



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 4 - November 2010

Polisen tar hjälp av FFK

Rekordstor övning med myndigheterna + Flygning Nya Zeeland



FFK-Nytt

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

Redaktion och layout
Sandra Trankell
Martin Trankell
Ingvar Bragd
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: 9 januari 2011

I DETTA NUMMER



I luften på
Nya Zeeland

14

Årets regionala samövning

18



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHFENS KRÖNIKA
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 YOUNG PILOTS OCH EUROPEISKT SAMARBETE
- 8 NYHETER
- 10 KRIGSFÖRBANDSÖVNING I SÖDERTÄLJE
- 10 FIG FINSLIPAR MÖRKERKUNSKAPERNA
- 11 ÖVNING NORRLAND RUNT
- 11 NY MEDARBETARE PÅ KÅRSTABEN
- 12 POLISEN SAMARBETAR MED FFK
- 22 MILITÄRUTBILDNING FÖR FFK:ARE
- 24 FLYGDAGEN PÅ GÄRDET
- 29 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 30 FLYGSÄKERHET: FAKTA OM FLYGMOTORER
- 32 GÅ MED I YOUNG PILOTS!



Världens enda
atomdrivna flygplan

26



Bild framsida:
FIG-Skåne fotograferar landskapet
under samövning med polisen.
Foto: Bengt Olle Nilsson

Kärchefen har ordet

Två positiva vindar för det ideella flyget

SKOGSBRANDFLYGET

FFK bevakade i år 16 av landets län. Ytterligare en kommersiell aktör har dykt upp på arenan. Det är Flyguppdraget Backamo AB som med sina 60-70 % högre priser vill ta bort de ideella klubbflygarna i Västra Götaland från det brandflyg som dessa skött i 50 år.

En rättslig process har förts via förvaltningsrätten i Västra Götaland. Företaget företräds i rätten av Örebroföretaget Sky Movies som i år tvingat till sig brandflyget i Sörmland och Västmanland – med dubbla priser för skattebetalarna. Förvaltningsrätten i Göteborg ogillade Flyguppdraget och Sky Movies begäran om överprövning. Vid överklagande till kammarrätten beviljades de inte prövningstillstånd.

Äntligen har rättssystemet baserat sitt beslut på verkligheten. Inget kommersiellt flygföretag kan överleva på den osäkra inkomstkälla som brandflyget ger. Ibland blir det mindre än tusen timmars flygning på landets över trettio slingor som alla förväntas ha tillgång till någon timmes flygberedskap samtidigt.

Brandflyget har sedan 50-talet skötts ideellt av flygare i Sveriges flygklubbar. Försöken att med vinstsyfte slå sig in på en ideell marknad torde vara en affärsidé som kräver en mycket speciell logik. Tråkigt om bristen på logik dessutom torpederar det uppskattade, ideellt drivna brandflyget. Se även min krönika i FFK-Nytt 3/2009.

Alla medlemmar i flygklubbar och FFK kan nu glädjas åt att rättssystemet valt rätt väg.

FFK:s OPERATIVA TILLSTÅND

Under årets första halva har FFK:s ledning besökt olika beslutsfattare som ingick i det pågående arbetet med den nya luftfartslagen. Vid kontakten med civilutskottet, mötte vi en initierad jurist. Han är rådman i en tingsrätt och var väl insatt i den nya föreslagna luftfartslagen. Han såg inget hinder för FFK att verka vidare även under den nya lagen.

Vi fick av rådmannen en mycket intressant beskrivning av svenska lagar. Min tolkning av hans juridiska beskrivning är följande: Man ska se en lag som en tavla eller en spelplan med en relativt stor rörelsefrihet inom lagens ram. Försiktiga eller fega handläggare fastnar ofta i en liten prick i mitten av tavlan – med största marginal till ramen. Resultatet blir hämmande på all verksamhet och förstör lagens egentliga syfte. Den som utnyttjar hela spelplanen följer lagstiftarens intentioner och skapar i stället möjligheter.

Vi besökte även näringsdepartementet där vi fick höra att den nya lagen och tillhörande förordning INTE kommer att hindra en fortsatt verksamhet för FFK i den ideella samhällsnyttan. ”Det är upp till myndigheten Transportstyrelsen att handlägga den fortsatta verksamheten.”



För att räta ut eventuella frågetecken om FFK:s existensberättigande har åtta skriftliga yttranden om samhällets behov av FFK kommit från statliga myndigheter som har ansvar för Sveriges krisberedskap. Svaren är mycket entydiga. Följande citat från olika myndigheter exemplifierar budskapet:

- ”Det vore fullkomligt kontraproduktivt att genom den kommande lagen begränsa verksamheten med hänsyn till den nytta och kostnadseffektivitet som föreligger med FFK verksamhet.”
- ”Om FFK inte kan genomföra de inspektioner som beskrivs ovan kommer det att påverka Trafikverkets förmåga att hantera konsekvenserna av extrema väderförhållanden.”
- ”Förlorar FFK möjligheten att verka med sina flyggrupper i hemvärnets förband, förloras den viktigaste sensorn för att lösa en av hemvärnets viktigaste huvuduppgifter – Ytövervakning.”
- ”FFK:s erfarenhet av utbildning, erfarenhet av medverkan under kriser och närvaro i hela riket kan svårligen ersättas.”

Mot denna bakgrund har vi i samband med möten och kontakter med Transportstyrelsens generaldirektör fått uttalandet att vi är överens om vikten att försöka hitta en lösning.

Alla uppdragsgivande myndigheter och medlemmar har således all anledning att se FFK som en fortsatt viktig resurs i Sveriges krisberedskap.

FFK står stark som organisation tack vare alla engagerade medlemmar som för verksamheten framåt. När jag bevitnar det du som medlem åstadkommer med ideella krafter känner jag stolt över att få representera dig. Vi har, på goda grunder, förtroendefulla uppdrag från många myndigheter som vi även i fortsättningen kommer att genomföra. FFK:s ideellt arbetande medlemmar fortsätter med den av myndigheter och flygklubbar mycket uppskattade inriktningen att samordna småflyget till bästa samhällsnytta – med största möjliga flygsäkerhet.

Det går att tillåta fortsatt samhällsnyttig ideell flygverksamhet – om viljan finns

Flygarhälsningar
Sven-Inge

UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID

Det känns fint att återigen kunna skriva att Young Pilots fortsätter att växa. Johanna, som presenteras på annan plats i tidningen, ska stödja nya etableringar och tillväxten av de redan startade.

Det är viktigt med god samverkan med den lokala flygklubben liksom Flygsportförbundet. Samarbete är alltid A och O och det lyckas alltid bäst när det finns en eldsjäl i länet som driver på. Tveka inte att även ta hjälp av Johanna.



HEMVÄRNSFLYGET

- Både bemanning och avtalsupplynning har förbättrats avsevärt under senaste tiden med en god tillströmning av nya hemvärnsflygare - även kvinnliga. Det finns dock ännu vakanser och en viss personalomsättning är naturlig. Anmäl tilltänkta hemvärnsflygare till kårstaben så fixar Bengt-Arne avtalen med Hemvärnet. Hemvärnet övergår även till nya avtalsvillkor där tjänstgöringstiden nu definieras i dagar i stället för timmar. Antal tjänstgöringsdagar är beroende av vilken befattningsnivå som placeringen avser. Lägsta antal dagar är fyra per år.

- 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.

Vi på kårstaben uppmanar alla gruppchefer att begära av bataljonen/kompaniet att ni ska delta vid planeringen inför och att vara med i övningen. Vi är övertygade om att ni själva planerar väl genomtänkta övningar som ger oss fortsatt gott renommé. Lycka till.



KRISBEREDSKAPS- OCH FLYGINSATS-GRUPPER (KB och FIG)

Grundkurserna för krisberedskapspersonal har genomförts i oktober.

Specialutbildningarna för samverkan med Sjöfartsverket, Trafikverket (väg o järnväg), Svenska kraftnät, Strålsäkerhetsmyndigheten och flera andra samhällsorgan har skett med

såväl regionala som centrala lokaliseringar.

- Årets regionala samövning RSÖ genomfördes sista veckan i augusti på Tierps flygfält i norduppland.

Den blev, som vanligt, den hittills största. Övningen utfördes i gott samarbete med såväl andra frivilligorganisationer som våra uppdragsgivande myndigheter.



UPPDRAGSFLYG, SYSTEMKONTROLL, SKÄRPSTA KRAV

- OBS! Att enbart skicka ett mail till KS innebär inte att flygningen är sanktionerad. Varje flyguppsdrag ska vara sanktionerat av flygchef eller av honom delegerad person. Information om flygningen ska dessutom även meddelas via e-post till <ovning@ffk.se>.

- Under 2011 kommer flera flygningar att journalföras och sändas in till KS. Det är s.k. "linechecks". Flygchef eller av honom utsedd person kommer att göra en kontrollflygning av respektive förare i gruppen. Detta för att se om någon i gruppen kan behöva mer träning och utbildning. Journaler för dokumentation kommer att finnas på hemsidan.

- Rapporter gällande Flyguppsdrag som utförts sent på året måste omedelbart sändas in till Kårstaben för handläggning. Får vi in rapportblanketter för 2010 efter den 10 januari 2011 får flyggruppen själva stå för kostnaden.



UTBILDNING

- Kurserna i Under Water Escape (UWE) fortgår även under hösten. De piloter som är aktuella kallas till utbildning av kårstaben. Det gäller såväl hemvärnsflygare som KB- och FIG-piloterna.

Årets kurser innefattar även utbildning för användande av luftflaska i samband med utrymning av flygplanet under vatten.

- Årets grundkurser i lågflygning har genomförts planenligt med tidigare nämnda undantag för den första kursen i april som ställdes in på grund av att vi blev överraskade av islänningarnas vulkaniska aktivitet. Alla centralt arrangerade kurser i gruppform har genomförts på kårstaben i Nyköping. Undantaget

Kårstaben söker ny kvalitetsansvarig

För att säkra kvalitetsuppföljning i verksamheten utser styrelsen en kvalitetsansvarig person. Bengt-Arne på kårstaben, som sedan ett antal år bär det ansvaret, planerar att minska ner sin arbetstid och vi söker därför en ny kraft för denna uppgift.

Ta gärna kontakt med Bengt-Arne för mera information om arbetsuppgiften.



kompletteringsutbildningen i juni som även i år förlades på Mora flygplats.

• Resterande kontroll- och kompletteringsutbildning lågflyg har, och kommer resten av året, som vanligt att genomföras regionalt i landet av våra flyglärare med till lågflygcheck utvalda piloter.



Kårstaben har påbörjat sina dialoger med uppdragsgivande myndigheter. Besked om tilldelning av uppdragen för 2011 kommer tidigast i mellandagarna, troligtvis i januari.

STORT OBS till alla FFK-piloter

• SÄND IN KOPIA AV DITT CERT OCH MEDICAL TILL KÅRSTABEN

Transportstyrelsen har ställt kravet att kårstaben ska ha en kopia av gällande CERT o MEDICAL för alla som flyger i FFK. Se även separat informationsruta på detta uppslag.

• RAPPORTERA FLYGTID

Tillsammans med ditt nya medlemskort får du i december även blankett för rapportering. Utebliven flygtidsrapportering tolkas som att du är ointresserad av att delta som pilot i verksamheten.

Ingen rapportering eller inga certkopior = ingen flygning!

ADRESSÄNDRING

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

För dig som vill flyga i FFK

Alla medlemmar som önskar delta som piloter i FFK måste varje år före flygning lämna in sina aktuella flygtidsuppgifter till kårstaben:

- Total motorflygtid
- Motorflygtid senaste de senaste tolv månaderna

I förekommande fall:

- Total lågflygtid
- Lågflygtid senaste 12 månader

Dessutom ska alla flygande medlemmar sända in kopia av:

- Certifikat 2 sidor
 - Medicinskt certifikat 1 sida
 - Språkbehörighet (Nyare cert har detta inskrivet)
- Dessa handlingar är vi skyldiga att arkivera.

Sedan gäller att fortlöpande sända en kopia av förnyade handlingar till Kårstaben.

Sänd handlingarna, endera som:

- Papperskopia till **FFK, Flottiljv 4, 611 92 Nyköping**
- Scannad bilaga via mail medlem@ffk.se
- Digitalfoto av handlingarna via mail medlem@ffk.se
- fax **0155-289977**

Utebliven flygtids- o certifikatrapportering **tolkas som ointresse för deltagande i den flygoperativa verksamheten.**

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 ett år framåt.

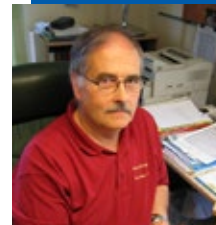
Ring Anders eller Lennart på KSAB: 08-764 60 80 för ytterligare info.

• Rabatt på prenumeration av Flygrevyn. FFK-medlem betalar endast 380 kronor för hela året 2011. Nya FFK-medlemmar som prenumererar under året får alla utgåvor 2011 i brevlådan. Normalt prenumerationspris 415 kronor.

Viktigt att du skriver ditt FFK-medlemsnummer namn och adress på talongen till Flygrevyn.

• Förstärkning av ditt försäkringsskydd under deltagande i FFK-verksamheten.

