



FFK NYTT

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

Nummer 1 - Mars 2011



Luftrumsintrång i fokus

Flygande fyrfotingar + Flygmuseum Bodø + Flygtest med TMG



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: 30 april 2011

I DETTA NUMMER



Bodø - Norges största flygmuseum

14

Flygchefen provflyger motorseglare

22



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHFENS KRÖNIKA
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 YOUNG PILOTS INFORMERAR OM ÅRETS LÄGER
- 8 NYHETER
- 10 NY ÖVNINGSFORM I HEMVÄRNET
- 11 UNGDOMAR SATSAR PÅ DALARNA
- 11 NAVIGATIONSÖVNING FÖR UNGDOMAR
- 12 MED HEMVÄRNSHUNDAR I BAKSÄTET
- 19 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 20 LUFTRUMSINTRÅNGEN ÖKAR
- 24 YOUNG PILOTS VÄSTERÅS SATSAR NYTT
- 25 PENGAR TILL FFK FÖR PROJEKTET FLYMU
- 28 PÅ SPANING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN



Flygsäkerhet: Mid-air collisions

26



Bild framsida:
Kort final på Västerås-Häslö flygplats.
Flygplatsen är en av Sveriges mest utsatta för luftrumsintrång.
Foto: Martin Loxbo



Kärchefen har ordet

FFK genomför sitt femtionde verksamhetsår

Förarbetet när FFK bildades 1961 var en helhjärtad insats av dåvarande generalsekreteraren för KSAK, Nils Söderberg. Nils kunde nog inte ana, trots sin uppenbart visionära förmåga, vilken fantastisk utveckling som hans skötebarn FFK skulle komma att genomgå.

Ett citat från Wikipedia: ”Nils Söderberg blev efter pensionering en drivande kraft bakom Frivilliga Flygkåren (FFK) och skogsbrandflyget”.

Min företrädare Hasse Andersson berättade att den forne flygvapengeneralen Nils Söderberg följde FFK:s utveckling med stor glädje till dess han lämnade jordelivet 1988 vid 91 års ålder.

De första åren för FFK blev intensiva med utbildningar och materielltillförsel. Efter några år var FFK organiserat i hela landet. Den av regeringen beslutade civilförsvarsorganisationen FFK var stark och välrustad.

Det var en flygande regional resurs i länsstyrelsens civilförsvarsorganisation. Länsstyrelserna deltog aktivt i utbildningar och övningar av länets flyggrupp. Ett fåtal tjänstemän från tidigare finns ännu kvar på länsstyrelserna. De pratar gärna om de intressanta och givande övningarna med FFK.

FFK hade hittills skötts av motorflygavdelningen på KSAK. Den 1986 nybildade myndigheten Statens Räddningsverk SRV såg ytterligare utvecklingsmöjligheter för FFK. Det förutsatte dock en renodling av verksamheten. Även regeringen var inne på samma linje och den formella starten av dagens FFK skedde genom att regeringen 1988 denna gång godkände stadgarna för den ideella föreningen och helt fristående Frivilliga flygkåren. Organisationsformen är sedan dess ideell förening för och med flygverksamhet. Regeringen skrev även in FFK som en av de frivilliga försvarsorganisationerna i frivilligförordningen.

Den nybildade föreningen kunde med regeringens stöd nu även ställa upp för andra myndigheters behov i fredstid, förutom att upprätthålla en flygande organisation för civilförsvaret. Starten av sjöbevakning för marinen följdes av organiserandet av det som nu går under namnet hemvärnsflyget.

Civilförsvaret, var tidigare den samlande benämningen på befolkningsskydd och räddningstjänst under statens ansvar. Begreppet civilförsvaret ersattes senare under nittio-talet med civilt försvar, som i stället ledes av kommunerna. Sedan nu drygt två år med tillsyn av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap MSB.

Efter nedläggningen av civilförsvaret anpassades FFK:s



organisation till det som i dag kallas krisberedskapsflyg med de vassare flyginsatsgrupperna FIG.

Nya kontakt- och ledningsvägar har etablerats. Utbildning och träning av våra piloter specialiseras för de beredskapsuppgifter som är aktuella.

Alla våra uppdragsgivande myndigheter uttalar sin stora uppskattning över FFK-medlemmarnas kvalificerade och uppoffrande engagemang i sina olika roller i Sveriges krisberedskap.

Myndighetens behov av en lägesbild från ovan är naturligtvis bestående. 2011 hade knappt börjat när FFK kallades för två olika insatser i Skåne. Dels från polisen i Skåne för att söka en saknad person. Dessutom har utbildningen och beredskapen, som trimmats i samverkan med Svenska kraftnät, även den kommit till pass när ordinarie flygresurser inte räckte i samband senaste tidens snökaos hos våra landsmän i södern.

Att FFK skulle komma att vara en så viktig funktion i den svenska krisberedskapen kunde nog ingen ana vid starten på sextio-talet.

Förutom de positiva faktorer som beskrevs i senaste numrets krönika kan vi konstatera att Frivilliga flygkåren fyller ett stort behov i samhället, tillför mycket flygsäkerhetshöjande utbildning för det lätta flyget och kan påbörja nästa femtioårsperiod med fortsatt utveckling från den stabila grund som lagts under de första 50 åren.

Med tanke på den starkt växande ungdomsverksamheten Young Pilots kan vi, som inte är så unga, känna oss lugna att det blir minst 50 år till för FFK. Redan i år kommer ungdomarna att bistå oss ”lite äldre” med utbildning och övning med TBOS och andra tekniska hjälpmedel.

Flygarhälsningar
Sven-Inge

UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID
Young Pilots fortsätter att växa. Styrelsen har sedan ett antal år uppdragit till kårstaben, att stödja såväl redan verksamma som nya etableringar. Resultatet har nu börjat märkas rejält då Young Pilots YP etableras i allt flera län. Det finns flera inslag i detta nummer som visar detta.

Naturligtvis är det mycket 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 Wintzell.



HEMVÄRNSFLYGET

- Under 2011 startas en ny utbildning för den personal som rekryteras via frivilligorganisationerna som benämnes ”Grundläggande soldatutbildning för frivilliga (GU-F)”.

Den genomförs under två veckor och är utformad för nyrekryterade med specialistkompetens, som exempelvis personalen i hemvärnsflyggrupperna.

- Både bemanning och avtalsuppfyllnad har förbättrats med en god tillströmning av nya hemvärnsflygare - även kvinnliga. Det finns dock vakanser och en viss personalomsättning är naturlig. Anmäl tilltänkta hemvärnsflygare till kårstaben så fixar Bengt-Arne avtalen med Hemvärnet.

- Hemvärnet tillämpar sedan 2010 nya avtalsvillkor där tjänstgöringstiden definieras i dagar i stället för timmar. Antal tjänstgöringsdagar är beroende av vilken befattningsnivå som placeringen avser. Lägsta är fyra dagar per år.

- Vi på kårstaben uppmanar alla gruppchefer att begära av bataljonen/kompaniet att alltid få delta vid planeringen inför och att vara med i övningar. Vi är övertygade om att ni, i samverkan med utbildningsgruppen, planerar väl genomtänkta samövningar, som ger oss fortsatt gott renommé.

- 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.

Lycka till.



KRISBEREDSKAPS- OCH FLYGINSATS-GRUPPER (KB och FIG)

Grundkurserna för krisberedskapspersonal planeras som vanligt i oktober.

Specialutbildningarna sker såväl regionalt som centralt för samverkan med Sjöfartsverket, Trafikverket (väg o järnväg), Svenska kraftnät, Strålsäkerhetsmyndigheten och flera andra samhällsorgan.

- Den regionala samövningen (RSÖ) kommer att genomföras sista veckan i augusti på Ärna flygfält Uppsala. Årets RSÖ blir samtidigt en jubileumsmanifestation av att det 2011 är 50 år sedan FFK startades på uppdrag av regeringen.



UPPDRAGSFLYG, SYSTEMKONTROLL, SKÄRPTA KRAV

- OBS! Att enbart skicka ett mail till KS innebär inte att flygningen är beordrad. Varje flyguppslag ska vara sanktionerat av länets chefpilot (tidigare benämnd ”operativ flygchef” eller av honom delegerad person. Information om flygningen ska dessutom även meddelas via e-post till <ovning@ffk.se>.

