AB	Christer Dahlgren	Peter Lovén	Kent Tillaeus	Lars Osterman
C	Stefan Pehrsson	Vakant	Magnus Träff	Andreas Andersson
D	Bengt Torsek	Lars Andersson	Rune Leindahl	Anders Eriksson
E	Leif Thelander	Vakant	Björn Ahlgren	Sven-Erik Simonsson
F	Göran Svensson	Jörgen Hjort	Göte Rickardsson	Oddbjörn Nilsen
G	Rolf Lundström	Lars-Åke Lindell	Ulf Rosén	Rasmus Axberg
H	Bo Forsberg	Anders Thulin	Jack Nyman	Bo Forsberg
I	Jan Åhlberg	Mats Pettersson	Johan Löfström	Vakant
K	Torsten Norberg	Vakant	Lennart Ekström	Vakant
LM	Bengt Olle Nilsson	Vakant	Jöran Blom	Mats Jerpander
N	Ingemar Andersson	Jan-Olof Andersson	Martin Svensson	Lars-Erik Sjöberg
O	Knut von Geijer	Göran Åhlin	Christian Forsäging	Lars Rydberg
P	Sven-Olof Järnfors	Ingvar Bragd	Tord Svallfors	Conny Birgersson
R	Lennart Johansson	Leif Lindelöf	Lars G Wik	Vakant
S	Tommy Wirén	Daniel Jansson	Benny Öhqvist	Vakant
T	Per Lindsten	Stig Holm	Kalle Kovacs	Niklas Granath
U	Ann-Sophie Tersmeden	Vakant	Lars Eriksson	Mats Widén
W	Folke Jacobsson	Roland Olsson	Ingemar Brottare	Vakant
X	Lars Debrén	Urban Andersson	Magnus Lindgren	Stig Huss
Y	Lage Norberg	Jan Guander	Kjell Lilja	Lennart Sundström
Z	Bernt Nygren	Tom Brantheim	Kjell-Åke Jonsson	Vakant
AC	Lennart Ingman	Ulf Ericsson	Bengt Bergsten	Vakant
BD	Lars-Olov Persson	Jan-Olov Nilsson	Bror Tingväll	Vakant

återträff.

Foto:Jonas Wettergrund

BALANSRÄKNING

2009-12-31

2008-12-31

RESULTATRÄKNING

2009

2008

TILLGÅNGAR

Anläggningstillgångar		
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>		
Maskiner och inventarier	285 349	404 311
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>		
Långfristigt värdepappersinnehav	1 175 252	1 108 065
Summa anläggningstillgångar	1 460 601	1 512 376
Omsättningstillgångar		
<i>Kortfristiga fordringar</i>		
Kundfordringar	1 211 858	1 498 855
Övriga fordringar	81 808	258
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	339 603	673 924
Kassa och bank	7 479 512	7 915 637
Summa omsättningstillgångar	9 112 781	10 088 674
Summa tillgångar	10 573 382	11 601 050

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital		
<i>Fritt eget kapital</i>		
Hasses minnesfond	84 470	99 470
Balanserat resultat	7 992 313	7 296 397
Årets resultat	-374 159	695 916
Summa kapital	7 702 624	8 091 783
Avsättningar	1 500 000	1 500 000
Kortfristiga skulder		
Leverantörsskulder	2 609	28 136
Aktuella skatteskulder	3 470	6 227
Övriga kortfristiga skulder	135 108	182 180
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	1 229 571	1 792 724
Summa kortfristiga skulder	1 370 758	2 009 267
Summa skulder och eget kapital	10 573 382	11 601 050
Ställda pantar	Inga	Inga
Ansvarförbindelser	Inga	Inga

Verksamhetens intäkter		
Erhållna kostnadsersättningar	24 696 519	25 704 138
Övriga intäkter	605 409	528 079
Summa intäkter	25 301 928	26 232 217
Verksamhetens kostnader		
Externa kostnader	-18 799 048	-19 116 551
Personalkostnader	-6 769 746	-6 520 884
Avskrivningar	-198 843	-226 802
Summa kostnader	-25 767 637	-25 864 237
Rörelseresultat efter avskrivninga	-465 709	367 980
Finansiella intäkter och kostnader		
Övriga ränteintäkter och dyl.	100 021	331 386
Övriga finansiella kostnader	-8 471	-3 450
Summa finansnetto	91 550	327 936
Bokslutsdispositioner	0	0
Årets resultat	-374 159	695 916



Styrelsens slutord

År 2012 ligger el tra bakom oss. Vi kan glädja oss åt att det genomförda året resulterat i en fortsatt god utveckling av verksamheten.