Personal på Kårstaben



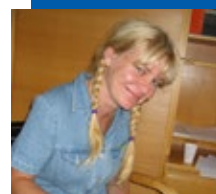
Sven-Inge
Kårchef
0155-28 99 72
sven-inge@ffk.se



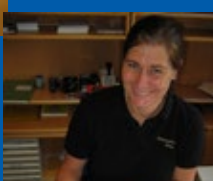
Ulf
Stf kårchef
0155-28 99 73
uffe@ffk.se



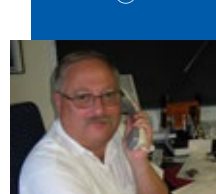
Lotta
Adm kårstaben
0155-28 99 69
lotta@ffk.se



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

All flygverksamhet står hela tiden under förändring – och det omfattar även FFK. Under 2010 har dessa förändringar varit större och påverkat fler av oss än tidigare år. Det har under året kommit en ny luftfartslag, som påverkar oss dramatiskt – men även många andra regler har tillkommit.



Den nya luftfartslagen påverkar oss bland annat genom att möjligheten med tillstånd för luftfart av särskild art har tagits bort. Då FFK:s tillstånd tidigare byggts på denna möjlighet så har vi blivit tvingade till att inleda en förändring av verksamheten. Detta är inte enbart negativt.

När vi vid ett besök på departementet diskuterade denna problematik, ansåg de ansvariga att det inte skulle vara något problem om bruksflygregler av icke kommersiell art tillämpades. Detta fodrade dock att vår myndighet öppnar upp för den möjligheten. Så har inte skett utan det måste ske med dispenser för varje avsteg som behöver tas. Det arbetet har tagit mycket tid och är långt ifrån klart. Vi för en dialog med Transportstyrelsen om framtida tillstånd för vår verksamhet. Vårt nuvarande tillstånd går ut vid årsskiftet.

Några saker man kan säga om den operativa verksamheten. Den blir bland annat allt mer administrativt styrd i framtiden. Från att jobba med LFS 2007:58 som de flesta PPL-piloter idag är vana vid, skall verksamheten istället styras av LFS 2007:47. Vi kommer under den närmaste tiden ha ett utbildningsbehov ute i landet kring denna nya luftfartslag.

Sedan ett tag tillbaka har vi en mailadress (ovning@ffk.se) där alla övningar som planeras ute i länen skickas in till Kårstaben. Det är en enkel informationskanal till Kårstaben, gällande vår operativa verksamhet.

-Du är ute och flyger i en kontrollzon med molnbas 1000 fot. Sikten är 8 kilometer. Var kan du hitta vilka regler som gäller för att flyga i kontrollzon? Är det i AIP eller i BCL-T?

Från den 1:a november finns en ny ”BCL-T”. Den heter TSFS 2010:145 och berör oss alla. För oss som har ett certifikat kan det vara lämpligt med en repetition så att vi alla är uppdaterade.

-Borde inte Transportstyrelsen ge alla piloter information om detta och även de övriga operativa regler som påverkar oss? Att lägga ut det på hemsidan är inte tillräckligt för att få genomslagskraft ute i pilotleden.

-Kanske är de ansvariga rädda för att få kritik för att så många regeländringar på kort tid har genomförts. Risken är att ingen längre vet vad som gäller eller orkar läsa vad som skrivs annat än det som är tvingande. Vart tog flygsäkerhetstanken med regler vägen?

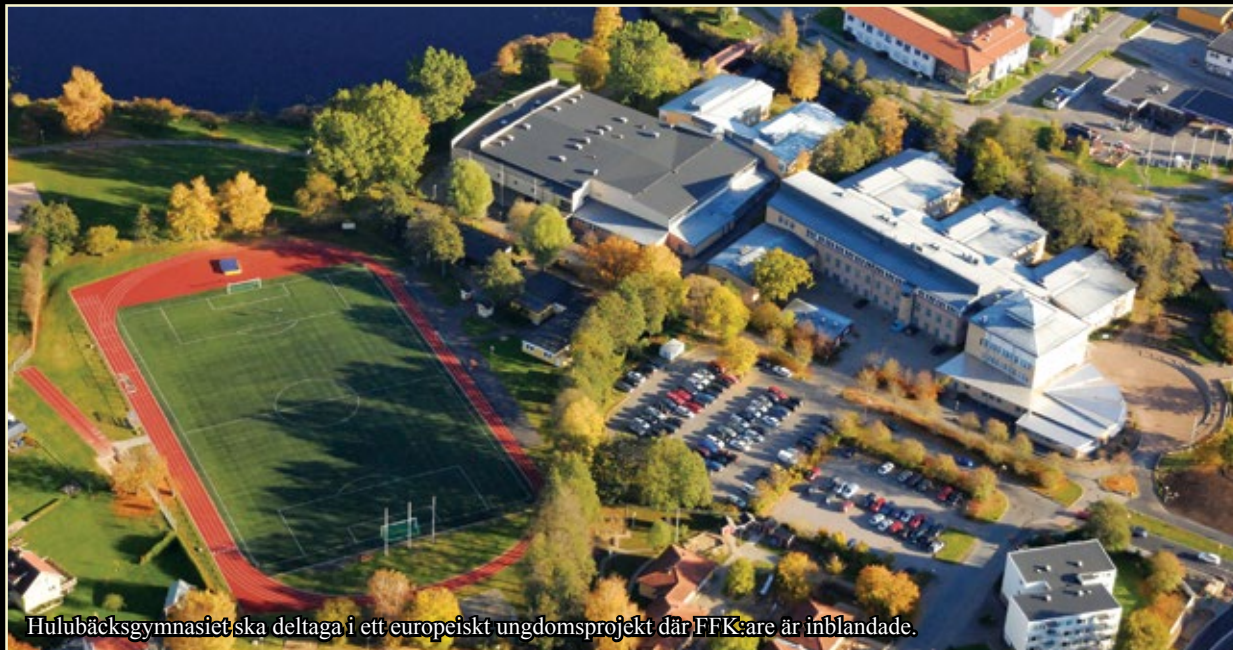
Jag vill slå ett slag för de övergivna H50p-materialet. Ha en kväll i klubbarna, diskutera och ha kul! Lär av varandra. Det ska vara roligt att flyga och träffa vänner. Det är klubbflyget till för och att dessutom vara en säker och kostnadseffektiv resurs för samhället.

Slutligen vill jag citera TSFS 2010:145, 2 kap. Allmänt - Ett luftfartyg får inte manövreras på ett så vårdslöst sätt eller hänsynslöst sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara.

Denna enda regel borde räcka för oss alla.

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

YOUNG PILOTS



Hülubäcksgymnasiet ska delta i ett europeiskt ungdomsprojekt där FFK:are är inblandade.

Foto: Gunnar Bergström

FFK samarbetar med gymnasieskola i Härryda

Härryda kommun ligger 15 kilometer öster om Göteborg. Landvetter flygplats är den största arbetsplatsen i kommunen. Kommunen är också en attraktiv bostadsort och det är i dagsläget inte helt enkelt att få tag i en bostad på orten. Vi i FFK-Älvsborg har medvetet försökt få tillstånd att samarbeta med kommunen för att främja flygintresset på ungdomlig nivå. Det har varit något trögt men nu har det förhoppningsvis lossnat.

Såväl kommunledning som tjänstemän har gått i bräsch för ett utbildningsprojekt i samarbete med FFK, Chalmers Tekniska Högskola och Navet i Borås. Navet är ett utbildningscentrum i naturorienterade ämnen. Ett mycket viktigt mål är att locka ungdomar till teknikstudier.

Projektet vänder sig till ungdomar inom EU och kommer bland annat att handla om flygets framtid. Ungdomarna (16 till 19 år gamla) skall få fördjupa sig i flygets problem och framtidsutsikter. Klimatsmart flyg är ett gemensamt fokus. Det är tänkt att det ska bli ett tvåårigt projekt och Härryda kommun skall vara huvudman för verksamheten. Finland, Estland och Tjeckien har bjudits in – och Hülubäcksgymnasiet i Mölnlycke ska vara centrum för de första träffarna i Sverige. Ungdomarna kommer att få

söka plats i projektet som omfattar fem till åtta elever från varje land. Målet är att gruppen skall bestå av lika många pojkar som flickor. Funktionshindrade elever är också välkomna.

En del av projektarbetet

Arbetet skall läggas upp som ett projektarbete på gymnasienivå och resultera i en individuell redovisning vid periodens slut. Slutprodukten kommer att bedömas. Ett seminarium är planerat i Sverige och avsikten är att alla inblandade ungdomar skall få chans att träffa varandra och under kunnig ledning diskutera sina resultat.

Institutionen för miljöteknik på Chalmers Tekniska Högskola och Navet i Borås skall hjälpa till med det vetenskapliga perspektivet. Ett viktigt moment är att göra alla inblandade förtroagna med flyg. Den uppgiften har FFK Älvsborg, som också blir en ”motor” i projektet. Mycket av arbetet görs naturligtvis i respektive hemland.

Utbyte med potential

Den första delen av projektet (det vill säga planeringen) finansieras av respektive kommun och stad. Under vintern utformas

en EU-ansökan för att sedan föra vidare finansieringen. Om allt fungerar enligt våra planer kommer alla ungdomar till Sverige och Mölnlycke sommaren 2011. Vi hoppas då att de får en chans att delta i flygning med medlemmar i FFK-Älvsborg.

Kicki Nordberg, sektorschef för utbildning, fritid och kultur (i Mölnlycke?) tycker att projektet har stor potential.

– (Det är) verkligen roligt att kunna erbjuda några elever på Hülubäcksgymnasiet att i sina projektarbeten få kunskap och kontakter med flyget – samtidigt som de får träffa ungdomar från andra länder. Projektet är en spännande blandning av naturvetenskap, teknik och framtidens hållbara samhälle i ett globalt perspektiv. Projektet har en bra profil med tanke på att vi har en stor flygplats i kommunen och det är extra roligt att samverka med en förening som Älvsborgarna.

Text: Ingvar Bragd
Ställföreträdande länsflygchef i
Västra Götaland

Allmänflyget kan drabbas av EU-regler



Allmänflygets intresseorganisation AOPA Sverige samarbetar just nu med Piper för att försöka få till en förändring i nya EASA-regler som berör periodiska kontroller av flygplan.

Den nya reglerna riskerar att kraftigt försvåra ägandet av bland annat flygplanstypen PA-28. Enligt AOPA innebär reglerna obligatoriska batterikontroller varje månad och byte av motorolja var fjärde månad – något som kraftigt skulle försvåra ägandet av flygplanstypen. Reglerna grundar sig i Pipers ovanligt mångtliga rekommendationer.

Tillverkaren själv hävdar att dessa rekommendationer bara är ”goda råd” som inte går att applicera i alla ägandefall – men att myndigheterna kan misstolka råden på ett felaktigt sätt. AOPA samarbetar nu med Piper för att utarbeta en bättre distribueringsmetod för sådan information.

Internationellt samarbete

AOPA hävdar också att mekaniker, flygtekniker och deras företag kommer drabbas.

- Tekniker kommer inte vilja åtaga sig onödiga jobb som tar 15 minuter att genomföra men kräver 45 minuters pappersarbete, skriver det internationella AOPA i sitt nyhetsbrev.

Tidigare har service utförts främst efter att flygmaskinen flugit ett visst antal flygtimmar. Med de nya reglerna kommer flygplanen behöva flyga till underhållsverkstäder en gång i månaden. AOPA Sverige samarbetar med internationella AOPA i frågan och hoppas kunna hitta en lösning på problematiken inom kort.

Varsel inom Försvaret

Försvaret varslar nu 418 anställda om uppsägning. Det är ett led i att omstrukturera verksamheten med fokusering på utlandstjänst.

Av de uppsagda är 115 yrkesofficerare och 303 civilanställda. Beslutet kommer som ett direkt resultat av det formulär samtliga anställda inom Försvarmakten fick besvara. Bland annat var det obligatoriskt att ta ställning eventuell personlig utlandstjänst. Många av de som svarat nej till utlandstjänsten har nu blivit varslade om uppsägning, detta enligt Försvarmaktens egen hemsida.

Samtliga uppsagda får gå på grund av arbetsbrist som uppstår när försvaret inriktar sig mer på så kallad internationell arbetsskyldighet. Facket har samtidigt hävdat att det finns många befattningar, som inte bör innefattas av kravet på utlandstjänst – och det råder fortfarande oenighet om hur ett eventuellt nytt utlandsavtal ska utformas. Tills vidare meddelar Försvarmakten att det nuvarande avtalet kommer fortsätta att gälla – samtidigt som förhandlingarna med facket fortsätter.

Försvarsministern positiv

Frågan om utlandsavtal och utlandspålit har varit en aktuell och het fråga inom många år – inte minst inom politiken. När värnplikten nu har avskaffats är tanken att hela försvaret ska kunna



Foto: Peter Liander - Försvarets Bildbyrå

användas till försvarmaktens alla arbetsuppgifter – där utlandstjänst innefattas. Försvarsminister Sven Tolgfors är positiv till att bara några hundra har blivit aktuella för uppsägning. – Försvaret behöver att kunna använda alla officerare för att lösa alla sina uppgifter, både inom och utom landet. Därför är det glädjande att de allra flesta beslutat sig för att stödja de nya avtalen, skriver Tolgfors i Svenska Dagbladet.

Uppåt för flyget

Det ser generellt mycket bra ut i flygbranschen. Under de senaste månaderna har flygresandet ökat mer än förväntat – och branschen hoppas nu på ett gediget uppsving efter de gångna årens ekonomiska nedgång.

Enligt Swedavia (föredetta LFV) så har flygresandet ökat med så mycket som tolv procent sedan förra året. Myndigheten har då jämfört resandet under september månad i år och i fjol. Utrikestrafiken är det resande som ökat mest – med hela 16 procent. Den person som i dagens läge besöker Swedavias hemsida möts med

en mängd positiva nyhetsnotiser som skyltar med ökning på många svenska flygplatser.