- Rapporter gällande alla flyguppslag måste omedelbart sändas in till Kårstaben för handläggning. Det gäller även interna övningar inom länsflygavdelningen. Använd den av kårstaben fastställda rapportblanketten. Fyll i alla efterfrågade uppgifter så att även uppföljningssystemet för varje pilots flygtid får rätt ingångsvärden.



UTBILDNING

- Årets utbildningsuppdrag från myndigheterna är något mera omfattande än föregående år.

- Årets grundkurser i lågflygning genomförs på kårstaben i Nyköping. Övrig utbildningsverksamhet i grupper sker endera på kårstaben eller regionalt.

- Elever till Under Water Escape (UWE) och kompletteringsutbildning i lågflyg KU-Låg kallas individuellt direkt från kårstaben. Det gäller såväl piloter i hemvärnet som de civila grupperna.

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 fick du i december även blankett för rapportering. Utebliven flygtidsrapportering tolkas som att du inte vill 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 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 ordi-

narie 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.

NORDISKT FOKUS PÅ SAMHÄLLSÄKERHET VID KISTAMÄSSAN

Konferensen Samhällssäkerhet som kommer genomföras 16 till 17 november är nordens första heltäckande mötesplats för myndigheter, länsstyrelser, kommuner, landsting, organisationer och företag som arbetar med samhällssäkerhet.

FFK kommer delta och informera om vår verksamhet. Under konferensen kommer bland annat framtida samverkan inför, under och efter olyckor och kriser diskuteras.

Platsen för forumet blir på den nybyggda och moderna Kistamässan i norra Stockholm. Andra utställare inkluderar bland annat MSB.

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 senaste 12 månader

I förekommande fall:

- Total lågflygtid
- Lågflygtid senaste 12 månader

Dessutom ska alla flygande medlemmar sända in kopia av:

- Certifikat två sidor (om baksidan är ifylld)
- Medicinskt certifikat en sida
- Språkbehörighet (Nyare certifikat har detta inskrivet)

Kårstaben är skyldig att arkivera dessa kopior.

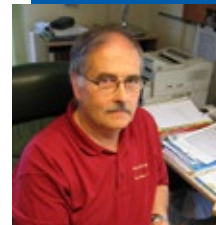
Sedan gäller det att fortlöpande sända en kopia av förnyade handlingar till Kårstaben.

Sänd handlingarna, endera som:

- 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 = ingen flygning.

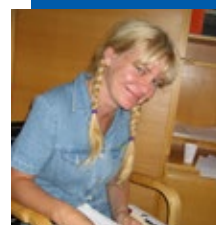
Personal på Kårstaben



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

"Att framföra ett flygplan är lätt, men för att flyga krävs det vett!" Detta är väl sagda ord. Att lyssna på vad andra säger kan ge oss mycket. Därför vill jag delge er en text av en okänd författare som tänkt till.



Flygsäkerheten går att påverka och ska påverkas. Det är varje pilots absoluta skyldighet att så långt det är möjligt, sträva efter att förhindra tillbud och haverier.

Som människa har vi vissa rättigheter. En sådan rättighet är att få göra fel. Det är inbyggt i vår grundstruktur att lära nytt, utvecklas och att mogna genom att just göra fel. Att upptäcka och rätta till felen är en del av livet.

I flyget använder vi störningsrapporter för att lära oss av varandra. Vi använder oss av fantasi och förutseende när vi flyger, för att reda ut händelser i lufthavet. Trots allt vi lär oss så gör vi ibland ändå fel. Experten gör lika ofta fel som nybörjaren men de rättar till det snabbare. Därför förstår vi att begreppet marginal kan liknas vid "tillgänglig tid." Detta är tid som finns till förfogande för att justera manövermisstag under till exempel flygning. Detta kan nås genom mental träning, förberedelser och kunskap från tidigare erfarenheter. Eftersom experten rättar till fel snabbare än nybörjaren (på grund av större erfarenhet och förhoppningsvis bättre kunskap) så har dessa individer större marginaler när de flyger och minskar sina risker.

Din inställning till dig själv som människa och till de förutsättningar och begränsningar du har – tillsammans med din förmåga att rätt tolka omvärldens informationsflöde (och din förmåga att förstå dess innebörd) samt att därifrån fatta rätt beslut är ytterligare en grundsten. Det är alltså insikten om att även du och jag kan göra fel (och råka illa ut) som är viktig. Insikten är att förstå vikten med marginaler i alla dess former och att vara vaken för nya signaler och agera därefter. Det är detta som är grunden för vår flygsäkerhet. Detta kan sammanfattas i ett ord – Ödmjukhet

När vi föds är vi som ett oskrivet blad. Vi upplever saker och påverkas av andra men vi påverkar också omgivningen. Det är en del i detta stora informationsflöde vi omgärdas av. En subtil kommunikation som är minst lika viktig som det skrivna ordet. För att vi ska växa som människor måste vår omgivning kommunicera med oss på alla möjliga sätt och nivåer. På samma sätt gör vi när vi försöker hålla en hög flygsäkerhet.

Flygsäkerhet har inget egenvärde i sig. Det innebär att bara förbjuda all flygning. Flygsäkerhet är till för att du, jag och de organisationer som på ett så säkert sätt som möjligt ska uppnå de mål vi har med vår flygning. Det kan vara att flyga med familjen till ett härligt Gotland eller att vi utför ett uppdrag åt en myndighet.

De individuella målen med vårt flygande är olika för oss alla. De egna målen måste ligga inom ramen för vad som är tillåtet generellt och måste även rymmas inom den egna organisationens tillståndsramar. Men också inom den personliga kompetensen.

Var alltid kritisk till flygsäkerhetsarbetet. Ifrågasätt, granska, diskutera och ställ krav på både myndigheter, organisationer och individer.

Slutligen gäller det att själv identifiera riskerna i olika moment. Risker är din fiende. Identifiera fienden - den kan vara Du själv!

För kom ihåg det är alltid roligare att flyga säkert
Lars-Göran Johansson

YOUNG PILOTS

Årets ungdomsläger

Ett nytt år innebär nya äventyr för Young Pilots runtomkring i landet – och nu är det hög tid att söka till årets kommande ungdomsläger. Här följer en lista på planerade läger samt ansökningsförfarande.

Flygläger i Dalarna

Lägret i Dalarna kommer att bjuda på såväl teorilektioner i navigation och meteorologi som riktiga flygningar i ultralätta och normalklassade flygplan. På schemat finns även hjärt- och lungräddning, kyrkrodd och besök i flygtornet.

Plats: Mora, Dalarna

Datum: 16 juni – 19 juni

Ansökningskrav: Du är mellan 15-20 år.

Kostnad: 900 kronor

Anmälningförfarande: Anmälan sker till kjell@ovansiljansfk.se eller via 070-494 37 95

Sista anmälningsdag: Ännu inte bestämt (preliminärt 15 maj)

Bunge – I have a dream

För sjunde året i rad anordnas ett flygläger på soliga Bunge flygfält på norra Gotland. 15 tjejer och 15 killar träffas och får prova på att flyga, delta i teorilektioner, praktiskt öva navigering och åka på flera studiebesök – bland annat på flygledningstornet i Visby. Dessutom blir det studiebesök på räddningshelikoptern. Lägret följs upp med en återträff på Vängsö flygfält i början av hösten.

Plats: Bunge flygfält, Gotland

Datum: 3 juli – 9 juli

Ansökningskrav: Du är bosatt i Stockholms län eller på Gotland. Förstagångsdeltagare ska vara mellan 14 och 18 år. Återvändare mellan 16 och 20 år.

Kostnad: Medlem i FFK (100 kronor)

Anmälningförfarande: Anmälan görs på: www.ihaveadream.se

Sista anmälningsdag: 10 april

Segelflygläger i Sundsvall

På lägret i Sundsvall fokuserar främst på segelflyg och du som deltagare kommer att få segelflyglektioner men förhoppningsvis även flyga TMG och motorflyg under lägret. Lägret kommer också att bjuda på teorilektioner inom de grundläggande flygämnena.

Plats: Stöde, Sundsvall

Datum: 1 juli – 3 juli

Ansökningskrav: Du är mellan 15-20 år.