Under året har företagsverksamheten såväl som genom omfattande på kursstaben varit anpassning av tillgångsdomänens utveckling i styrelsen.

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

Vi vill särskilt framföra ett tack till all ledningspersonal: läroflygledare, ställföreträdare, gruppchefer, chefpiloter, manövrerare som är engagerade i angående verksamheten, anställd personal och konsulter för det arbete som Ni lägger ned på verksamheten och utvecklingen av FFK.

Det stöd som FFK erhåller från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarsmakten, Lärostyrelser och andra samhällsorgan och organisationer har stor betydelse för FFKs utveckling och förändring för FFK verksamheten i samhället. Detta gäller naturligtvis även alla som medverkar till framgångar för och med FFK.

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

Nyårshälsning 21 mars 2013

Leif Erik Malmberg
Ordförande

Thomas Wäner
Styrelseledare

Sven Tage Åker
Först

Kenneth Wallin *Jagomar Östergren*

Rene Leidalen *Bertil Blomvall*

Lage Norberg *Conny Svanen*

Teknik för allmänpiloter



Våra möjligheter växer med kommande teknik som både blir bättre och billigare. På flygmässan i Friedrichafen visades nya produkter, som kan vara av allmänintresse för piloter.

När vi besökte flygmässan utmärkte sig olika typer av ny navigeringsutrustning särskilt – och då pratar vi inte bara om storföretaget Garmin, som naturligtvis hade en monter med många "leksaker".

Som kontrast finns ett mindre företag som heter Sky-Map. Företaget har skapat en produkt med inbyggd, så kallad "moving map" men som också innehåller routeplanering, väderinformation, loggbok och glascockpit.

Lättillgänglig väderinfo

Förutom enkelheten och användarvänligheten i produkten så kunde piloten få in väder och göra hela sin färdplanering via Sky-Map. Har modulen kontakt med Internet så fungerar funktionen och väderdata blir tillgänglig i luften.

Det innebär att du kan få TAF, METAR och även radarbild i enheten. Dock finns det, som vi alla vet, en begränsad täckning för mobilt internet i luften vilket minskar produktens användningsområde.

Produkten innehåller också möjligheten att få med en PFD (Primary Flight Display) där du får alla värden du behöver för att utläsa höjd, kurs, fart och så vidare. Du kan dock bara använda denna PFD reserv till dina vanliga instrument, enligt gällande regelverk.

När du flyger och närmar dig din flygplats så kommer din flygplatskarta att "poppa" upp och du kan enkelt följa upp din inflygning till flygplatsen och undvika bullerkänsliga områden.

Kartor ingår

Du har ett flertal olika kartor som du kan använda. Allt ifrån topografisk karta till vanlig ICAO-karta med skala 1:500 000. ICAO-kartor som täcker Sverige finns tillgängliga.

Om du äger en Iphone kommer du snart kunna installera en specialutvecklad applikation från Sky-Map. Där kommer du som pilot kunna använda i stort sett alla funktioner som finns i den vanliga produkten. Applikationen kommer finnas tillgänglig i slutet av april eller i början av maj.

Då produkten inte är ETSO-godkänd så är UL, Experiment, TMG och den nya ELA-klassen alla bra användningsalternativ tills vidare.

Text: Lars-Göran Johansson
Bilder: Sky-Map

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 flygoverall vit botten, vävt, 30kr



Blazermärke, broderad 150kr



Keps 70kr



Slipsnål 100kr



Rockslagsmärke (17mm PIN) 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, guldmetall 100kr

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



Standar 190kr
Endast flaggan 90kr



Motorbensin i flygplan – Ett alternativ att överväga?

För något år sedan kom skatten på flygbränslet som en kalldusch för oss allmänflygpiloter. Trots våra försök att riva upp skattebeslutet så infördes det. För att mildra den ekonomiska effekten (som medförde att flygbränslet blev dyrare än bilbränslet) började vissa klubbar att titta på om det finns möjlighet att använda MOGAS (bilbränsle) istället för flygbränslet AVGAS.