SAS är ett av de bolag som varit i hårdast blåsväder under den ekonomiska krisen. Men nu ser det ut att kunna bli en förbättring i det skandinaviska bolagets ekonomi. SAS planerar bland annat att starta två nya långdistanslinjer till Shanghai och New York. Flygbolaget har också fått erfara pilotbrist under hösten – något som kanske kan ses som en god trend i en bransch som annars varit tyngd av uppsägningar och nedskärningar.

A380 på Arlanda



Foto: Danilo Metzger Adriasola

Världens största passagerarflygplan Airbus 380 landade för första gången på svensk mark i september månad. Besöket har beskrivits som historiskt och uppståndelsen var stor på Stockholm Arlanda flygplats - dit många stockholmsbor begivit sig för att få en skymt av tvåvåningsflygplanet.

Flygmaskinen ägs av Lufthansa och var en av flera provflygningar med avsikt

att pröva den operationella förmågan hos jätteflygplanet. Det är nämligen inte helt enkelt för en flygplats att ta emot ett flygplan av A380:s storlek. Först måste bordningssystem och gater vara anpassade för flygplanets flygkropp och vingbredd. Vingbredden i sig motsvarar en mindre fotbollsplan, och av detta skäl är uppdraget inte helt enkelt.

Varje flygplan skapar också turbulens när det flyger och särskilt vid landning (så kallade ändvirvlar). Ju mer ett flygplan väger desto mer turbulens alstras. Alla större tyngre flygplan skapar tillräckligt starka ändvirvlar för att orsaka farliga situationer för andra flygplan. A380 är så tung att flygmaskinen fått en egen turbulenskategori. Övrig trafik måste därför separeras mer än vanligt.

Historisk händelse

Besöket på Arlanda har kallats en milstolpe i svensk flyghistoria, och många drar paralleler till när den första jumbojeten anlände till Skandinavien.

Airbus 380 har flugit över svenskt luftrum i några år redan - men detta är första gången som flygplanet tagit mark. Om det blir aktuellt med trafik till och från Sverige så kan passagerarna bereda sig på en speciell resa. Med två långsgående våningar kan flygplanet ta ombord hela 525 passagerare.

... och till och med maten blir bättre!

En helt ny svensk innovation ska få dig att må och äta bättre på resan till semestern - och Airbus 380 blir det första flygplanet att utrustas med tekniken.

Uppfinningen kallas Cair. Det är ett luftfuktningssystem som ska motverka obehaget och problemen som följer med långa flygresor i trånga flygkabiner. Det är nämligen svårt för moderna flygplan att återfukta den cirkulerande och trycksatta luften framgångsrikt. En semesterresare kan i dagens läge räkna med luftfuktigheter på runt fem procent. Det går att jämföra med att jordens torraste öknar har en luftfuktighet på tio procent.

Med den nya tekniken kommer kabinen kunna komma upp i hela 25 procents luftfuktighet. En överraskande framgång



är också att maten kommer smaka bättre efter att ha tillretts i den fuktigare luften. - Förutom att man sover bättre och mår bättre i största allmänhet så påverkar luftfuktigheten hur maten

smakar. Gommen behöver fukt för att smaklökarna ska kunna uppfatta smak, berättar Ulf R Liljenberg, marknadschef på företaget bakom Cair, för Metro.

Text samtliga nyheter: Martin Trankell

Hemvärnsflyget över Södertälje



Hemvärnet övar regelbundet tillsammans för att säkerhetsställa beredskapen och kompetensen hos sina soldater. I september månad var det dags för Tæliehus hemvärnsbataljon i Stockholmsområdet att rycka ut och öva i Södertälje hamn. Som flygspaningsunderstöd fanns två FFK-flygplan i luften under större delen av övningen.

Så samlades vi äntligen för vår bataljons första KFÖ (Krigsförbandsövning). Hemvärnet har under flera år genomgått en omstrukturering – den nya övningsformen är koncentrerad till ungefär en veckas övning per år. Vår bataljons soldater och vi i flyggruppen ryckte in på onsdagskvällen, och vi blev snabbt förlagda i logement.

Gröntjänst

Under de inledande dagarna genomförde vi vårt baskrav av vapenutbildning – vilket bestod av skjutövningar med pistol. Under resterande tid övades framryckning i terräng, formationer,

sjukvård och posttjänst – allt tillsammans med två glada följeslagare från Frivilliga Motorcykelkåren (FMCK). Dagen fick också ge tid åt lite tidig grovplanering inför helgens skarpa flygövningar. Knutpunkter i närområdet plottades på våra flygkartor och vi tittade närmare på målområdet.

Inledande rekognosering viktig

Dagen innan den skarpa övningen var bataljonen på större skjutövning utanför målområdet. Vi begav oss däremot i minibuss ut till gräsfältet Väingsö för veckans första inledande flygövningar. Vi hann med rekognosering av flera större broar och färjor i området – men även framryckningsvägar och själva målområdet i sig.

På lördagen var det äntligen dags. Sent kvällen innan hade order utdelats till samtliga soldater. Scenariot för övningen var att mindre grupper planerade sabotage mot fartygstransporterna i Södertäljes sydhamn och inne på Scaniaområdet.

Hemvärnet hade därför kallats in för att skyddsbevaka området.

Spanade åt marktrupper

Trupperna på marken avancerade in i området ungefär samtidigt som vi gjorde den första överflygningen. Det var svårt att skilja på vän eller fiende från luften – men vi rapporterade kontinuerligt alla förändringar. Bandvagnar och terrängfordon var lättare att se.

Under dagen bytte våra två flygplan av varandra. Det beordrades flera övervakningsuppdrag inne på området och uppgifterna var kluriga och svåra. Det är inte helt lätt att hitta enskilda människor från ett flygplan. Ett ”eldöverfall” skedde också mot soldaterna som vi fick titta närmare på. Det blev ett intensivt och intressant arbete då Södertäljes tätbebyggda område också är bullerkänsligt. Men när dagen var slut hade bataljonen framgångsrikt övat och även konstaterat att det surrande flygplanet ovanför fyller en viktig funktion.

FIG-Stockholm övade flygning i mörker

Text: Martin Trankell

FIG-Stockholm övade flygning i mörker

Carl von Rosen Johansson är nybliven medlem i Stockholms FIG-grupp. Han genomförde sin första mörkerövning under oktober månad mellan Bromma och Eskilstuna flygplats.

Det var ganska blåsigt och det låg ett molntäcke strax över 2000 fot. Efter starten från bana tolv, såg vi hela Stockholm lysa upp – något som såg helt underbart ut. Efter utpasseringen ur kontrollzonen hade det blivit riktigt mörkt. Vi hade väldigt få referenser eftersom Mälaren saknar belysta föremål och lampor. Strängnäs var ett bra

riktmärke i höstmörkret. Det blev enklare att urskilja konturerna mellan land och sjö bara efter någon minut. Vi förstod lätt varför piloter behöver ha så låg ljusnivå som möjligt inne i planet.

När vi närmade oss Eskilstuna var det dags att tända belysningen med hjälp av bärväg.

Övning ger trygghet

För mig var det första gången, vilket gjorde det extra spännande när vi räknade sekunderna. Redan efter fem sekunder började jag tvivla på att ljuset skulle tändas

och efter ungefär åtta sekunder började min hjärna febrilt fundera på alternativa lösningar.

Efter tio sekunder såg vi hur inflygningsljusen till bana 36 tändes och jag fick en riktigt wow-upplevelse. Efter några sekunder till kunde vi se banljusen och tröskeln.

Vid landningen fick jag känna på hur svårt det faktiskt är att landa i mörker och byig vind utan PAPI. Jag känner mig tryggare med min egen mörkerflygning efter min första övning med FIG-gruppen.

Text: Carl von Rosen Johansson

Norra Norrland runt när Västerbotten övade

Navigations- och kortfäldslandningar var temat när Västerbottens FIG-piloter gjorde en tvådagars övning den 28 till 29 augusti.

Fem maskiner och elva piloter samlades på Gargnäs flygfält på lördagsmorgonen. Efter den obligatoriska kaffetären och mackan, berättade länsflygchef Lennart Ingman om helgens övning. FIG-chef Janne Holmner och operativ flygchef Bengt Bergsten kollade upp så att kartor, brytpunkter, gradtal och frekvenser var rätt. Det skedde även en kontroll av besättningarnas och flygplanens papper.

Träffade Norrbottens piloter

Första övningen var att navigera i fjällnära träng samt flyga i områden där de flesta var obekanta med terrängen. Start med sju minuters separation mot Arvidsjaur via Arjeplog-Laisvall-Jäkkvik-Hornavan. Lågt i tak på vissa delar av sträckan gjorde flygningen mer utmanande. Därefter skedde tankning och ytterligare planering i Arvidsjaur, där full aktivitet rådde med åtta skolflygplan som var igång samtidigt.

Nästa etapp gick till Jokkmokkbasen där vi stämt träff med Norrbottenskollegorna. Det var ingen aktivitet i restriktionsområdet R02 (Raketskjutfältet) denna dag. Vi

fick ett mycket stort mottagande av Bror Tingvall och Ingemar Grenemark – och kaffepannan stod och väntade.

Rekordbesök

Den slutliga etappen för dagen blev till Vuollerim. Det sista flygplanet hann ej landa på Vuollerimfältet innan ungdomar med cyklar, familjefäder med barn samt hela familjer med bilar kom oss till mötes. Fältet ligger mycket centralt i kanten av samhället. Alla var mycket intresserade och tyckte det var väldigt roligt att få besök. Det sades att det aldrig hade varit fem flygmaskiner på besök samtidigt.

Varje pilot fick nu starta och göra studs och gå, samt full stopp landning på fältet som är 580 meter långt och 25 meter brett. Alla klarade uppgiften galant – och kvällen avslutades med bastu och god middag.

Kortfäldsövningar och Hasses minne

Söndag morgon vackert väder. Även nu hade ortsbefolkningen mött upp. En



pressfotograf förevigade oss.

Nästa etapp blev Arvidsjaur med en inflygning över det militära Vidsselfältet. Vi tankade i Arvidsjaur och fortsatte sedan vidare söderut till kortfäldslandningar på det närbelägna Malåfältet. Därefter besöktes Storumans flygfält (före detta Gunnarn) där vi genomförde Hasse Anderssons landningsövning med skiftande resultat.

Sist skedde återflygning till respektive flygplans hemmafält som var Skellefteå, Umeå, Lycksele och Vilhelmina. Flyginsatsgrupperna i Västerbotten skickar en hälsning och ett stort tack till kollegorna i Norrbotten.

Text och foto: Lennart Ingman
Länsflygchef i Västerbotten

Ny medarbetare på Kårstaben

Johanna Wintzell har ett förflutet inom Young Pilots och ska arbeta med ungdomsatsningen.

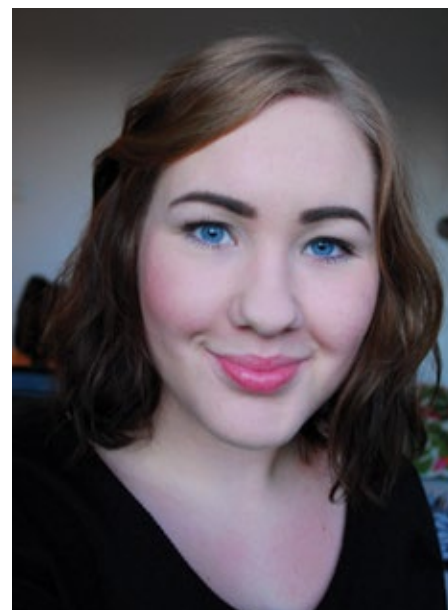
Jag är en glad och självgående 19-årig tjej som kom in i FFK via Bungelägre 2007. Där blev jag frälst på flyget och har sedan snart två år tillbaka varit ordförande i Young Pilots Stockholm. Förutom Young Pilots ägnar jag fritiden främst åt vänner, pojkvän och familj – men det blir en del flygrelaterat.