Kostnad: 500 kronor

Anmälningförfarande: Anmälan sker till johanna@youngpilots.se

Sista anmälningsdag: 15 juni

Fem dagar på Sätenäs

Lägret på Sätenäs kommer att innehålla såväl teorilektioner som studiebesök – bland annat på flygflottiljen. Några turer kommer också att gå utanför lägerområdet – till exempel åker vi till Lidköping och provar motorflyg och Ålleberg där vi flyger segelflygplan. Under din vistelse på Sätenäs kommer du att vara klädd i uniformslignande klädsel.

Plats: Sätenäs, Västra Götaland

Datum: 4 juli – 8 juli

Ansökningskrav: Du är mellan 15-20 år.

Kostnad: 500 kronor

Anmälningförfarande: Anmälan sker till johanna@youngpilots.se

Sista anmälningsdag: 31 maj



Skåneläger på Sjöbo flygfält

På lägret i Skåne kommer du få möjlighet att flyga olika typer av flygplan. Bland annat ingår normalklassat motorflyg, segelflygning, gyrokopterturer och modellflyg i samarbete med några av de lokala klubbarna. Tillsammans med det breda utbudet kommer även flera olika studiebesök att genomföras under lägret – bland annat på Malmö Airport.

Plats: Sjöbo, Skåne

Datum: 15 juni – 19 juni

Ansökningskrav: Du är mellan 15-19 år. Boende i Skåne prioriteras

Kostnad: 1000 kronor

Anmälningförfarande: Anmälan görs på: www.ffkskane.se

Sista anmälningsdag: 15 maj

Flygdagar i Västerås

Under flygdagarna på Johannisberg kommer du att få flyga olika flygplan. Under lägret kommer du även få lära dig grundläggande teori som behövs för att flyga. Mer information kommer på www.youngpilots.se/vaesteras

Plats: Johannisberg, Västerås

Datum: 18-21 augusti (Preliminärt)

Ansökningskrav: Du är mellan 15-20 år. Boende i Västmanland prioriteras

Kostnad: Medlem i FFK (100 kronor)

Anmälningförfarande: Anmälan kommer att ske på www.youngpilots.se/vaesteras vid ett senare tillfälle.

Sista anmälningsdag: 5 juni

Askmolnets kostnad: 35 miljarder



I april är det exakt ett år sedan vulkanen Eyjafjallajökull inledde sitt utbrott och upp till 80 procent av Europas luftrum stängdes. Nu har ekonomer vid Oxford Economics gjort en slutgiltig sammanställning och kommit fram till slutnotan för askmolnet: 35 miljarder svenska kronor.

Många flygbolag anser att myndigheterna överskattade riskerna med askmolnet – samtidigt som det fanns en utbredd underskattning av de ekonomiska påföljderna med flygförbudet.

Historiskt sett har flygbranschen undvikit dilemmat med vulkanisk aska – mycket på grund av att riskbedömningen tidigare varit låg. Nu har dock forskningen i frågan kommit igång på allvar. Flera flygbolag samarbetar med forskare och myndigheter för att utveckla ny utrustning till flygplanen som i realtid ska kunna mäta askan på flygvägen. Målet är givetvis att hålla flygplansflottan i luften i händelse av ett nytt vulkanutbrott.

Kritik mot mätningmetod

Flygbolagen själva förlorade cirka 15 miljarder kronor i april. Det är knappt hälften av den framräknade totalförlusten. De resterande 20 miljarderna är fördelade över ett mycket stort och brett område med bland annat uteblivna turist- och företagsintäkter som resultat. Många myndigheter samarbetar därför också med flygbolagen för att utveckla nya mätningmetoder.

Efter Eyjafjallajökulls utbrott fick det ansvariga kontoret Met Office mycket kritik för att deras prognoser endast var grundade på matematiska modeller – något som meteorologerna nu hoppas förändra med bland annat lasermätningsteknik och en speciell askradar.

Amelia Earhart kan vara funnen

Eerharts sista flygning skulle runda jordklotet längs ekvatorn. Istället försvann hon och hennes navigatör spårlost. Nu hoppas forskare ha hittat vad som kan vara deras kvarlevor på en ö nära Hawaii.

Den amerikanska piloten Amelia Eerharts öde har länge varit så pass mytomspunnet att det skrivits ett otal böcker på ämnet. Hon försvann sommaren 1937 över det Stilla havet. Trots ihärdigt sökande lyckades man inte återfinna henne eller hennes navigatör Fred Noonan. 1939 förklarades hon slutligen omkommen med misstanken att flygplanet havererat över havet.

Men forskare tror nu att de kan ha funnit hennes kvarlevor på en öde ö cirka 300 mil söder om Hawaii. Uppgifterna hävdar att Eerhart och Noonan överlevt haveriet men sedan fallit offer för törst och matbrist.

Känd sökgrupp

Gruppen som hittat kvarlevorna heter International Group for Historic Aircraft Recovery och är en stor förening som inriktar sig på att spåra och bärga flygplansvrak. Fynden, som består av benfragment, ska nu DNA-testas och jämföras med efterlevande släktingar för att se om det kan röra sig om Noonan eller Eerhart.

Det spårlosta försvinnandet har bidragit till stor mytbildning. Bland



Amelia Eerhart och hennes navigatör Fred Noonan innan försvinnandet.

annat cirkulerade en teori om att Eerhart arrangerat sin egen död och i hemlighet bosatt sig i New Jersey. En annan hävdade att hon varit på hemligt spaningsuppdrag åt president Roosevelt.

Vid försvinnandet hade Eerhart och Noonan nästan avslutat sin jordenrunt-flygning – något som skulle gjort Eerhart till den första kvinnan som någonsin korsat ekvatorn i ett flygplan.

Svenskt-danskt luftrum inom kort

Under många år har svenska LfV och danska Naviair samarbetat för att förenkla förekommande regler i luftrummet över Kattegatt och södra Östersjön. Vid årsskiftet integrerades de båda myndigheternas verksamhet i det gemensamma bolaget NUAC – och år 2012 ska ansvaret för luftrummet vara helt delat.

- Med ett gemensamt luftrum och en gemensam flygtrafikledning går Danmark och Sverige i bräschen för en europeisk utveckling av flygtrafikledningen, som gynnar luftfarten, samhället och miljön, säger NUAC:s nya verkställande direktör Peter Fältsjö på LFV:s hemsida.

Det är EU som ligger bakom påtryckningarna om ett större och mer öppet europeiskt luftrum. Flera andra länder ligger i samtal och målet är att samla de övre luftrummen under organisationen Eurocontrol. Med mindre luftrumsgränser blir det enklare för flygplan att färdas raka vägen – och på så sätt sparas både pengar och miljö.

LFV påpekar dock att samarbetet endast gäller kontrollerad luft utanför flygplatser. Respektive lands kontrolltorn kommer fortfarande att vägleda flygplan vid start och landning.

AOPA diskuterar avgiftshöjningar

Transportstyrelsens luftfartsavdelning ska moderniseras enligt ett förslag från regeringen. Bland annat skall myndighetens finansiering omstruktureras och resultatet blir enligt AOPA att allmänflyget riskerar att drabbas av kostnadsökningar.

Enligt allmänflygets intresseorganisation AOPA ska nu finansieringen samt regleringen av Transportstyrelsen ändras enligt följande förslag:

– Myndighetens arbete med lagtext och vissa andra funktioner skall finansieras av skattemedel, eftersom detta arbete anses vara en del av det nationella rättsarbetet. Tidigare har regelarbetet finansierats med avgifter. Staten ska också gå in och besluta om Transportstyrelsens budget.

Sist men inte minst ska också den på flygbiljetter pålagda myndighetsavgiften tas bort. Denna avgift anses likställd med skatt eftersom den är återkommande och myndighetsförankrad.

Istället skall Transportstyrelsens hämta sina inkomster genom det ordinarie avgiftssystemet – något som kan drabba allmänflyget och flygplansägarna hårt.

Riskerar minska intäkterna

AOPA själva tror att Transportstyrelsen kommer att förlora ”kunder” på beslutet. Som exempel hänvisar organisationen i sitt nyhetsbrev till den tredubbling av PPL-avgifter som genomfördes mellan 2003 och 2005. Då försvann 20 procent av de svenska PPL-certifikaten. Enligt AOPA riskerar även mindre flygbolag att drabbas. Under 2011 görs dock inga ändringar av avgifterna. Det nya avgiftssystemet skall vara infört först 2014.