Vid närmare efterforskningar finner vi flygmotorer som är godkända för att använda MOGAS. Men de stora oljebolagen (bland annat Shell Aviation) anser att flygplan inte ska använda MOGAS i luftkylda motorer som Lycoming och Continental. Den cyniska piloten kan lätt få intrycket att detta påstående grundar sig i en vilja att sälja mer dyrt flygbränsle. Låt oss därför titta närmare på skillnaderna mellan MOGAS och AVGAS.

MOGAS är mer lättflyktigt än AVGAS. Detta medför att ångor lättare bildas i bränslesystemet, något som kan leda till ånglås i bränslerör. Ånglås förhindrar bränsletillförseln till motorn och leder till motorstopp. Detta problem ökar också med höjd och på varma dagar. Är dessutom bränslesystemet dåligt draget kan slangen gå förbi varma delar i motor.

När bränslet passerar den varma punkten förångas bränslet vilket leder till en volymökning på hela 160 gånger vätskans ursprungliga storlek. Då kan fenomenet uppstå även under markkörning – särskilt vid låga bränsleflöden. Det bränsle som finns i förgasaren kan ändå räcka under utrullning och start. När flygplanet väl är i luften stannar motorn. Ånglås kan ha varit orsaken till olyckan i Östersund med en Cessna 206.

I och med MOGAS större lättflyktighet ökar också risken för nedisning i förgasaren. Den förhöjda risken beror på vätskans större fallenhet för avdunstning, ett fenomen som sänker temperaturen på den omgivande luften. Luften kyls ofta ned under noll grader och vattenånga i luftpaketet fryser då till is.

Isen minskar diametern på luftintaget och kan också medföra att rörliga delar fryser fast. Isbildningen är vanligast under låga effektuttag vid till exempel landning – vilket gör det extra riskabelt utifall piloten tvingas till en avbruten landning. Motorn kan då inte leverera full effekt och i värsta fall stanna.

MOGAS har olika tillsatser och högre aromatisk nivå. Höga aromatiska nivåer påverkar packningar, förgasardelar, bränsletankar och liknande negativt. Det kan även medföra att bränslet antänds för långsamt. Detta har visat sig orsaka överhettning och fel i motorns avgasventiler.

MOGAS levereras ofta med annorlunda kemikalisk uppbyggnad beroende om den ska användas på sommar eller vinter.

På vintern är den mer lättflyktig för att vara mer lättstartad för bilar. Har flygfältet en tank med MOGAS köpt under vintertid uppstår problem med dess lättflyktighet vid tankning sommartid.

MOGAS är inte heller gjord för att lagras några längre perioder. Lagras den för länge kan kladdiga lacker och gummin bildas vilka kan orsaka fel i bränsleinsprutningen.

Kvaliteten på AVGAS är jämnare än den är på MOGAS. Det finns risker att bensinen i tillverkningen passerar rör med rester av diesel eller eldningsolja. Detta får inte ske under tillverkningen av AVGAS. Dessutom kan det finnas alkohol i MOGAS. Vad gör då detta? Borde det inte vara bra för miljön att biobränslen blandas in bensinen?

Alkohol kokar inte innan 86 grader Celsius och har ett högt ångtryck, men i kombination med bensinen och dess kolväten blir bensinen mer lättflyktig. Det medför ett lägre ångtryck med tillhörande problematik.

Den sista punkten jag vill ta upp är bränslets oktantal. Alla bränslen självantänds innan flammen når bränslet om temperatur och tryck är tillräckligt höga i cylindern. Oktantalet är ett mått på hur högt tryck och värme bränslet tål innan det exploderar (knackar). AVGAS har ett högre oktantal än MOGAS. Olika metoder används för att bestämma bränslets oktantal beroende på dess användningsområde. Jämför man MOGAS med AVGAS kan det skilja upp till 15 oktantal.

Hur påverkas då flygmotorn av det lägre oktantalet? Flygmotorn är inställd för att klara ett visst bränsletryck. Om bränslet tänds för tidigt på grund av ett lågt oktantal så får det stora påverkningar på kolv och tätningar. Effekten blir mindre och motorn kan till och med gå sönder. I praktiken innebär detta att bilbensin med ett oktantal på 98 endast kan användas i flygplan med motorer designade för AVGAS med ett oktantal på 80.