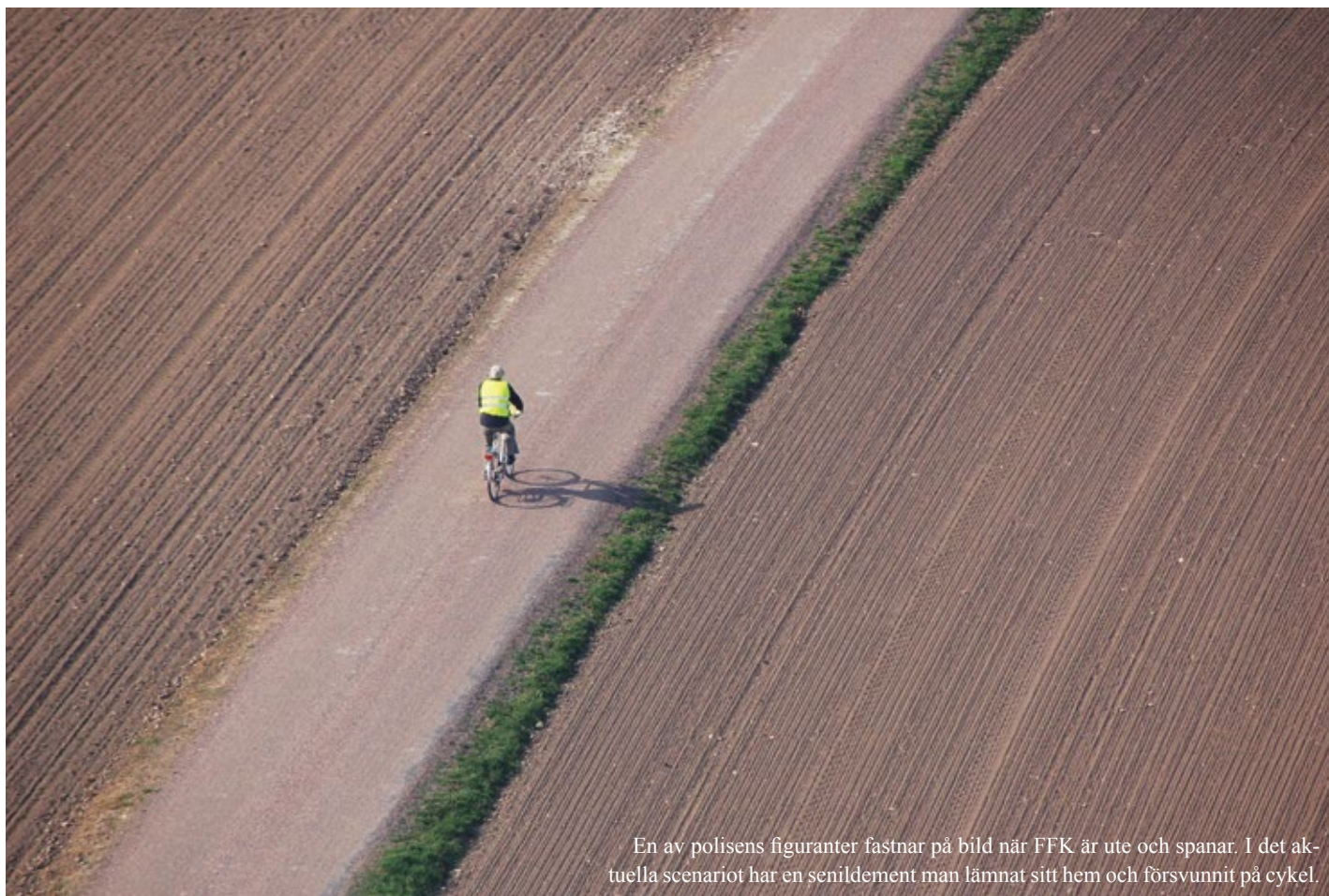
På kårstaben kommer jag att ta över allt ansvar för Young Pilots runtom i landet och kommer bland annat att jobba med att söka bidrag och fonder för de läger och aktiviteter som anordnas. Det ligger också på min uppgift att stötta den ungdomsverksamhet som kommit igång och hjälpa organisationen framåt.

Samtidigt ska jag försöka hjälpa till att starta upp verksamhet i de län där det finns intresse.

Min vision för Young Pilots är att det ska vara en ungdomsorganisation som är åtråvärd för ungdomar att gå med och stanna kvar i. Jag vill öka möjligheterna för FFK:s ungdomar att hjälpa till att organisera sig för bästa samhällsnytta. Många ungdomar tycker att det vore väldigt spännande att få hjälpa till som spanare, navigatörer eller få sköta TBOS på FFK:s övningar. Min ambition är att hjälpa Young Pilots och Senior Pilots runtom i landet att intergrera mer fullständigt. Med nytänkande ungdomar och erfarna piloter kan vi gå hur långt som helst!

Är du intresserad av att starta upp Young Pilots i ditt län? Kontakta mig!





En av polisens figuranter fastnar på bild när FFK är ute och spanar. I det aktuella scenariot har en senildement man lämnat sitt hem och försvunnit på cykel.

FFK letar försvunna personer

Fjölårets regionala samövning (RSÖ) har lett till ett ökat samarbete med polisen i Skåne. Bland de myndigheter, som medverkade fanns några intresserade kommissarier från polismyndigheten. I år genomfördes därför en övning ombesörjd av FFK i syfte att utveckla taktiker i syfte att understödja polisens arbete.

Bengt Olle Nilsson, länsflygchef i Skåne, höll tillsammans med FFK-kollegan Ulf Thurban ett inledande möte med poliskommissarie Peter Martin och polisinspektör Lars-Gunnar Björnqvist under våren. Peter arbetar som vakthavande befäl hos polisen i Skåne – något som innebär att han fattar beslut om de tillgängliga resurser, som finns till förfogande för polisen. En öppen diskussion fördes därför om FFK:s eventuella roll i det polisiära arbetet – och

i vilka situationer flygplanen kan komma till nytta.

Resultatet av mötet blev slutligen att en gemensam övning planerades där besättningarna tillsammans med polisen skulle leta efter försvunna personer under olika former.

Svåra uppdrag

Det är inte helt lätt att förbereda sig på de olika situationer som kan uppstå under eftersök av personer. Det handlar inte alla gånger om försvunna människor som vill bli hittade, utan även människor med psykiska problem eller personer som befaras vara självmordsbenägna. Det bestämdes därför att övningen skulle innefatta fyra olika moment, som innefattade flera tänkbara situationer.

En besättning utan tillförlitlig kommun-

ikation kan inte heller särskilt effektivt leta efter försvunna människor. Polisen bidrog därför med handburna radiostationer av typen RAKEL och FFK:s besättningar kunde använda det digitala fotosystemet TBOS, där bilder direkt laddas över från flygplanets kamera till en markbunden station.

Vilsna människor och gömda bilar

Övningarna fortlöpte framgångsrikt under dagen. Under den första flygningen låtsades två figuranter ha gått vilse, den ena var skadad och nedkyld. Flygplanet startar strax efter tio på förmiddagen och eftersökningen kunde påbörjas. De båda vilsna hade kontakt med polisen via sina mobiltelefoner och snart kunde de berätta om ljud från ett flygplan. Efter bara drygt en halvtimme efter start hade flygplanet



hittat de båda, skickat bilder med TBOS och lämnat en utförlig vägbeskrivning och exakta koordinater till platsen.

I den andra övningen blev det litet svårare. En självmordsbenägen person hade lämnat sitt hem i bil och svarade inte på telefon. Dock lyckas polisen pejla mobiltelefonen till ett mindre område. Nästa flygplan var snart i luften och spanade efter en grå Volvo. Efter en del turer i området hittades bilen – denna gång efter lite knappt en timme. Polispatruller kunde leda till området och efter ytterligare en halvtimme hade personen återfunnits ett 50-tal meter från bilen.

Den tredje övningen (som på grund av tidsbrist blev den sista) omfattade en senildement person som givit sig av på cykel i okänd riktning. Besättningarna utgick från att personen hade följt vägar – men eftersom mannen varit borta i en timme blev det geografiska området stort. Besättningen anlände till området strax efter klockan fyra och påbörjade så kallat

parallellsök. Efter en kvart hittades en person som stämde med signalementet. Flygplanet följde därför personen i tio minuter och lämnade kontinuerliga rapporter till fältstaben på marken.

Positiva ord från polisen

Poliserna Peter Martin och Lars-Gunnar Björnqvist beskriver i ett utlåtande i samband med övningen FFK som ”en mycket proffsig organisation med ett starkt mandat förankrat hos flera myndigheter och organisationer. Under denna övningsdag visade FFK prov på stor kompetens och god förmåga, som polisen skulle kunna använda sig av vid främst livräddande uppdrag men även i samband med andra polisiära arbetsuppgifter.”

I utlåtandet konstateras även att RAKEL och TBOS fungerat mycket bra och att kommunikationen varit god. De poliser som uttalat sig har alla uttryckt sig positivt om FFK:s insatser och såg en stor nytta i att använda organisationen i polisiära insatser

Skarpt uppdrag

Ett skarpt uppdrag uppkom under september, och den jourhavande FFK-besättningen fick rycka ut. Flygspaningen gick över Oppmanasjön norr om Kristianstad under ett flertal timmar – där en man saknades. Tragiskt nog hittades inte mannen denna gång av polis eller flygplan, utan hittades dagen efter omkommen av personer i området. Men polisen ser positivt på framtida uppdrag, och avslutar sitt utlåtande med positiva ord.

”Sammantaget sett anser undertecknad Peter Martin och L-G Björnqvist att det positiva utfallet av samarbetet mellan polisen och FFK skapar goda förutsättningar för att på ett effektivt sätt använda sig av FFK vid eftersök av försvunna personer. Detta i synnerhet i de ärenden då polisflyget av någon anledning inte kan komma.”

Text: Martin Trankell
Foto: Bengt-Olle Nilsson
och TBOS-besättningarna

Flygning på *Nya Zeeland*



Sanna Karlsson var 19 år när hon tog med sig sitt färskaste flygcertifikat och flyttade till Nya Zeeland. Som au-pair hamnade hon hos en flygintresserad familj och fick en naturlig väg in i det Nya Zeeländska flyglivet. FFK-Nytt mejlade henne för att höra hur det är att bo och flyga på det södra halvklotet.

Hej! Kan du berätta lite allmänt om dig själv?

Jag föddes i Kista 1989. Två år senare föddes min syster och kort därefter flyttade familjen till Söderköping och har blivit kvar där sedan dess. Min mamma jobbar med Human Resources på Stadium och pappa är sektionschef på TeliaSonera.

Hur utvecklades ditt flygintresse?

Jag har alltid varit fascinerad av flygning och när jag fyllde 15 fick jag en flygtur av mina föräldrar i födelsedagspresent. Jag flög från Norrköping-Kungsängen och på samma fält finns det segelflygsverksamhet. Några månader senare såg jag en

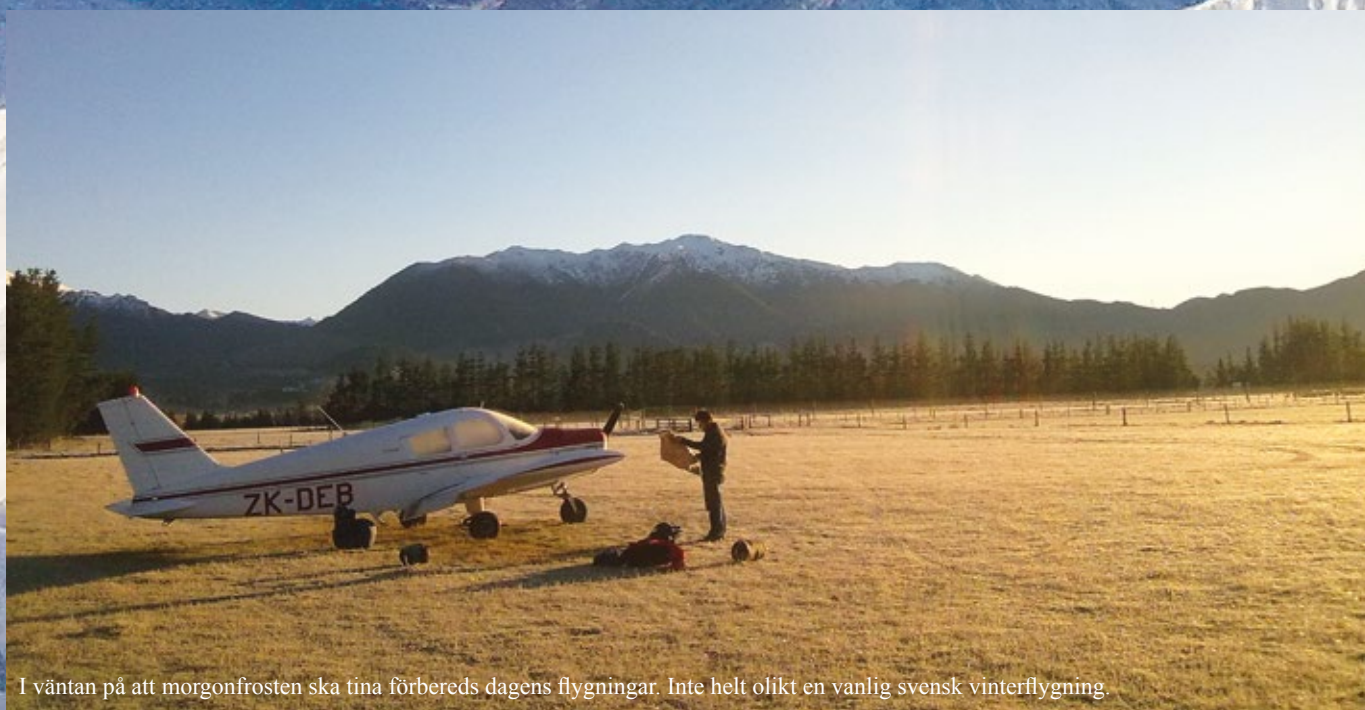
notis i tidningen om att Norrköpings Segelflygklubb hade öppet hus – jag åkte dit, gjorde en provstart och fastnade direkt. En av medlemmarna på klubben tipsade mig om att det fanns flyggymnasium med riksintag – så jag tog chansen och sökte. Jag blev kallad till de psykologiska och medicinska testerna och blev godkänd. Några månader senare fick jag besked om att jag blivit antagen till flyggymnaset i Arvidsjaur. Sommaren 2006 fick jag äntligen mitt segelflygcertifikat och ett par veckor efter det åkte flyttlasset upp till Norrland.

Hur var utbildningen?