Transportstyrelsens har ett nära samarbete med AOPA och intresseorganisationen är inbjuden till dialog under februari. Men AOPA påpekar redan nu sin ståndpunkt via organisationens nyhetsbrev.

– AOPA har hos Luftfartsstyrelsen, ofta i ett högt tonläge, protesterat mot ständigt ökande avgifter för allmänflyget. Enbart myndighetens avgift för PPL-certifikat har från 2001 till i dag ökat med i snitt 16 procent per år. AOPA anser att TSL nu kommit till vägs ände redan innan Regeringens beslut om ändrad finansiering.



Svenskar positiva till flyg

Enligt en ny SIFO-undersökning är så många som 78 procent av alla svenskar positiva till flyg och tycker att färdmedlet är viktigt för Sverige. Men många är samtidigt oroade över transportmedlets miljöpåverkan och hoppas på förändringar i framtiden.

Undersökningen visar att vi svenskar anser att järnvägen är framtidens bästa trafikslag ur miljösynpunkt. De tillfrågade anser däremot att vägtrafiken bidrar mest till att påverka miljön negativt. Något färre anser att det är flygbranschen som är den största boven.

Trots detta verkar vi alltså vara allmänt positivt inställda till flyg. Kanske är det för att nästan 75 procent av de tillfrågade har svarat att de tycker bra flygförbindelser är nödvändiga för Sverige. Nästan lika många anser att vi främst bör satsa på ny flygplans- och motorteknik för att åstadkomma en förbättrad situation och på så sätt minska problemen.



Krigsförbandsövningar inom Hemvärnet

Under fjolåret genomförde de flesta av landets hemvärnsbataljoner krigsförbandsövning (KFÖ) för första gången. Den nya övningsformen har som mål att förbättra både kvalitet och närvaro i Hemvärnets organisation.

Hemvärnet är under omstrukturering. I slutet av 2010 hade organisationen omkring 60 bataljoner och cirka 30 000 medlemmar. Det ska jämföras med 70 000 medlemmar år 2000. Målet med åtstramningen är att organisera ett starkare och mer engagerat hemvärn. Tidigare har organisationen brottas med närvaroproblem och brist på materiel. Till 2014 ska antalet bataljoner ytterligare minska till 40 och medlemsantalet ska bli 22 000.

Av dessa soldater ska mer än hälften utgöras av insatskompanier. Dessa soldater får utökad utbildning och deltar i längre övningar varje år. På så sätt ska Hemvärnet bli mer slagkraftigt och uthålligare.

Efter nedläggningen av driftvärdet under 2005 och värnplikten i slutet av 2010 riskerar tillströmningen av yngre personal att minska. Av detta skäl satsar Hemvärnet nu på egen grundutbildning för soldater. Denna utbildning är tre månader lång och kräver ingen tidigare soldaterfarenhet. Som specialist (inom till exempel FFK) är kravet en kortare grundläggande soldatutbildning på två veckor. Medelåldern har också sjunkit och ligger nu närmare 40 år.

KFÖ nytt sätt att öva

Hemvärnets nya utbildningsform med krigsförbandsövningar har som huvudmål att öka kvalitén på förbanden samt att förbättra den historiskt dåliga närvaron.



Bataljonerna genomför nu årligen en stor övning där alla soldater och specialister förväntas delta. Tidigare har soldaterna kallats till spridda övningar i mindre grupper – något som gjort det svårt att söka ledigt från arbetsplatser och komma loss från hemmet.

Under den nya utbildningsformen övar hela bataljonen tillsammans under en sammanhängande vecka. Befäl och stab möts inledningsvis under de första dagarna, och efter halva veckan fyller resterande personal på. Först övas baskunskaper i klassrum och på skjutbanan. I slutet av övningarna har det varit vanligt med ett figurerat scenario med bevakning av till exempel skyddsobjekt. 2010 blev det första året då de flesta bataljonerna inom Hemvärnet övade enligt KFÖ-konceptet.

Närvaron under bataljonernas KFÖ:er har varit mycket god och legat på cirka 80

procent. Under tidigare utbildningsmetodik har det varit vanligt att närvaron sjunkit under 50 procent.

FFK har deltagit

På övningarna har också specialister och personal från frivilligorganisationerna deltagit. FFK:s piloter är också på det stora hela nöjda med övningarna – då det blir lätt för flyggrupperna att koncentrera sina insatser till övningens figurerade scenario. Repetition på pistol har ibland skett i samband med övningarna. Flygförarna deltar under fyra dagar (gruppchefer fem dagar) och flyger varierande mycket beroende på övningsmål och väder.

I framtiden kommer KFÖ-konceptet att fortsätta utvecklas. Utöver övningsförändringarna satsar Hemvärnet också på anskaffning av nytt materiel och fler ansvarsområden.

Redaktionen efterlyser historiska FFK-bilder

Visste du att vi i FFK firar 50-årsjubileum under 2011? På schemat finns en rad planerade aktiviteter och ytterligare fokus på utbildning och samövningar. Samtidigt kommer vi på tidningen att ta fram en historisk skrift. Medlemmar välkomnas därför att skicka in bilder, fotografier och dylikt material. Av intresse är allt

historiskt materiel anknutet till FFK – även intyg, blanketter, certifikat, brev och tidningsexemplar. Redaktionen arkiv sträcker sig endast tillbaka till sent 90-tal. Det är därför en stor brist på materiel från 1900-talets andra hälft.

Kanske har du också en bra historia eller ett gammalt minne? Skriften kommer

utöver bilder och historik att innehålla kåserier och minnen från medlemmar – och du välkomnas därför skicka in ditt bidrag. Sänd gärna dina dokument med e-post - adress red@ffk.se eller ring redaktionen på 076 214 26 16. Det går också bra att skicka material till Kårstaben.

Young Pilots sprider sig till Dalarna

Det har etablerats ännu en ungdomssektion inom Young Pilots. De flesta styrelsemedlemmarna träffades redan i somras under lägret i Mora som FFK-läraren Kjell Byström anordnade. Några månader senare kom idén upp om bildandet av en Young Pilots-sektion i länet.

Den 27:e december träffades de intresserade ungdomarna och bildade en egen styrelse. På mötet diskuterades även framtidsplanerna för Dala-avdelningen. Det viktigaste, enligt sekreteraren Elias Svens, är att alla ska umgås och ha kul tillsammans.

– Detta är ett ypperligt sätt att dela flygintresset med andra.

Till ordförande samt vice ordförande valdes Alexander Mårtensson och Patrik Düring, som båda går på byggnadsutbildningen till trafikflygare i Västerås.

– Vi har en hel del erfarenhet från flygvärlden som vi förhoppningsvis får dela med oss av till andra ungdomar i länet, berättar Patrik Düring som ursprungligen kommer från Leksand.

Samarbete med YP-Västerås

Sektionens första aktivitet blev att hälsa på Young Pilots i Västmanland. Vid ett

gemensamt besök på flygmuseet i Västerås under januari månad träffades de båda nystartade rörelserna och diskuterade framtidsplanerna.

Även under resten av året planerar Dalarna flera större aktiviteter. Bland annat planeras ett besök på det nyöppnade flygmuseet i Siljansnäs. Dessutom tillkommer Hässlös roll-out, Kräftstjärtsvängen samt en handfull andra träffar.

Utöver detta kommer medlemmarna självklart att träffas över en fika lite då och då för att prata flyg. Men årets största mål är att tillsammans med Kjell Byström anordna ännu ett läger i Dalarna. Lägre är under planering och det finns mer information om hur du ansöker på sidan 7 i det här numret av FFK-Nytt.

Nyrekrytering under året

Medlemsantalet i Young pilots Dalarna uppgår till hela 17 personer - vilket innebär



att starten för sektionen blivit fantastisk - något som bådär gott för framtiden.

– Målet är att fortsätta växa och mycket energi kommer att läggas på nyrekrytering under 2011, berättar sekreterare Elias Svens.

Organisationen kommer bland annat att försöka besöka några skolor runt om i Dalarna för att berätta om Young Pilots. Vill du som läsare veta mer om Young pilots Dalarna och deras aktiviteter? Besök gärna deras avdelning på YPs hemsida (www.youngpilots.se) eller kolla in facebook-gruppen Young pilots Dalarna.

Text: Alexander Mårtensson

Young Pilots övade navigation

Runt Lucia anordnade Per och Jonathan Rapped från Young Pilots en navigationskväll. På schemat stod simulatorflygning och navigationsteori.