Användning av MOGAS är inte att föredra. Bland dess fördelar återfinns vi dess blyfrihet och billiga inköpspris. Men risken finns att motorn går sönder, med eventuellt haveri och stora kostnader som följd. Utgifterna kan då bli större än det en klubb eller ägare sparar vid inköp av det billigare bränslet. Dessutom finns det blyfritt flygbränsle att tillgå i Sverige som passar de flesta motorer. Ur en miljöaspekt har vi därför redan ett alternativ.

Använd därför flygbensin till flygmotorer.

Det är alltid roligare att flyga säkert.

Lars-Göran Johansson



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B

Den nya språkbehörigheten

År 2008 infördes nya språkmässiga krav för innehavare av flygcertifikat. Frågorna kring detta nya obligatoriska språkprov har varit många. Här följer information från Transportstyrelsen om behörigheten.

Varför införs språkbehörigheten?

Det är den internationella flygorganisationen ICAO som har bestämt att språkbehörigheter ska införas i samtliga medlemsländer. Problematiken handlar om två saker. Det första är den tvåspråkighet som ibland förekommer på radio. När en besättning pratar svenska och en annan engelska blir det svårt för piloterna att mentalt följa utvecklingen i lufrummet. Detta kan bidra till förvirring och i värsta fall ett haveri.

Det andra problemet berör främst utrikesflygande piloter och trafikflygare. På flygradio pratas det en hårt standardiserad fraseologi. Vissa besättningar, främst piloter från länder där engelska normalt inte förekommer, har endast kunskaper om fraseologin. Piloterna förstår alltså inte "vanlig" engelska. Reglerna säger att radiofraseologi ska användas i "största möjliga mån". Det innebär att vanlig engelska också kan förekomma på radion. Språkbehörigheten inriktar sig alltså främst på generell kunskap i ett språk, och inte pilotens färdigheter inom ämnet radiofraseologi.

Hur fungerar språkbehörigheten?

Språkbehörigheten ges med ett betyg i varje språk. I Sverige innebär det ett betyg i svenska och ett i engelska. Betygsskalan sträcker sig mellan 1-6. Den sökande måste uppnå minst nivå fyra för att vara godkänd för att flyga. I Sverige är det tillåtet att flyga trots ett underkännande i engelska, men då får piloten inte flyga utomlands utan speciellt tillstånd.

Nivå fyra innebär att ett nytt språktest måste göras inom tre år, vid nivå fem är giltighetstiden sex år. För den sökande däremot en sexa är behörigheten permanent och inget ytterligare prov behöver göras.

Hur fungerar provet?

För att göra provet tar den sökande kontakt med en auktoriserad språkkontrollant (en fullständig lista finns på Transportstyrelsens hemsida). Kontrollanten bestämmer kostnaden.

Det är sex kriterier som ska bedömas och nivå sättas: Uttal, struktur, ordförråd, talförhet, förståelse och interaktion. Den lägsta bedömningen i någon av dessa bestämmer slutsiffran. Observera att detta

innebär att en person som har engelska som modersmål, men talar en viss dialekt, kan få ett lägre betyg än sex. Provet tar cirka 25 minuter och är helt muntligt. Är det uppenbart för kontrollanten att den sökande har svenska som modersmål kan examinatorn tilldela en sexa direkt utan att fullfölja provet.

Vad innebär detta för mig?

Ett heligt datum för den nya språkbehörigheten är den 5 mars 2008. Var du tidigare innehavare av ett flygcertifikat eller en radiolicens med engelsk behörighet blev du 2008 automatiskt tilldelad en fyra i engelska och en femma i svenska. Det innebär att du måste avlägga språktest innan mars 2011 för att få flyga utomlands, och ett svenskt språktest innan mars 2014 för att överhuvudtaget få flyga.

Det är dock många som väntar in i det sista med att genomföra sina prov. Då det finns relativt få språkkontrollanter i landet föreligger risken att inte få tid. Transportstyrelsen vädjar därför piloter att göra språktestet så snart som möjligt för att inte riskera flygförbud.

Text: Martin Trankell
Källa: Transportstyrelsen