Det var en stor skillnad mellan Bergfalken – flygplanet jag genomfört min segelflygskolning på – och den Cessna 172 (och senare även C172-RG) som vi flög med i Arvidsjaur. Det var inte bara flygpasset som kom igång fort utan även teorin. Efter en snabb genomgång av PPL

böckerna började vi med CPL teorin. De två åren i Arvidsjaur flög förbi – både bokstavligt och bildligt talat. Starka minnen är somrardagarna med kortfältsländningar på korta norrländska gräsfält, första EK-flygningen, långnavigering till Kiruna (med avstickare till Lappporten och Kebnekaise), första mörkerpassen, vinterdagarna då det var för kallt för att flyga, RG-inskolningen, lågflygning och alla andra flygningar runtomkring Arvidsjaur med omnejd. Utbildningen var tuff och intensiv och vissa gånger kändes det som en enda lång uppförsbacke, speciellt med teorin. Men det var även två år med många spännande och nya upplevelser som sent kommer att glömmas.

Efter utbildningen flyttade jag tillbaka hem till Söderköping i ett halvår och jobbade samtidigt som jag fixade med allt som hade med resan till Nya Zeeland att göra. Efter de två intensiva åren i Arvidsjaur kändes flyget inte lika kul och



I väntan på att morgonfrosten ska tina förbereds dagens flygningar. Inte helt olik en vanlig svensk vinterflygning.

lättasamt längre. Jag bestämde mig för att ta ett uppehåll för att känna efter om det var något som jag skulle sakna och om det var något jag verkligen ville satsa på.

Varför åkte du till just Nya Zeeland?

Att det blev just Nya Zeeland var en slump. Jag ville åka till ett engelsktalande land – men Storbritannien kändes för nära och USA lockade inte så mycket. Efter litet Googlande hittade jag en svensk au pair-förmedling på Nya Zeeland och skickade en intresseanmälan. Efter lite mejlande och några telefonsamtal fick jag ett svar som berättade att förmedlningen hittat en passande familj – en familj som också hade ett stort flygintresse. På den vägen var det.

I januari 2009 bar det alltså av till Nya Zeeland, och under den drygt 25 timmar långa flygresan undrade jag mer än en gång vad jag verkligen gett mig in på. Efter en orienteringskurs i Auckland var det därefter dags för mig att bege mig ännu mer söder ut till min nya värdfamilj. Familjen jag kom till bodde utanför Balfour, Southland. Balfour har ungefär 130 invånare och ligger ett par timmars bilfärd söder om det litet mer kända Queenstown.

Hela familjen har ett stort flygintresse. Pappan och båda hans föräldrar flyger. Det gör även barnens morfader och de-

ras morbror. Värdfamiljen äger en egen Cessna 180 – utrustad med sporrhjul och massiva bush-hjul.

Hur var det första året?

Det främsta minnet från den första tiden på farmen var första gången vi besökte deras fritidsstuga. Jag hade bara varit hos familjen i ett par veckor när pappan en dag sa:

– The weather is looking good for the weekend, let's go to 'the Bay'.

Martins Bay, som han syftade på, ligger på västkusten ungefär 25 kilometer norr om Milford Sounds. Det finns ingen väg till platsen så det enda sättet att ta sig dit är till fots eller, som i det här fallet, med flygplan. Flygturen till Martins Bay är en av de mest spektakulära flygningar jag någonsin gjort. Det är svårt att beskriva naturen med ord. Det låter ganska klyschigt att säga att bilder inte gör det rättvist – men det är också sanningen.

Jag tog en promenad den första dagen. Jag fick uppmaningen "Stay on the tracks at all times because if you get lost we will never be able to find you, OK? Have a nice walk!"

För mig kommer Martins Bay alltid att vara ett litet paradys på jorden. Det ligger mitt i ingenstans omgivet av en fantastisk orörd natur – med Tasmanhavet till väst och utan kontakt med omvärlden. Det är

en av få platser där du kan gå omkring och uppriktigt ifrågasätta om någon människa tidigare varit där.

Under mitt första år på Nya Zeeland åkte jag även till Omarama – vilket är lite av ett måste för er segelflygare som besöker landet. Där jag hade turen att träffa Bo ("or Bosse, as you would say in Swedish"), en svensk instruktör som har bott på Nya Zeeland i nästan 30 år. Första dagen bjöd på en 2.5 timmar lång flygning med lävågor – vilket var en ny upplevelse. Andra dagen svek vädret, och Bo tog istället med mig på en guidad tur i hans SuperCub upp genom till Lindis Valley.

Varför blev du kvar på Nya Zeeland?

När jag först åkte till Nya Zeeland tänkte jag bara vara borta i ett år – resa hemåt via Australien och Asien och börja plugga igen till hösten. Men ju längre jag var på Nya Zeeland, desto mer ville jag stanna kvar. Jag började närma mig slutet hos familjen på farmen och visste inte riktigt vad jag ville göra eller vart jag skulle ta vägen. När en kompis i samma veva flyttade till Wanaka i Central Otago förslog hon att jag skulle följa med. Sagt som gjort – vi flyttade till Wanaka och jag hittade en ny familj som jag började jobba hos. Jag fick också mitt visum uppdaterat genom dem.



Vacker utsikt längs Nya Zeelands majestätiska berg - många betydligt högre än deras svenska motsvarigheter.



Har du börjat flyga på egen hand sedan dess?

Efter ett par månader i min nya bostad i Wanaka började jag bli sugen på att flyga igen. Jag tog därför kontakt med den lokala flygskolan för att konvertera mitt certifikat. Att konvertera sitt JAA certifikat till ett Nya Zeeländskt PPL är inte speciellt svårt. Det som krävs är ett giltigt JAA-certifikat och JAA-medical, en BFR, ett Nya Zeeländskt medical, lite pappersarbete samt en avgift på 55 Nya Zeeländska dollar.

Jag har ett CPL och att konvertera det är lite mer komplicerat. Bland annat är kravet att du har arbetat 250 timmar i kommersiell verksamhet. Eftersom jag inte har någon kommersiell erfarenhet var detta inte ett alternativ för mig. Istället har jag börjat skriva om CPL-teorin. Som tur är får man fortfarande tillgodoräkna sin tidigare flygtid, och kraven för ett Nya Zeeländskt CPL är i princip de samma som hemma.

Finns det någon motsvarighet till FFK hos er?

Jag tror inte det finns någon direkt motsvarighet till FFK. Dock är LandSAR en frivillig organisation som hjälper till vid Nya Zeeländska SAR-uppdrag (Search and Rescue). Detta omfattar även flyguppsdrag i vissa fall.

Hur fungerar klubbflygandet på Nya Zeeland?

Wanaka Flight Training är ett företag och inte en klubb, men bortsett från att företaget äger planen fungerar det mer eller mindre på samma sätt som klubbflygning. Du bokar planet, flyger och betalar efteråt.

Under samma verksamhet finns även Classic Flights för den som vill prova på vintage-flygning i en Tiger Moth, Silver Demon eller en Pits S2 Special för de mer våghalsiga. Wanaka Flight Training har en PA-28 och hyr även in en Cessna 152. Wanaka är ett fantastiskt ställe att flyga på med ungefär en timme till både väst- och östkusten, och med the Southern Alps samt Mount Aspiring (vilket är Nya Zeelands högsta berg utanför Mount Cook-kedjan) på bakgården.

Tiden i Wanaka har hittills bjudit på många turer runtom Wanaka till Mount Aspiring, Haast, Dunedin, Queenstown och liknande – och även en Cessna 206 rating. Framtida flygplaner omfattar en långnavigering längst västkusten till Milford Sound, Doubtful Sound och även Big Bay för att lära mig landa på stränder. När jag frågade Peter Hendriks om strandlandningar fick jag svaret:

- Sure, we can do that. We just have to time

the tides, but that's no problem.

Vem behöver en sjö-rating när det går att landa på stranden? Jag vill även passa på att göra min sporrhjulsrating och inflygning på Tiger Moth.

Vad är dina planer inför framtiden?

Planen för framtiden är att göra klart CPL teorin, flyga ihop de sista timmarna och skaffa mitt Nya Zeeländska CPL. Drömmen just nu är att flyga rundflygningar runt Milford Sounds, Mount Cook, Stewart Island och dylika platser. Kanske blir det en instruktörsutbildning till vintern eller nästa sommar. Precis som i Sverige är det stor konkurrens bland flygjobben och just nu tar jag framtiden lite som den kommer. Som det ser ut nu vill jag stanna i Nya Zeeland så länge som möjligt – men kanske vaknar jag upp en dag och känner att jag vill åka hem.

Intervju: Martin Trankell

Foto: Sanna Karlsson



På besök vid sommarstugan.





Storövning med

Text: Tommy Wirén
Foto: Sven-Inge Ander

En förutsättning för att FFK ska kunna fortsätta utvecklas är att myndigheterna är medvetna om befintlig specialkompetens. Den årliga regionala samövningen (RSÖ) ska verka just för detta – att bryta isen med nya myndigheter och förbättra samarbetet med andra. I år var scenariot att stormen Lovisa drabbat norra Uppland. FFK samordnade och ledde frivilligorganisationernas stöd till myndigheterna.

Dalälven har översvämmat Tierpslätten vid ett par tillfällen. 1916 rodde man till kyrkan i Söderfors och ingen kunde färdas med häst och vagn från Björklinge till Tierp. 1860 var översvämningarna ännu större. 1986 var det också nära. Med dagens infrastruktur skulle följderna bli katastrofala. Detta säger länsstyrelsens deltagare i övningen Karl Barrljung.

Det som hänt förr kan hända igen. Den kraftiga stormen Lovisa, som var årets utgångspunkt för FFK:s regionala samövning hade orsakat omfattande skador på vägar, järnvägar och kraftledningar i norra Uppland och i Gästrikland. En segelbåt hade rapporterats saknad någonstans utanför Upplandskusten och larm hade gått ut om misstänkt radioaktivt utsläpp från Forsmark. Till SOS Alarm kom vädjan om hjälp från sjuka människor som blivit

inestängda i sina hus och var i behov av transport till sjukvården.

Flera frivilliga deltog

Situationen var mycket pressad. Alla myndigheter inom området ville ha en överblick över hur det såg ut för sin planering av insatser. Samhället saknade ordinarie resurser för att klara av en händelse av denna dignitet. En koordinerad insats av frivilligorganisationernas resurser var nödvändig för att myndigheterna skulle kunna planera och prioritera sina insatser.

FFK planerade och samordnade övningen i samverkan med myndigheterna. Från andra frivilligorganisationer deltog Frivilliga radioorganisationen (FRO) och Frivilliga Automobilklubben (FAK) för kommunikation och koordinering av insatser. För sjöräddningsinsatser svarade Sjärräddningssällskapet (SSRS) från Öregrund. Deltagande myndigheter var Länsstyrelsen i Uppland, Sjöfartsverket, Strålsäkerhetsmyndigheten, Räddningstjänsten i Nord Uppland, Trafikverket, samt kraftbolaget Vattenfall.

Årets övning större än tidigare

De regionala samövningarna har blivit mer omfattande för varje år. Till övningen kom flyginsatsgrupper från Stockholm, Uppsala

och Värmlands län och ledningen kunde räkna in sammanlagt 28 piloter och 12 flygplan. På grund av dåligt väder kom inte två besättningar och flygplan från Värmland fram till Tierps flygplats. Ändå flögs 51 insatsuppdrag och 13 navigeringsuppdrag. Under övningen genomfördes SM i precisionsflygning vid Uppsala på banor som korsade banorna för insatsuppdragen. Då flygningarna gjordes på samma höjd fick särskilda åtgärder vidtas för att undvika kollisioner.

Ytterligare restriktioner i luften runt Tierp orsakades av att omfattande fallskärmshopping pågick söder om Tierp från Gryttjoms flygplats. FFK:s piloter visade mycket god disciplin och inga incidenter uppstod.

Intensivt schema

Övningen delades upp i tre delar. Under onsdag och torsdag genomfördes utbildningar och förbriefingar inför uppdragen. Bland annat gjordes ett besök på Trafikverkets driftledningscentral för järnväg i Gävle och under fredag och lördag gjordes insatsflygningarna. Det var tätt mellan starterna då elva uppdrag skulle startas inom 20 minuter. Skälet var att hålla tidsschemat. Söndagen ägnades åt erfarenhetsåtervinning och hemflygning.

myndigheterna



Insatser för vägar och järnväg. (Trafikverket)

Fem olika övningsuppdrag genomfördes med upprepning sex gånger för olika besättningar. Dessa uppdrag eller företag bestod i ett fall av marschledning av hjälpstyrka med bandvagnar på Marma skjutfält. Flygplansbesättningarna ledde bandvagnarna, på vägar som var framkomliga till de hjälpsökande. Detta skedde via radiokommunikation till en radiobandvagn, som i sin tur förmedlade informationen till de undsättande bandvagnarna.

De andra övningarna bestod av rekognosering av stormskadad och översvämmad väg och järnväg samt rekognosering av framkomlig väg till skadeställe eller hjälpbehövande. De hjälpsökande befann sig på ett "försvunnet tåg". Händelsen är fullt tänkbar i ett ödemarksområde då elförsörjning och mobiltelenät har slagits ut.

Trafikverket har skrivit en fullständig rapport med utvärdering av övningen. Denna finns med i FFK:s rapport och kan läsas på FFK:s hemsida. Här ges bara en förkortad sammanfattande information om det som främst berör FFK:s insats.

Mål och måluppfyllnad

Att frivilligresurserna bland annat kan:

- Genomföra inspektion via flyg av väg och järnväg och genomföra marschledning av markenheter för att nå skadeplatser.

Dessa mål uppnåddes till fullo. Här ska också tillföras att FFK:s flygskicklighet och upprätthållande av flygsäkerheten förefaller ligga på en mycket hög nivå och med en professionell attityd.