Bengt Hermansson var lärare på kursen. Bakgrundskunskaperna bland ungdomarna var väldigt varierade, vilket ibland gjorde det svårt att lägga teorin på rätt nivå. Men alla hade kul och lärde sig något. Under simulatorflygningen övades bland annat radiofyrnavigation och ILS-inflygningar. Oavsiktligt hamnade även flygningen i isbildning med förgasaris vilket resulterade i ett extra spännande pass för ungdomarna.

– Det kan nog bli så om man sätter vädret till regn och låg utetemperatur på simulatorm. Eftersom vi flög simulator var det ju ganska enkelt fixat genom att höja omgivningstemperaturen.

Segelflygläger 2011

YP-Göteborg ska under året få en ny styrelse där Elin Blomén är tilltänkt som ny ordförande och Lisa Lundqvist som sekreterare. De båda har varit med i Young Pilots under en tid och ska nu medverka i ungdomssatsningen.

Inför nästa år har YP-Göteborg många planer. Bland annat planeras ett studiebesök på Landvetter för att se hur det fungerar bakom kulisserna på flygplatsen. Dessutom ligger flygräddningscentralen JRCC (före detta ARCC) på plats i Göteborg – och ungdomarna hoppas få komma på ett



besök även där. Som om det inte vore nog ska ungdomarna även delta på ett segelflygläger under sommarhalvåret.

Text: Martin Trankell



Hundar ombord!



FFK samarbetar med en mängd myndigheter och med olika försvarsgrenar. Inom Hemvärnsgrupperna är det vanligt att militära hundförare samövar med FFK:s piloter. Under fjolårets sista halva var det några av Stockholms hemvärnsgrupper som flög med hundar i baksätet.

Övningen genomfördes av Svea HvUnd-kompanis flyggrupper och var förlagd på Ärna flygfält i närheten av Uppsala. Det är inte helt lätt att ordna övningar på denna militära flygplats i Uppland. Varje gång flygförarna får chansen drar det därför lite extra i smilgroparna. Flygplatsen ska eventuellt börja acceptera civil flygtrafik i framtiden – men i dagens läge är det en av de få helmilitära flygfälten i Sverige.

Nosen redo efter landning

Hundekipagen inom Hemvärnet arbetar i par med sin egen tränare. Det är till största delen privatägda hundar och ägarna är

frivilliga medlemmar i Hemvärnet via Svenska Brukshundsklubben. Hundförarna är också med i FFK och deltar som stödjande medlemmar.

Flygövningarna går i det mesta ut på att vänja hundar och hundförare i hur det är att flyga – och se till att de båda kan utföra sina uppdrag i nära anslutning till landning. Under övningen på Ärna skulle hundekipagen utföra två flygningar. Första resan gick till ett låtsat insatsområde där hundarna snabbt skulle kliva ut ur flygplanen och påbörja eftersök. När deras uppdrag väl var avslutat blev det direkt hemresa. På det här sättet går det att vänja hundarna vid flygresor på ett snabbt och realistiskt sätt.

Fredrik Wengelin är flygförare i Svea flyggrupp. Han har mest goda saker att säga om övningen på Ärna.

– Mina intryck är att alla [hundekipagen] var väldigt nöjda och tacksamma för flygningarna. Alla hundar som flög denna

gång klarade av sina uppgifter efteråt. Det har dock skett tidigare att någon hund blivit nervös eller uppspelt eller påverkad på annat sätt och inte kunnat fullgöra sin spåruppgift.

Fortsatt samarbete troligt

Under övningen deltog åtta flygförare från Sveas två flyggrupper fördelade på fyra PA-28:or och en Cessna 182. Därutöver deltog en flygmekaniker som enligt avtal ska finnas i varje hemvärnsflyggrupp. Fredrik Wengelin tycker själv att det är en speciell upplevelse att flyga med hundar. – Ja, det är lite annorlunda, men kul. De flesta hundar uppför sig bra, men några var väldigt "pratiga" - delvis lätt ylande och gnyende. Alla hundar har munkorg, är kopplade och sitter med sin matte eller husse så det är ingen större risk att de ska löpa amok.

I framtiden hoppas Sveas flyggrupper på ett fortsatt samarbete med hundekipagen

på brukshundssidan. De båda frivilliggrupperna har även i Stockholm haft ett nära samarbete under en längre tid och hoppas kunna genomföra övningar en till två gånger per år – beroende på pengar och prioriteringar. Eftersom det är ett udda inslag för flygförarna – och en värdefull övning för hundförarna – så siktar Sveas flyggrupper på minst en liknande övning under 2011.

Ärna välbesökt flygplats

Det är inte första gången FFK samövar med Svenska Brukshundklubben. Även Sveas systerflygrupp i Taeljehus Hemvärnsbataljon hade ett antal hundflygningar sommaren 2005 – då också

från Ärna flygplats. Jan Lennmarker är flygförare och minns den övningen tydligt. – Övningen gick ut på att kolla om och hur jockarna påverkades av flygningen som sådan och om de kunde utföra sökning direkt efter att planet landat. ”Direkt efter” betyder här att hundarna var ute ur flygplanet inom några enstaka sekunder efter att motorn stannat. Det allmänna intrycket var att hundarna klarade uppgiften galant och att flygningen inte var någon större sak för dem – inte mer än att till exempel åka bil. De hussar och mattar som var med på övningen upplevde lite olika grad nöje med att flyga. Om husse eller matte var lugn så var deras jocke också lugn. Och tvärtom.

Flygintresserade jockar

Hundarna själva verkar oftast ta flygningen med ro. Men flera flygförare har reagerat på hur olika hundarna verkar njuta av utsikten från flygplanet. Under övningen 2005 var det speciellt en hund som värmde Jan Lennmarkers hjärta.

– En av hundarna var uppenbarligen extra mycket intresserad. Han stod på alla fyra i baksätet, svansen viftade hela tiden och man såg på huvudet att han verkligen kollade länge på utsikten genom sidorutan. Det glömmer jag aldrig tror jag! Kul med engagerade besättningsmedlemmar.

Text: Martin Trankell
Foto: FFK



Fakta om Hemvärnets avtalsorganisationer:

Inom Hemvärdet finns det en mängd organisationer som samlar frivilliga med specialkompetens. FFK är en av dessa frivilligorganisationer – och det är inte ovanligt med samarbete organisationerna emellan. Sammanlagt finns det nio frivilligorganisationer i Sverige – och FFK kommer ofta i kontakt med dessa.

Utöver Brukshundklubben så samarbetar

flygförare med Frivilliga Automobilkåren och Frivilliga motorcykelkåren under vägledning av marktransporter. Flygvapenfrivilliga bevakar flygfält och rör sig i flygmiljöer vilket gör att de ibland kommer i kontakt med FFK. Även Frivilliga radioorganisationen får ibland i uppdrag att upprätta samband med flygbaser och flygplan i luften.



Bodø Flygmuseum



Nordnorge är en naturskön plats som är underbar att besöka både med flygplan eller via landvägen. Här finns också en mängd sevärdigheter för den som är flygintresserad – bland annat ett av världens kanske förnämaste flygmuseer. Redaktionen begav sig därför över fjällkedjan och grävde djupare i norrmännens nationella flyghistoria.

Det var med ett leende på läpparna vi närmade oss den norska gränsen i min åldersbitna Volvo 240. Ett par timmar tidigare hade vi rullat västerut från det innan gränsen sista större svenska samhället Arjeplog. Där hade vi gjort en sista påfyllning av den gamla bilens bensintank, hållt i lite extra olja och köpt några mackor. Vägkartor hade vi struntat i. Det är tämligen svårt att köra vilse på den ensamma väg som leder in i Norge.

Målet för vår resa var flygmuseet i Bodø. Jag har under några år haft förmånen att bo i Norrland – och många norrlandsflygare har rekommenderat ett besök i vad som sägs vara Norges finaste flygattraktion.

Kalla kriget präglar Nordnorge

När du korsat landsgränsen är det påtagligt hur markant landskapet förändras. De svenska kalfjällen ersätts av norska branta dalar, grönfrodig natur och vattenfall av smältvatten. Denna del

av Nordnorge är välkänd för sitt historiskt strategiska läge – och väl nere längs fjordarna vid samhällena Rognan och Fauske får jag syn på den första militära radarstationen.

Bodø flygplats är en av Norges största flygbaser. För NATO är Bodøbasen fortfarande en av Europas viktigaste. Därför finns det gott om hemliga radarstationer i de omgivande fjordarna och ut mot Atlantens stora vidder. Många är tekniska kvarlevor från det kalla kriget – då ryssens atomubåtar i händelse av krig förväntades passera Nordnorge för att om möjligt möta och sänka de förväntade Atlantstyrkorna på väg från USA till slagfälten i Europa. Många radarstationer är också illavarslande riktade mot norr, menade att upptäcka interkontinentala atombomber på väg över polarvidderna.

För NATO är Bodøbasen fortfarande en av Europas viktigaste. Därför finns det gott om hemliga radarstationer i de omgivande fjordarna och ut mot Atlantens stora vidder.

Det är också detta geografiska läge som gjort staden Bodø till Norges officiella flygcentrum. Landet har en långvarig tradition av decentralisering – något som medfört att många statliga

myndigheter ligger utspridda över landet. I centrala Bodø har Avinor (den norska luftfartsmyndigheten) ett större kontor. I staden finns också många stora norska flygbolag representerade, bland annat Widerøe med huvudkontor.

Museum med stil

Flygmuseet ligger i anslutning till flygplatsen och är en utbyggnad på några av de äldre flygplatsbyggnaderna och det gamla flygledningstornet. Den smala gång som leder upp till museets lobby är intetsägande – men när vi väl stiger in genom de välputsade glasörrarna kan vi inte annat än häpna. Det är ofrånkomligt att dra slutsatsen att museet, med sina välpolerade marmorgolv och glasförsedda fasad, är väldigt påkostat och arkitekturmässigt vackert. I receptionen får vi veta att museet är tämligen nybyggt. Kung Harald V deltog själv vid invigningsceremonin 1995 – och byggnaden är sedan dess landets nationella flygmuseum. När vi frågar om byggkostnaden möts vi endast av ett vänligt leende och det korta konstaterandet: Det rört sig om många miljoner.

Hemma i Sverige är naturligt många som skulle fått problem i jantelagsnerven över ett sådant uttalande. Men norrmännen har en annan syn på museisatsningen. Landets historia är starkt påverkat av dess



En Hawker Hurricane välkomnar besökare på parkeringen

Fakta om Bodø:

Bodø ligger cirka tio mil norr om polcirkeln – med Narvik som närmaste stad norrut. Under det andra världskriget förstördes så mycket som 60 procent av staden i ett tyskt flygangrepp och mer än hälften av befolkningen blev hemlös. Under den efterföljande vintern hjälpte den svenska staten de många bostadslösa med att bygga hus i utkanten av staden.

I staden bor det i dag närmare 45 000 invånare. Eftersom samhället ligger särskilt väderbitet ut mot Nordatlanten är det en av Norges blåsigaste platser. Det påverkar också den stora flygplatsen, vars ena in- och utflygning sträcker sig mot havet. Flygbasen på Bodø var central i Norges och NATO:s invasionsförsvar under det kalla kriget på grund av sin strategiska närhet till Sovjetunionen. Än i dag finns en stor del av Norges jaktflygplan av typen F-16 på basen – samt flera räddningshelikoptrar av typen Sea King.



roll under det andra världskriget – och i viss utsträckning också landets senare deltagande i NATO. Museet är bara ett av många hundra liknande satsningar som ämnar bevara Norges mycket rika nationalhistoria för eftervärlden.

Civilt och militärt delar yta

När vi väl betalat våra biljetter och skaffat oss fototillstånd träder vi in i museets huvudhall. Museet är indelat i två stora avdelningar – en för primärt civila flygplan och en för mer militära ändamål. Ofta rinner dock de båda avdelningarna över på varandra – något som också illustrerar Norges speciellt militärfläckade flyghistoria.

Vi valde att börja med den civila avdelningen. Här återfinns många flygplanstyper av olika storlekar. En Cessna 152 trängs med en Twinotter från Widerøe – samtidigt som det går att träda in i ett äldre trafikflygplan av typen Fokker 28. Byggnadens ringa storlek i förhållande till det stora antalet flygplan som återfinns på golvet gör att vi som

besökare alltid har något att titta på. Det är trångt – men det skapar en intressant och intensiv rundvandring.

Inblandat i den civila avdelningen finns också ett par flygmaskiner som utfört militära ändamål. I mitten av salen står en tysk Junker 52 från krigstiden. Flygplanet (som populärt kallades Tante Ju av de tyska soldaterna) användes bland annat för att flyga in fallskärmstrupper under invasionen av Norge i april 1940.

I salen återfinns även en stjärtfena från ett gammalt tyskt bombplan av typen Heinkel 111. Som påminnelse av krigets bittra verklighet är sidrodret fortfarande genomskjutet av ett större kanonskott – skador som fått metallen att fläka ut i vassa metalliska sår. Hakkorset hägrar allttjämt olycksbådande trots sina flagnande färger – och det är återigen svårt att inte slås av känslan av krigets närvaro.

Amerikanskt spaningsflygplan

Snart fastnar vår blick vid en märklig becks svart flygmaskin som skiljer sig.

Med vördnad inser vi att det är ett amerikanskt spaningsflygplan av typen U-2.

Flygplanet kunde flyga på närmare 21 000 meters höjd och ansågs länge vara omöjligt att skjuta ned. Därför var det också omöjligt för Sovjet att stoppa flera U-2:or som under sextioalet började göra olovliga besök i landet. Amerikanerna och NATO var tack vare spaningen försedda med uppgifter och information rörande truppörelser och industrier inifrån Sovjet. Men så 1960 bröts förtrollningen: En amerikansk U-2 blev nedskjuten över Sovjet.

U-2 affären och Bodø

Det blev upptakten till vad som i dag är känt som U-2 affären – som nog överraskande för många har historiska anknytningar till Bodø.

Sovjetunionen gick internationellt ut med att landet lyckats skjuta ned ett spaningsflygplan över Degtyarsk i Ural. NATO visste naturligtvis att det rörde sig om deras U-2 och att piloten

Flygplan på Bodø Flygmuseum (i urval):

- Consolidated PBY-5A Catalina
- De Havilland DH-82A Tiger Moth
- De Havilland DH 98 Mosquito
- De Havilland DH-100 Vampire
- Gloster Gladiator II
- Junkers JU-88 A-4
- North American F-86 F Sabre
- Supermarine Spitfire LF.MK.IXe



Junker 88 på fjällsidan



Gloster Gladiator – ett jaktflygplan från mellankrigstiden som bland annat deltog i finska vinterkriget

varit amerikanen Francis Gary Powers. Flygplanet hade startat från en militärbas i Pakistan och därefter begivit sig norrut mot flera atombombsbaser i Sverdlovsk för fotografering. När uppdraget väl slutförts skulle Powers flyga vidare till Bodø och där landa.

Eftersom piloten inte nämndes i någon officiell Sovjetisk rapport över nedskjutningen ställdes NATO inför ett dilemma. Hade flygplanet demolerats så kraftigt vid nedslaget att Sovjet inte kunde identifiera dess ursprungsland? Och var det rimligt att anta att piloten Powers frånvaro i Sovjetiska uttalanden betydde att han omkommit?

USA valde att försöka sig på ett rävspel och gjorde ett försök att rädda ansikte. Utrikesdepartementet meddelade att ett experimentellt väderflygplan ”försvunnit” norr om Turkiet och att det inte rörde sig om en provokation mot grannen i öst.

Sovjet spelade på trumfkortet

Sovjets generalsekreterare Nikita Chrusjtjov visste naturligtvis vad som var i göringen. Efter att ha låtit USA spåda på sina egna lögnerna några dagar fällde han följande uttryckande:

- Jag måste berätta en hemlighet för er. När jag inledningsvis gjorde mitt uttalande så valde jag att inte berätta att piloten levde och mår bra. Och titta nu hur många fäniga saker de [Amerikanerna] har sagt.

Bodøbasen fortsatte att vara en av NATO:s viktigaste norra baser – och dess närhet till Sovjet gjorde att den, trots U2-affären, förblev en av Europas hemligaste spionageplatser.