- Att de frivilliga får förståelse för understödda organisationers roller och uppgifter.

Detta uppnåddes enligt vår bedömning främst med FFK-personalen.

Trafikverket ska bidra med att utveckla samverkansformer mellan alla inblandade

intressenter.

Diskussioner har inletts om utveckling av övningsformer och förbättrande av beställnings- och rapporteringsrutiner främst avseende frivilligflyget.

Delmål

Flygbesättning ska kunna;

- Ta emot företagsorder verbalt med stöd av fastställd blankett eller i elektroniskt överförd form med de sambandsmedel som används i Trafikverkets krishanteringssystem samt direkt från särskilt avdelad ledningspersonal.

Besättningarna har rimligt god förmåga, efter mer systematisk feedback kan ytterligare förbättring uppnås.

- Avspana väg och järnväg enligt anvisningar i "Handbok för FFK i rekognoseringsflygning av skador på infrastruktur" samt avseende landsväg inhämta underlag för att planering och beslut om omledningssträckor.

Mycket god förmåga.

- Dokumentera skador på infrastruktur genom översikts- och detaljbilder och överföra dessa till mottagarna genom TBOS eller överföring efter landning.

Förmåga att skapa referens till de i och för sig utmärkta detaljbilderna genom översiktsbild och/eller positionering behöver utvecklas. Inte minst när GPS-stödet i TBOS saknas eller inte fungerar eller då bilder överförs på annat sätt.

- Rapportera verbalt och skriftligt utifrån grundläggande kunskaper om respektive trafiksystem och därtill hörande fackuttryck. Vid rapportering används positionering enligt RT90 eller polär angivning i kartbilden samt svensk bokstavering.

Formerna för användandet av RT90 systemet behöver utvecklas och sambands-

diciplin/frasologin ensas.

Det är av stor vikt hur markmålen läggs ut för att ge kvalitet i övningen. Om möjligt bör banorna kontrollflygas av övningsledningen. Överförandet utav uppdrag/företagsorder från myndigheten till flyggrupperna bör genomföras enligt metod som är troligare att användas i skarpt läge vid nästa övning.

Större vikt ska läggas vid analys av bildmateriale för återkoppling till besättningarna så att fototekniken kan utvecklas. Manual för signalering har efterfrågats, detta har Myndigheter för samhällsskydd och beredskap (MSB) noterat och erkänt som en möjlig uppgift för dem.

Signalstyrkan i 3G systemet var på vissa platser obefintlig eller svag detta innebar att bildöverföring med TBOS (direktöverföringssystemet för kameror) omöjliggjordes eller försvarades. Kapaciteten vid växelvis användning av ICE-net och 3G bör utredas vidare vilket kan behöva stödjas av Trafikverket eller MSB.

Utbildning i användandet av RT90-systemet genomförs enligt överenskommen modell (Angivning i ruta).

Övrigt

Deltagarna uppskattade att spelet lades på ett sådant sätt att det var möjligt att leva sig in i händelserna. RAKEL-systemet fungerade bra från flygplan och upplevdes som lättanvänt av all personal. Enda undantaget utgjorde av felfunktion på en adapter avsedd för inkoppling.

Momentet att leda markfordon (bandvagn) från flygplan upplevdes som lärorikt och roligt av både piloter och bandvagnspersonal.

Översvämningar

Hedesunda och Bramsöfjärden var översvämmade. Rekognosering av översvämningarnas omfattning och behovet av undsättning av människor och djur skulle göras. Rekognoseringarna genomfördes av tre grupper och Värmlandsgruppen var först ut. Gruppen ombads att beskriva platserna verbalt utifrån någon plats på kartan – till exempel en kyrka, ett specifikt vägskäl och så vidare. Gruppen var väldigt tydlig med platsbeskrivningarna. Rapportering skedde med Rakel och sambandet var av högsta kvalitet.

Uppsalagruppen hade fel på anslutningsutrustningen på sin RAKEL-telefon så rapporteringen blev tidvis avbruten.

Stockholmsgruppen rapporterade både med koordinater och platsbeskrivning. Sambandet var av högsta kvalitet. Både Värmlands- och Stockholmsgruppen sände foto till ledningsplatsen via TBOS. FFK kommer att förbli en resurs som vi ska och har värnat om.

Ansvarig: Länsstyrelsen

Sjöräddning.

Sjöräddningsuppdraget genomfördes mycket bra och samverkan med Sjöräddningssällskapet fungerade väl. Flygplanen var försedda med yttre antenn vilket gjorde att kommunikationen med sjöradion inte innebar några som helst problem. Rapporteringen från flygplanen var entydig och koncis.

Ansvarig: Sjöfartsverket

Strålningsmätning

Besättningarna fick före uppdraget en förkortad teoretisk utbildning i strålningsmätning. Därefter fick tre besättningar ett pass flyginstruktion i hur mätningar ska genomföras. Efter denna övning har FFK fått i uppdrag av MSB att genomföra mer omfattande utbildning av piloter i Uppland. Mätningarna gjordes med ett självregistrerande instrument i flygplanet som sände mätdata till en kontrollcentral. Resultatet av mätningarna var godtagbart.

Ansvarig: Strålskyddsmyndigheten

Räddningstjänstinsats

Besättningarna skulle flyga till en gård med hjälpsökande och därifrån söka efter framkomliga vägar till uppställningsplatsen för räddningsfordonet. Fordonet leddes därefter till gården. Kommunikationen skedde via RAKEL utan problem med undantag av ett kortare avbrott under en insats. Ledningen av fordonet skedde med god framförhållning och fungerade bra.

Ansvarig: Räddningstjänsten i Nord Uppland

Kommunikation och bildöverföring

Under övningen användes RAKEL-radio, flygradio och sjöradio. RAKEL fungerade utan problem med undantag från ett par övningar då glapp hade uppstått i kontakten mellan telefon och headset. Det gick inte att få medhörning mellan pilot och spanare i del flygplan. Orsaken är konstruktionen av manöverboxen mellan Rakel telefonen och headset. Detta kommer att åtgärdas så att besättningen kan, med en ny typ av box, välja mellan medhörning eller inte. Genom att RAKEL fungerar mellan flygplan och mark finns nu ett system som kan ersätta radiosystem B96 som ofta har givit upphov till problem under övningar.

Besättningarna från Stockholms- och Värmlands län tog bra bilder med TBOS. Problem med sändningen från flygplanet uppstod genom att 3G-näten runt Tierp är dåliga. Comviq fungerade inte tillfredsställande men IC gav bättre resultat. Besättningarna från Värmland hade en äldre typ av dator som de hade svårt att få fungera. På sikt kommer FFK köpa mindre men kraftfullare datorer som fungerar bättre.

Slutord:

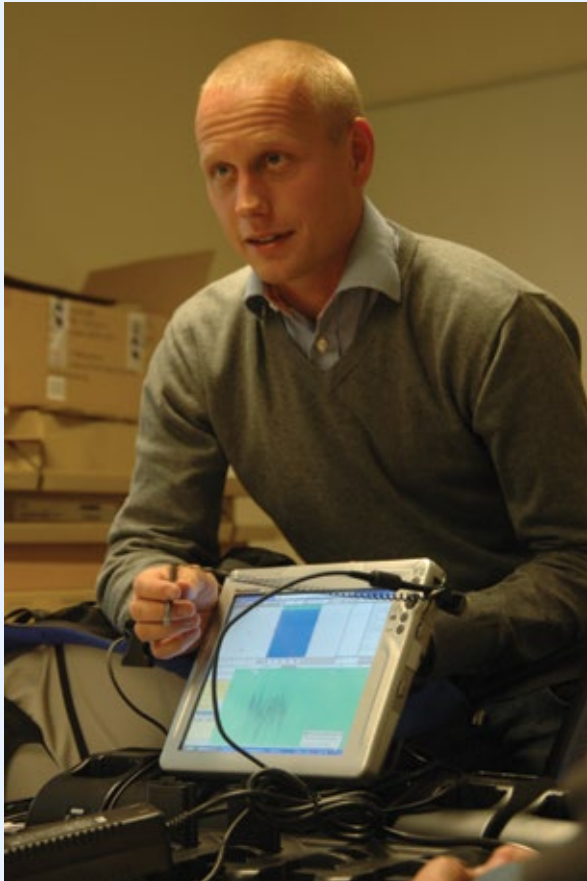
FFK vill tacka alla besättningar för mycket professionella och goda insatser samt framföra ett stort tack till alla myndighetspersoner som kraftfullt bidragit till övningens genomförande.





Nedan till vänster: Jan Johansson från Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) demonstrerar de spaningsresultat som SSM kan tillgodogöra sig efter att FFK har gjort en akut flyginsats. FFK kommer att utgöra en viktig sensor som har stor betydelse för SSM i deras landsomfattande krisberedskap.

Nedan: Karta, karta, karta! Alla förberedelser är viktiga – speciellt när uppdraget är krävande.



Ovan: Headset och utrustning förbereds inför flygning.

Till vänster: Iförda räddningsdräkter och uppblåsbara flytvästar briefar en FFK-besättning det kommande flygpasset. I den gula väskan finns en räddningsflotte.

Andra bilden till vänster: En Cessna ställer upp för start samtidigt som en Piper förbereds för flygning.

Minilumpen!

Till FFK:s hemvärnsgrupper rekryteras inte bara personer med bakgrund inom försvaret. I det nya frivilligförsvaret är det inte självklart att hemvärnets piloter har en fullgjord värnplikt i bagaget. Den som vill bli hemvärnsflygare får därför genomgå en kortare totalförsvarsutbildning – ibland kallad "minilumpen".

Sanningen ska sägas – nervositeten gick inte att dölja. Det var en brokig och osäker skara, som anlände till Bodens garnison en lugn söndagseftermiddag i början av maj. Trots en övervägande majoritet kvinnor bestod gruppen av fem herrar – där mig inräknad. Majoriteten av oss deltagare var blivande lottor, bilkåristor och hundförare (rekryterade genom svenska brukshundsklubben). Efter en snabb introduktion så inkvarterades samtliga deltagare i de så anrika militära logementen. I takt med att lamporna släcktes fylldes våra huvuden med frågor: Hur jobbigt skulle det bli?

Civilister blev hemvärnssoldater

Veckan inleddes med utlämning av utrustning. En hemvärnssoldats utrustning är omfattande. Detta resulterade i ett mindre lämmeltåg av belamrade civilister korsade kaserngården. Efter en svettig stund på logementet var vi äntligen grönklädda. Därefter förväntades vi agera

som soldater och representera försvaret. Inte helt lätt för någon som varit civil hela sitt liv. Eftermiddagen inleddes med lätta och snälla exercisövningar, överlämningar, honnörer och lätt marschering. Flera ofrivilliga skratt kröp fram i leden, när mer eller mindre samtliga snubblade och ramlade i vändningarna.

Vi fick under dagen också stifta vår första bekantskap med vårt vapen - AK4B. Under kvällens övningar bekantade vi oss med vapnet (oladdat naturligtvis) och började repetera den livsviktiga säkerhetsproceduren. Vi var flera som aldrig tidigare hållit i ett vapen – och därför blev kvällen sen. AK4B – eller automatkarbin 4 – är både lång, otymplig och tung. Det tog därför ett par timmar att till fullo behärska hur den skulle bäras och användas.

Rätt nivå på utbildningen

Stämningen på kursen upplevdes alltid som avslappnad och professionell. Det var aldrig tal om några hårdare ord eller orimliga krav från våra befäl – allt trappades upp i en lugn takt som väl fungerade för oss civilister. Detta till trots började gruppen redan under tisdagen bli bättre på att stå i led och lyda order.

Under onsdagen ökade spänningen och allvaret något. I vår utrustning ingick

varsitt personligt ansiktsskydd – och nu var det dags att sätta dessa på prov. Vi inlastades i bandvagn varefter vi kördes några kilometer till ett närbeläget övningsfält. Efter ett par timmar med teori var det dags. Vårt befäl aktiverade en tårgasblandning i en närbelägen stuga.

Inom kort lotsades vi in i den lilla stugan. En tjock skräckinjagande dimma täckte rummet. Men ansiktsskydden gjorde sitt jobb utomordentligt. Några upplevde en lätt brännande känsla kring ansiktsskyddets kant.

Tältdygn nästa

Många av oss visste att torsdagen skulle bli den stora dagen. Efter lunch förväntades vi ställa upp på led och därefter marschera ut i naturen. Därefter väntade två dygn i fält med tältboende under relativt primitiva förhållanden.

Fullt utrustade fick vi återigen hämta våra (oladdade) vapen. Efter en kort genomgång och ansiktsmålning marscherade vi ut i övningsfälten. Många var vi som började dra fötterna efter oss inom en relativt kort tidsperiod. Packningen, som känts så lätt på kaserngården blev tyngre efter den första kilometern. Men vår grupp kämpade på och lyckades innan middagstid nå den utsatta samlingsplatsen. Där intogs en gudomligt god middag tillagad i fältmässiga miljöer.



Efter en mycket händelserik tältresning var vi många som längtade efter sömn. Midnattssolen når inte riktigt Boden, men i maj blir det heller aldrig fullständigt mörkt. Fram mot midnatt lyckades vi äntligen få ihop en eldpostlista för den vedeldade kaminen. Alla kröp därför tacksamt ned i sina sovsäckar – glada att äntligen vara på plats.

Första skjutövningen

Efter en kort och kylig natt fälldes tältet och frukost intogs under morgontrötthet men i positiv anda. Klockan hade inte hunnit bli mycket mer än sju när vi ställde upp på led och marscherade iväg till skjutbanan – ett moment som många sett fram mot. Men samtidigt fanns det en oro bland många av oss för hur det skulle kännas och upplevas.

Skjutningen med AK4 kräver en egen speciell förklaring. Vapnet har en kraftig rekyl – men det är också en tröskel som går

att komma över med träning. Flera var vi som i slutet av dagen tyckte det var riktigt utmanande och intressant att skjuta prick.

Också värt att nämna var att den skarpa skjututbildningen här var frivillig. Vapnet i sig ingav en otrolig respekt och kraft – vilket i undertecknads tankar snarare avskräcker än uppmanar till användning. Mycket bra var också den professionella ledning vi fick från våra befäl. Jag upplevde hela övningen som mycket säker, intressant och positiv.

Gruppen före individen

Efter en långa och slitig sista natt (med figurerade överfall och långa postvakter) var det återigen dags att riva tältet. Rutinen hade nu börjat infinna sig. Försvarets välkända gruppsammanhållning hade redan infunnits sig – och alla gjorde sitt bästa för att hjälpa varandra denna kyliga morgon. Snart satt vi alla i en bandvagn på väg hem – glada åt att snart få ta oss en

duch och äta ett mål mat.

Fältdygnet kändes för mig utmanande men inte omöjliga. Befälen var duktiga på att känna av gruppen och ingen verkade ha utsatts för onödigt stor press. Det hade rakt igenom märkts att vi var frivilliga och behandlades som sådana. Men gruppen hade under veckan höjt sin prestationsförmåga successivt. Det var därför inte utan viss stolthet vi alla avslutade kursen och återlämnade utrustningen i gott skick – vilket skedde under trevligt socialt umgänge med såväl befäl som kurskamrater.

På söndagmorgonen skildes vi med löfte om att hålla kontakten och besöka varandras frivilligorganisationer – vilket vi alla enades om var viktigt och intressant när vi i framtiden började samarbeta under övningar och uppdrag.

Text och bild: Martin Trankell
Hemvärnspilot Tæliehus HvBat



Gärdet i bilder

Fotograf: Danilo Metzger Adriasola

Flygsommaren avslutades för många i samband med tillställningen Stockholms Flygfestival, som hölls på Gärdet. Trots ett halvmulet väder och med litet småkyliga höstvindar blev den stora tillställningen ändå en framgång. Bland annat blev det helikopterflygning av Försvaret, uppvisning av vinctsning av räddningshelikoptern, fallskärms-hoppning och en överflygning av både Spitfire och Flygande veteraners DC-3.

Flygdagen anordnades i centrala Stockholm på grönområdet Gärdet. Platsen är

historisk – då det var här den svenska flygpionjären Carl Cederström steg till väders 1910. Evenemanget firade därför Sveriges 100-års jubileum som en luftburen nation – då historiker räknar Cederströms första flygning som den viktigaste enskilda händelsen som öppnade svenskarnas ögon för flygets framtid.

Många var det därför som drog på smilgropparna, när det gamla flygplanet Bleriot IX fick luft under vingarna – med en vinkande och modig flygförare bakom spakarna!

Bleriot flyger runt Kaknästornet och binder därmed samman 100 år av svensk flyghistoria. Det var på Gärdet som Sverige tog det stora steget in i flygningens värld 1910 – i och med att Flygbaronen Carl Cederström flög som förste svensk.



Formationsflygning går även att genomföra med det vanliga klubbflygplanet PA-28



Mer vemodigt var att evenemanget blev den sista uppvisningen med den ständige flygdagsunderhållaren Bertil Gerhardt i sin Spitfire. Flygplanet havererade senare under dagen i Norge.



Trots 100 år...



... flyger Bleriot fortfarande!



SAR-helikoptern visar vinchning.



Försvaret gästade och genomförde en helikopteruppvisning.

HISTORISK ÅTERBLICK: Världshistoriens enda atomdrivna flygplan



Det kalla kriget sparkade igång en oerhörd utveckling inom flygtekniken. Tryckkabinen, rymdraketerna och förmågan att nå överljudshastighet är några produkter av öst och västs intensiva kapprustning. Mindre kända är de många huvudlösa projekt som grusades i förtid – dels på grund av ekonomiska prioriteringar, men också för att idéerna helt enkelt var för galna. Ett av de mest bisarra och skräckinjagande exemplen är det atomdrivna flygplanet.

Det var radioaktivitetens guldålder. Atomkraften och kärnreaktorerna skulle på sikt lösa världens energiproblem. Framtidssnare förutspådde en tid där allt från bilar till rymdbaser utrustades med kärnkraftsreaktorer. Tidningen "Popular Mechanics" pratade om en magisk "atomande" som

i framtiden skulle hjälpa mänskligheten i energikrävande situationer. Femtioåret var på det sättet en ålder av idealistiskt framtidstänkande.

USA:s militärmakt var inte sen med att haka på utvecklingen. Redan då lurade den första amerikanska atomubåten, U.S.S. Nautilus, under vattnet. Flottans största rival – det amerikanska flygvapnet drömde om en egen motsvarighet. Ett flygplan drivet med atomkraft hade teoretiskt sett en oändlig räckvidd. Flygtiden skulle begränsas endast av besättningens uthållighet och flygplanets slitage. Praktiskt innebar det en flygtid på veckor och möjlighet att nå jordens alla hörn. I en eskalerande vapenkapprustning blev atomflygplanet en ovärderlig nyckel till att dominera himlavalvet.

Skulle avskräcka Sovjet

Men för forskarna var projektet en utmaning utan tidigare motsvarighet. Den inledande planeringen började redan 1946, men det var inte förrän 1951 som den praktiska utvecklingen tog fart. Forskarlaget utprovade då speciella atomdrivna raketer och experimentella motorer. Flygplanet låg än så länge på hyllan.

– Bemannade atomflygplan utgör den svåraste ingenjörsmässiga utmaningen åtagen i detta århundrade, undslapp sig projektchefen B.C. Briant 1954. Men svårigheterna skulle inte hindra forskarna från att försöka. Än så länge var inte den interkontinentala missilen uppfunnen och inget land hade ännu börjat använda satelliter. Ett atomdrivet flygplan baserat på det amerikanska fastlandet skulle nå samtliga



ryska städer inom loppet av några timmar. Det var minst sagt en saftig biff för de amerikanska politikerna – värd mångmiljonbelopp i investeringar.

Stort propellerdrivet bombplan valdes

Två provflygplan utvecklades 1952. Flygvapnet valde att använda det större bombplanet B-36 "Peacemaker" för ändamålet och namngav de båda testflygplanen NB-36H. Den inledande bokstaven stod naturligtvis för "nukleär" - ett ord som klingade både respektingivande och modernt i allmänhetens öron.

Det stora problemet var radioaktiviteten. Ombord på en ubåt eller ett fartyg var reaktorns storlek och vikt oftast ett mindre problem. I ett flygplan är vikten dock avgörande, och de tjocka skyddande blyväg-

garna vanliga i fartyg var för tunga för att kunna installeras ombord på B-36:an. Forskarna bestämde sig slutgiltigt för att dela upp det radioaktiva skyddet och förlägga en stor del av blyskölden närmare cockpit. I det akre bombutrymmet placerades en tre megawatt stark kärnreaktor (som fick bli luftkyld på grund av viktbegränsningar). Hela nossektionen på flygplanet byttes ut och byggdes om. Blyskölden som skulle skydda besättningen vägde tolv ton och var tillverkad av gummi och bly.

Reaktorn provflögs

Besättningens arbetsytta blev samtidigt kraftigt begränsad. Den blylaminerade vindrutan behövde vara närmare en halv meter tjock – annars riskerade besättningen strålskador. Detta medförde att piloten och

hans styrman var de enda som kunde se någonting av världen utanför flygplanet. Den resterande delen av besättningen bevakade system och TV-skärmar – och såg till att reaktorn fungerade väl även under flygning. Vattenfyllda utrymmen placerades också i flygplanskroppen bakom cockpit för att ytterligare absorbera den farliga strålningen. Vad som skulle ske vid ett eventuellt haveri framgår däremot inte av flygplanets specifikationer.

I mitten av 50-talet genomfördes en mängd provflygningar där atomreaktorn testades. Främst var forskarna intresserade av hur radioaktiviteten påverkade besättning och flyginstrument. Flygplanets motorer drevs däremot på traditionellt vis och reaktorn var ännu inte inblandad i flygplanets strömförsörjning.

Motspel från Sovjet

Projektet lamslogs snart av en chockerande nyhet. Tidningen Aviation Week publicerade 1958 en artikel där ett sovjetiskt atomdrivet sjöflygplan beskrevs i detalj. Artikeln rapporterade att det ryska atomflygplanet opererat i Moskvatrakten i flera månader och att uppgifterna bekräftats av flera vittnen från både öst och väst. Särskilt påpekade tidningen att "det sovjetiska flygplanet är en prototyp ämnad åt militära uppdrag som till exempel oavbruten luftövervakning och som avfyringsstation för missiler." Bifogat var också bilder och tekniska detaljer tillhörande flygplanet.

Oroade röster höjdes snabbt i Washington, som påpekade att Sovjet låg många år framför de amerikanska atomforskarna. Politikerna valde att skjuta till ytterligare pengar till det flygande atomplanet. Förhoppningen var att återhämta det ryska försprånget. Det skulle ta många år innan artikeln visade sig vara en välberäknad bluff. Det sovjetbyggda flygplanet fanns i verkligheten inte. Ritningarna som visats var baserade på ett konventionellt ryskt bombflygplan. I själva verket slogs de

ryska forskarna med samma strålningsproblematik som fanns i det amerikanska projektet.

Utsläppsriskerna satte stopp

Det amerikanska projektet avbröts efter de initiala testflygningarna. Bidragande var den ökade medvetenheten om strålnings-skador och risken för radioaktiva utsläpp i händelse av ett haveri. Piloterna kunde heller inte skyddas tillräckligt för att upprepade uppdrag skulle gå att genomföra. Framför allt hade kostnaderna sprungit iväg – flera källor uppger att summorna börjat närma sig mångmiljardbelopp.

Istället ersattes flygplanet potentiella räckvidd av interkontinentala missiler – ett vapen som kunde prestera samma avskräckningseffekt som atombombplanet men till en lägre kostnad. Dessutom inledde Kennedy den kostsamma rymdkapplöpningen, ett projekt som skulle flytta fokus från atmosfären och upp i rymden.

I dag debatteras det om atomflygplanen återigen. Flera vetenskapliga artiklar har utrett huruvida flygplanen har en framtid – och flera forskare hoppas att atom-

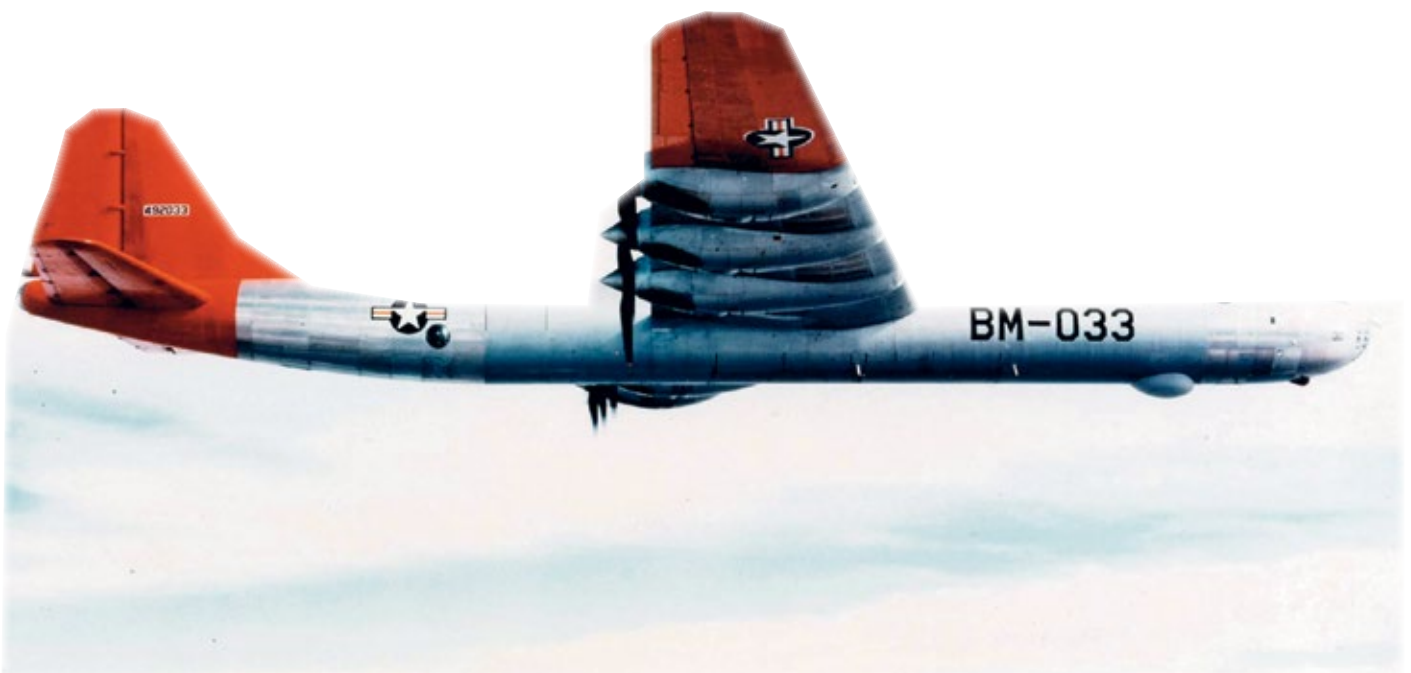
flygplan en dag kanske kan utgöra en lösning på koldioxidproblematiken.