Det andra världskriget

Alla Bodøankytna flygplan har inte haft samma otur som Powers U-2. När vi träder in i museets militära avdelning övergår stämningen från det moderna, oljerika

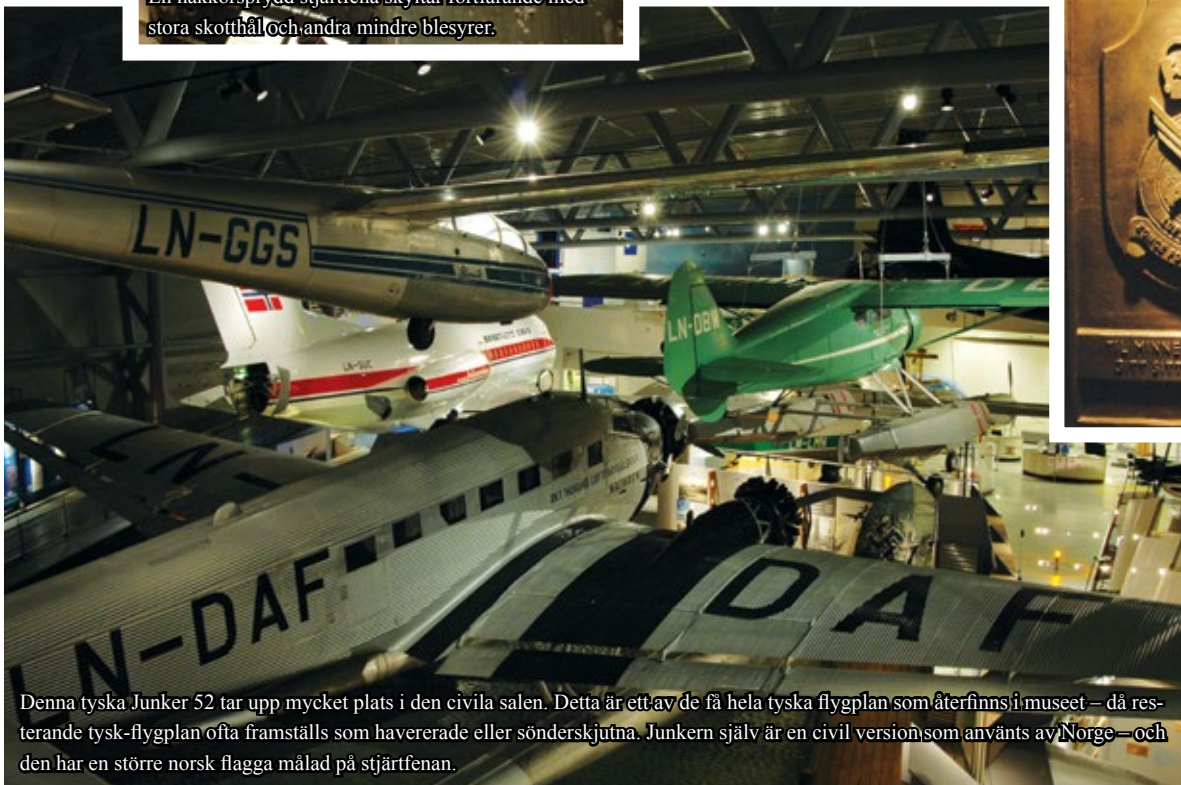
Norge till att istället återspegla vad många hävdar varit landets absolut viktigaste tid: Det andra världskriget.

Museet kan stoltsera med en mycket ansevärd mängd militärflygplan från krigstiden. Här finner den intresserade besökaren flera tyska, brittiska och amerikanska krigsmaskiner som bevarats på olika sätt. Kanske mest anslående är den välbevarade Junker-88 som upphittades på ett fjäll för ett tiotal år sedan. Flygplanet havererade under kriget efter att dess besättning räddat sig med fallskärm. På grund av fjällets någorlunda lutning har flygplanet självmant buklandat och glömts till eftervärlden.

Bombflygplanet är fortfarande relativt intakt – och museet har valt att visa upp maskinen som den hittades på fjället. ”Fjället” har återuppbyggts i plastmaterial – och några uppstoppade renar betar runtomkring den majestätiska flygkroppen.



En hakkorsprydd stjärtfena skyltar fortfarande med stora skothål och andra mindre blesyrer.



Denna tyska Junker 52 tar upp mycket plats i den civila salen. Detta är ett av de få hela tyska flygplan som återfinns i museet – då resterande tysk-flygplan ofta framställs som havererade eller sönderskjutna. Junkern själv är en civil version som använts av Norge – och den har en större norsk flagga målad på stjärtfenan.



Spaningsflygplanet U-2 är museets ovanligaste maskin. Typen byggdes i föga 86 exemplar och återfinns på bara en handfull museer runt om i världen. Bodø och Duxford i England delar på Europas enda två pensionerade maskiner. 35 flygplan flyger än i dag i aktiv tjänst i USA och för NASA.

Djuren är en passande kontrast till det ytterst levande historiska flygplan vi har framför oss – som sin flagnade färg till trots fortfarande ser ut som det havererat helt nyligen.

Norskt motstånd

Det norska flygvapnet får naturligtvis ett hedersnämmande på museet. Under kriget begav sig många Norrmän till England och stred på de allierades sida. Egentligen är Norge kanske mest känt för sitt bidrag på den marina sidan. Många norrmän deltog i konvoj och på skeppartrafiken till USA. Men flera norska piloter stred också i Royal Air Force efter att på olika sätt ha flytt den tyska ockupationen.

I mitten av avdelningen står en Supermarine Spitfire – det flygplan som många norska piloter flög. I närheten finns även ett sjö- och ubåtsjaktflygplan av typen Catalina – och ett bombplan av typ Mosquito. Norska flaggor är det gott om på maskinerna, och det skapar en stark kontrast till de många hakkorsförsedda flygplansdelarna som återfinns runtomkring i salen.

Även den norska motståndsrörelsen Hjemmefronten får ett omnämmande. Under en stor del av kriget släppte RAF ned utrustning och vapen till motståndsrörelsen – och flera utländska besättningar blev nedskjutna. Det är emotionellt att bevittna den sönderskjutna metallplåten från ett engelsk bombflygplan som fortfarande bär en omkommen besättnings påmålade namn. Det ger också en klar bild av hur mycket Norrmännen fortfarande värderar den allierade hjälpen under kriget – en hjälp som många män och kvinnor från

Svårt att undgå är också ” den tvättäta atombomben som ligger fritt framme för beskådan och beröring.

andra nationer dog för att upprätthålla.

Det är just denna vördnad som antagligen bidragit till Norges naturliga insteg i NATO efter kriget. Längre in i salen finner vi passande fler militärflygplan från senare tider i norsk flyghistoria. Bland annat den olycksdrabbade men framgångsrika F-104 Starfighter. Svårt att undgå är också den

tvättäta atombomben som ligger fritt framme för beskådan och beröring.

Öppet flygledartorn

Sist går vi upp i det före detta flygtornet på Bodøbasen – som nu är öppet för museets besökare. Här har vi perfekt utsikt över inflygningen på flygfältet. I bakgrunden lurar de höga fjälltopparna som brant bryter upp ur Atlantens kalla och stålgrå hav. Ett turbopropflygplan från Widerøe är på väg in för landning från havsidan – och i förgrunden skymtar några av de många bombsäkra militära hangarerna som finns nergrävda i marken.

Det är i detta ögonblick slående hur Norge på många sätt är annorlunda än Sverige – inte bara i sin natur utan även i landets historia. Bodøbasen har likt många liknande installationer hemma i Sverige fått erfa nedskärningar. Men många norrmän minns fortfarande den tyska ockupationen. Fler är det som minns när amerikanska hemliga spaningsflygplan landade på Bodø. Norrmännen är medvetna om sina starka personliga rötter i historiens spår – och än i dag vågar de satsa på att minnas.



Naturområdet i Nordnorge upplevs fördelaktigt med bil. Men för den som har möjlighet att se fjällkedjan från luften rekommenderas istället en flygtur. Det går att följa riksvägen mellan Bodø och Arvidsjaur även med flygplan. Annars är det populärt att redan på sydligare breddgrader flyga in i Norge och sedan följa kusten norrut. Varje pilot bör dock vara observant på väder och vind – fjällvärlden är välkänt för sina snabba förändringar och turbulenta förhållanden.