Omtvistad teknik

Flera forskare hävdar att tekniken bör utvecklas för att i framtiden bli ett tänkbart alternativ till konventionella bränslen. Det kan låta knäsig att fundera på atomdrivna flygplan i en värld som fortfarande präglas av Tjenobyl och större flygolyckor. Men det alternativ forskarna funderar på blir bara möjligt om atomtekniken i sig kan bli säker. Många forskare har också hoppat av tankarna efter terrordåden i New York för snart tio år sedan. Riskerna med dagens teknik är helt enkelt för stora.

Oavsett vart forskningen leder kärnkraftstekniken så återstår den stora frågan: Vill vi dela plats med en kärnreaktor på vägen till drömsemestern?

Text: Martin Trankell



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) nål 20kr



M/87 "Natotröja" 80% ull 20% Polyamid storlek 4, 5 och 6, 450 kr storlek 7 och 8, 300 kr



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 350kr 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

Flygmotorn – Ett måste för motorflygaren!

Det är alltid ett kritiskt läge när en motor stannar i luften, men läget är också allvarligt när effekten plötsligt minskar dramatiskt. Därför måste vi alla hantera motorn med respekt och sköta den som ett litet barn. I denna artikel tänkte jag ta upp några punkter kring flygmotorn och några risker som finns.

Bränslesystemet och förbränningen

För att en motor ska fungera bra krävs rätt blandning av bränsle och luft. På de flesta av våra flygplan sitter ett blandningsreglage – med vilken vi kan öppna en ventil som släpper på eller stänger av bränsletillförseln (så kallad Idle Cut Off).

När vi startar motorn har vi oftast reglaget på rik blandning – det vill säga lite mer bränsle än vad som är mest idealiskt för att få ut mesta effekt. Men rik blandning gör oftast motorn mer lättstartad. Förenklat kan man säga att man ”chokar” flygplanet. Problemet med att ha för mycket bränsle i förhållande till luften är att man får oförbrända rester i cylindern som till exempel sot och bly. Detta sätter sig på cylinderväggarna men även på tändstift – något som gör att motorn får sämre verkan. Har piloten riktigt otur kan detta slå ut tändstiftet i en cylinder och man tappar mer än 25% av effekten. Motorn kan också gå riktigt ojämnt och vibrera.

Magring i luften

Om vi i en start med rik blandning stiger upp till 5000 fot utan att magra blir blandningen kontinuerligt rikare och motorn kommer att gå sämre – detta eftersom färre bränslemolekyler brinner i den syrefattigare luften. Då krävs en magrare blandning för att få ut rätt effekt.

Detta gör att vi måste magra, när vi går upp på höjd. Magra kan du göra på alla flyghöjder – eftersom den också är beroende på vilken densitet luften har. En riktigt varm sommardag är luftdensiteten lägre än en kall vinterdag.

Magringen går till så att när du är på rätt flyghöjd minskar du försiktigt blandningen och kontrollerar EGT-mätaren (avgastemperaturmätaren). När denna når max temperatur skjuter du försiktigt tillbaka blandningsreglaget så att temperaturen sjunker med 50-100 grader F. (Tänk på att EGT:n har en viss eftersläpning). Som pilot få du då ut bästa effekt på motorn. Se i din POH för korrekta värden. Saknas en EGT så kan piloten använda varvtalsmätaren och då för man blandningsreglaget till man hör att motorn börjar gå orent och då för man fram blandningsreglaget cirka 10 millimeter så att motorn går rent igen. Denna metod har inte samma precision som den med EGT:n. Det är då bättre att ha en rikare blandning.

Risikfaktorer

Att magra för mycket är inte heller bra. Då får motorn för lite kylning (extra bränsle kyler motorn) och risken finns att motorn går sönder. Därför har vissa mekaniker och klubbar satt en begränsning för magring till 3000 fot så att medlemmar inte ska magra sönder motorn. Anledningen är att en trasig motor är dyrare än kostnaden för bränsleökningen.

På till exempel dieselmotorer finns inget blandningsreglage. Istället sköter flygplanet blandningsförhållandet med hjälp av en dator. Liknande system finns för vanliga flygmotorer (så kallade FADEC-system). Dessa kostar en hel del pengar vilka många klubbar inte har råd med. En icke utmagrad motor under en flygning ger ökad bränsleförbrukning mellan 25-50% vilket måste beaktas under planeringen vid en flygning.

Is i förgasaren

Bränslet från tankarna måste blandas med luft för att få rätt sammansättning. Detta justerar vi med hjälp av blandningsreglaget som ändrar hur mycket bränsle som ska blandas med luft i förgasaren.

Detta är en gammal men beprövad teknik

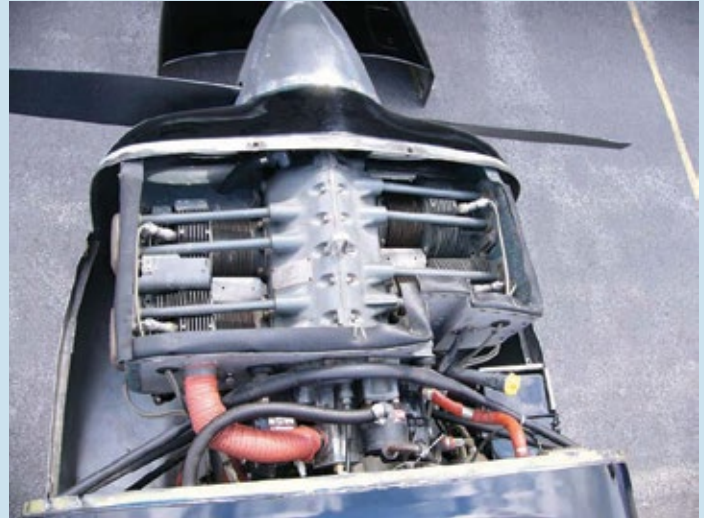
med kända riskfaktorer. Under den period på året vi befinner oss i, hösten, då temperaturen är nära noll med hög luftfuktighet ökar risken för förgasarris dramatiskt. I förgasaren finns en avsmalnad kallad ”venturi” som gör att systemet suger ut bränsle och blandar det med luften. I detta skede sjunker temperaturen i förgasaren. Då luften är mättad med fukt och temperaturen sjunker kommer vatten att fällas ut och frysa i förgasaren.

Is i förgasaren gör att mindre bränsleblandad luft når cylindrarna. Resultatet blir att effekten minskar och vi kan få det jobbigt att flyga. Förgasarris kan även förekomma på marken vid taxning och under sommardagar. Som åtgärd för detta finns förvärmning. Det är ett reglage som gör att vi tar in luft från motorutrymmet som är uppvärmt av motorn. När vi använder denna luft som är varmare smälter isen i förgasaren och effekten ökar igen efter cirka 20-30 sekunder. Då varmare luft har lägre densitet kommer förgasarrisenergierna resultera i att motorn levererar lägre effekt. I en förgasarrisituation kan detta kännas mycket jobbigt. Under hösten eller då risk finns för förgasarris använd förgasarrisenergierna regelbundet. Räkna med en förhöjd bränsleförbrukning då förvärmningen används.

På vissa plan finns det luftintag med ett stålfilter (exempelvis på Archer III). Har du otur flyger du IFR ovan moln och avser göra molngenomgång i inflygningen. Då kan temperaturen på planet vara minus 5 grader och i molnet finns fuktig luft som fryser fast i stålfiltret och hindrar luften att komma in i förgasaren. Detta kan komma mycket snabbt med risk för att motorn nästan stannar. Ha förvärmning tillslagen vid inflygning!

Ta väl hand om din olja

Oljan i en motor har inte bara till uppgift att smörja motorns rörliga delar. Den har flera andra funktioner och är som blodet i vår



kropp. Är oljan dålig så slits motorn snabbt – och till slut kommer den sluta att fungera. Vi byter normalt olja vid varje 50-timmarsstillsyn men motorn drar normalt lite olja hela tiden. Fyller vi inte på olja i motorn kommer cylindertemperaturen att öka eftersom den inre friktionen ökar. Då motorns delar värms expanderar metallerna och blir större. Då de olika delarna i motorn består av både aluminium och olika stållegeringar så de vidgas de olika mycket och olika fort. Det innebär i värsta fall att en kolv inte får plats i cylindern och fastnar (skär ihop). Motorn stannar och vi har istället fått ett segelflygplan med dålig prestanda.

En stor risk för detta är när flygplanet flugit på hög höjd och piloten snabbt reducerar effekten. Resultatet blir att motorn

kyls av både kall luft och rik blandning. Det är då lätt att sprickor kan uppstå i cylindrar på grund av så kallad chockkyllning.

Flera funktioner med motoroljan

En annan viktig oljefunktion är att föra bort sot och andra avlagringar som bildas i cylindern. Byts inte oljan regelbundet så mättas oljan med skräp så att den inte kan ta med sig skräpet från motorn. Då slits ventiler och packningar och effekten på motorn minskar.

Oljan skyddar också mot rost – det är därför viktigt att varmköra motorer regelbundet. I Lycomings anvisningar står det att regelbundet är minst en timmes flygning i månaden.

En bra apparat är en lufttork som man sätter fast i påfyllningsröret för oljan och i

vevhusventilationen. Luften i motorn ventileras då och hålls torr. På så sätt får rosten svårt att få fäste i motorn. Denna apparat kostar cirka 500-600 kronor att tillverka och är värd varenda krona.

Tänk på att använda rätt sorts olja. En olja som är gjord för sommarhalvåret blir ofta trögflytande på vintern och smörjer sämre. En kall olja smörjer sämre än en varm. Så värm motorn med en motorvärmare innan ni ska ut i vinter, detta för att vara rädd om motorn.

Det finns mycket att prata om när det gäller motorer, men vilken motor vi än använder måste vi ta väl hand om den för den ska se till att vi kommer fram till målet.

För kom ihåg det är alltid roligare att flyga säkert.

Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B



Ung och flygintresserad? Se hit!

Du håller i din hand Sveriges enda flygtidning med en ungdomsinriktning. Är det inte lite häftigt? Young Pilots är en organisation vars huvudambition är att ge dig som ung möjlighet att medverka och ha roligt med flyg.

Tidningen du håller i din hand heter FFK-Nytt och är Frivilliga Flygkårens egen tidning. Den är också ungdomsorganisationen Young Pilots medlemstidning. Här publiceras information om evenemang och saker som händer för dig som ung. Tidningen innehåller också artiklar om olika spännande saker från flygvärlden och nyheter om vad som händer inom föräldraorganisationen Frivilliga Flygkåren (en organisation som sysslar med flygning för samhället).

Vill du gå med?

Young Pilots är en ung rörelse för dig med ett flygintresse eller dig som vill träffa nya vänner i en ny och spännande miljö.

För att gå med i Young Pilots behöver du bara surfa in på www.ffk.se/huv_medlemskap och scrolla längst ned på sidan. Där finns en medlemsansökan att ladda ned, skriva ut och fylla i. Svårare än så är det inte! Som medlem får du möjlighet att delta på Young Pilots aktiviteter. Du får dessutom FFK-Nytt hem i din brevlåda fyra gånger per år.

Kostar det pengar?

Alla Young Pilots aktiviteter strävar efter att vara kostnadsfria. För visst låter det dyrt att hålla på med flyg? Young Pilots arbetar med sponsorer och finansierare för

att låta ungdomar engagera sig med flyg utan att behöva bekymra sig för pengar. Ibland kostar aktiviteterna lite pengar – men vi försöker alltid att göra det så billigt som möjligt för dig som är medlem.

Den enda fasta kostnaden är medlemsavgiften på 100 kronor per år. Medlemsavgiften betalar du i samband med din ansökan.

Vad händer just nu?

Undrar du vad som händer där du bor? Detta är på gång inom Young Pilots just nu!

Skåne

Sommaren som var hade Skåne ett mycket lyckat flygläger i Sjöbo. På lägret fick ungdomarna prova på att flyga och navigera. Det blev också en massa studiebesök, bland annat på flygledningscentralen i Malmö. Skåne planerar ett likadant läger nästa sommar.

Västra götaland

Även i Västra Götaland anordnade ett lyckat läger på Ällebergs flygfält. Där fick ungdomarna prova på segelflyg. Västra Götaland har också en ny styrelse på gång och med engagerade ungdomsansvariga så är planerna inför nästa år många.

Västmanland

Västmanland är ett län som precis är i startgroparna med sin Young Pilots-rörelse. En styrelse har precis startats – och planer på bland annat flygkvällar och gemensamma aktiviteter finns. Vill du delta så hör av dig till tidningen eller Young Pilots (se hemsidan eller skicka ett mejl till red@ffk.se).

Dalarna

I Dalarna anordnades det ett lyckat läger i Mora i somras. Flera aktiviteter finns också planerade i framtiden – bland annat studiebesök på flygmuseum.

Stockholm

Stockholm anordnar årligen flygläger (ihaveadream.se). Det sker även andra saker i länet – som till exempel studiebesök på Arlanda och grillkvällar. Det finns också ett samarbete med lokala flygklubbar för ungdomar som är sugna på att börja med segel- och motorflyg.

Låter det intressant?

Kika då in på youngpilots.se och läs mer. Där finns bland annat information om de nya kurserna Young Pilots erbjuder – och länkar till lägerverksamhet och andra aktiviteter. Vi ses!

Text: Martin Trankell
Foto Christer Dahlgren