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,
30 kr



Blazermärke
broderad
190 kr



Keps
50 kr



Young Pilots
Keps
50 kr



Flygkalender 2011
100 kr



Jetong till län
brons, silver, guld
Etui i plast
Endast länsflygchef kan
beställa för anv inom
länet



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



Reflexband **35 kr**
Flasköppnare **10 kr**



Slipsnål
100 kr



Paraply
80 kr
Pga paraplyets
längd är portot
125 kr



Standar
190 kr
Endast flaggan
90 kr



Lågflygvinge
broderad **75 kr**



Lågflygvinge
guldmetsall **100 kr**

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



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,
50 kr



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



V-ringad "Natotröja"
50% ull 50% akryl V-ringad
slätstickad tröja med armbåge
och axelpatchar och epåletter.
Mörkblå, maskintvättbar
strl s, m, l, xl
250 kr



FIG-tröja
100% Ull storlek
S-XL
350 kr

Luftrumsintrång under förstoringsglasat



Det är ett väldiskuterat ämne. Ett flygplan passerar omedvetet eller på grund av felaktig information in i kontrollerad luft utan färdtillstånd. Problemet är alltjämt återkommande och förblir hetstoff på flygsäkerhetsmöten. FFK-Nytt analyserar Transportstyrelsens egen utredning i detalj.

Definitionen luftrumsintrång gäller både kontrollzoner (CTR) och kontrollområden (CTA och TMA). Därutöver inkluderar Transportstyrelsen också restriktionsområden i sin statistik. Problemet blir tyvärr allt mer påtagligt ju mer åren går – varför många luftfartsmyndigheter i Europa satsar hårt på att utreda, utbilda och förbättra personal och procedurer. Det har varit statistikorka från Transportstyrelsen under några år – men under 2005 rapporterades 201 luftrumsintrång av olika slag. År 2006 var antalet 279 och 2007 blev det 320. Intrången är alltså ett stadigt ökande

problem – och privatflyget är tyvärr den största boven i dramat.

Transpondern berättar

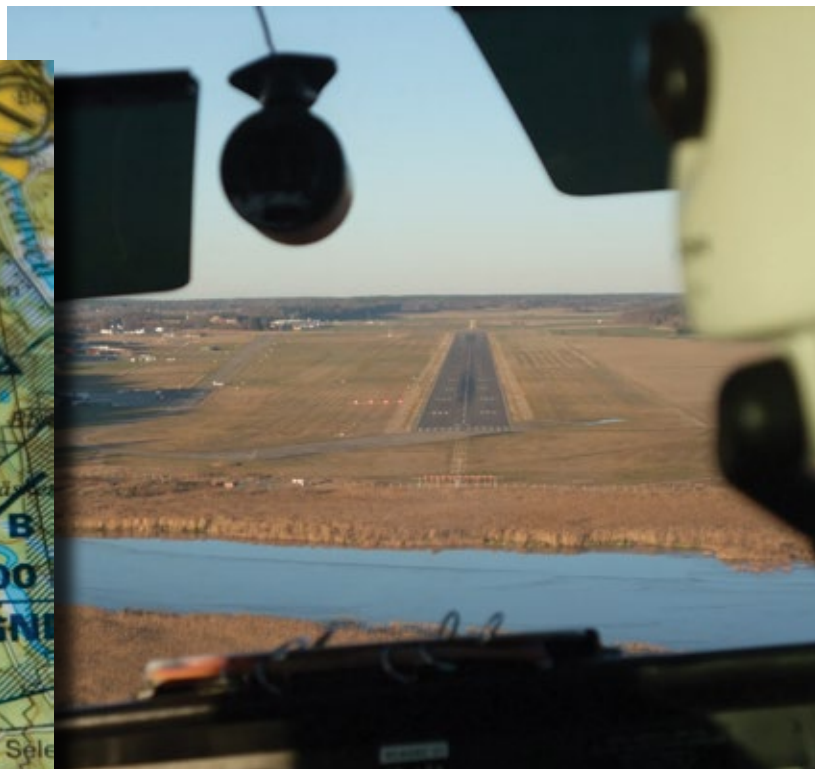
Allmänflyget står för minst 60 procent av alla luftrumsintrång. Säkerligen är det fler då närmare 30 procent av alla intrång sker av luftfartyg som aldrig blir identifierade. De flesta intrången sker också på sommartid då VFR-flygningar är som vanligast. I de flesta fall upptäcker flygledaren ett okänt transpondereko i sitt kontrollområde. I några fall har också ett flygplan observerats visuellt från flygtornet utan att sända transpondereko.

Statistiken omfattar dock inte TIA och TIZ-områden (flyginformationstjänst) där det enligt definition råder okontrollerad luft. Det är dock krav på dubbelriktad radioförbindelse i sådant luftrum. Man kan därför anta att antalet ”olovliga” flygningar även här förekommer i viss utsträckning.

Att flyga visuellt är utmanande

Det är inte så konstigt att VFR-flygare blir skyldiga till fler intrång. IFR-trafik (flygtrafik som flyger enligt instrumentflygreglerna) vägleds ju bort från restriktionsområden och tas om hand av flygledningen i samband med kontrollerad luft. På just denna punkt har VFR-flygaren ett betydligt större ansvar för sin egen navigering. Speciellt svårt kan det vara att upptäcka ett luftrums begränsningar i vertikalt led. Det är inte ovanligt att en pilot råkar flyga in i ett TMA på väg mot en inpasseringspunkt i en kontrollzon. Här är det extra viktigt att vara hård med sig själv och arbeta långsiktigt.

Eurocontrol påpekade i en utredning för några år sedan att myndigheterna också måste bli bättre på att göra NOTAM och navigationsvarningar mer lättförståeliga och tillgängliga. I och med internet är det möjligt att snabbt och smidigt uppdatera



visuella kartor med gällande information om tillfälliga r-områden. Utöver det rekommenderar också Eurocontrol att flygledare ska prioritera VFR-trafik högre än vad som sker i dag.

Utredningen påpekar också vikten av noggrann planering och bättre utbildning för piloter redan på grundstadiet. Bättre radiodisciplin och förenklade kartor nämns också som två viktiga faktorer för att minska intrången i framtiden.

Militära områden extra känsliga

Det krävs färdtillstånd för att passera igenom restriktionsområden. Ungefär åtta procent av alla totala luftrumsintrång sker i r-områden. Det kan tyckas vara en liten siffra – men när intrånget väl sker blir konsekvenserna ofta kostsamma och flygningen farlig. Försvarsmakten handhar en majoritet av Sveriges drygt hundra r-områden (därutöver tillkommer årligen flera tillfälliga restriktionsområden). När ett flygplan passerar in i ett militärt aktivt r-område riskerar piloten såklart liv och lem. Oftast går det dock bra – men kostnaderna för att avbryta en eventuell militärövning kan bli höga.

Numera finns det även en hel del r-områden där raketer skjuts upp eller experiment utförs med laser, ballonger och flera andra flygfarliga ting. All information om r-områden finns i AIP-Enroute för den intresserade. Kom också ihåg att

titta in på LFV:s hemsida och uppdatera dig om gällande navigationsvarningar innan du flyger. Den gamla fliken ”navigation-warnings” är borttagen och du hittar nu information i NOTAM. Glöm dock inte att det aldrig skadar att fråga flygtrafikledningen om ett r-område är aktivt.

Bristande framförhållning vanlig orsak

Enligt Transportstyrelsen är den vanligaste orsaken till luftrumsintrång att piloten ropar upp försent. Alla privatflygare har varit med om den klassiska situationen: Samtidigt som du närmar dig en kontrollzon är det många som vill prata på frekvensen samtidigt. Då är det extra viktigt att kvarligga utanför kontrollzonen tills dess att du lyckats upprätta radiokontakt och inhämta färdtillstånd. Vanligt är att privatflygaren då (på eget initiativ) får angöra ett väntläge straxt utanför till exempel en inrapporteringspunkt eller utanför TMA.

I de allra flesta utredda incidenter framkommer det dock aldrig vem som gjort intrång i luftrummet. Flygledaren observerar endast intrånget och skickar därefter rapport till Transportstyrelsen. Man kan gissa att piloten aldrig själv blivit medveten om ett sådant intrång. Det går att anta att det här främst handlar om intrång under okontrollerade sträckflygningar eller felnavigeringar. Mer sällsynt är att

intrången beror på felaktig information om öppettider eller radioproblem i flygplanet.

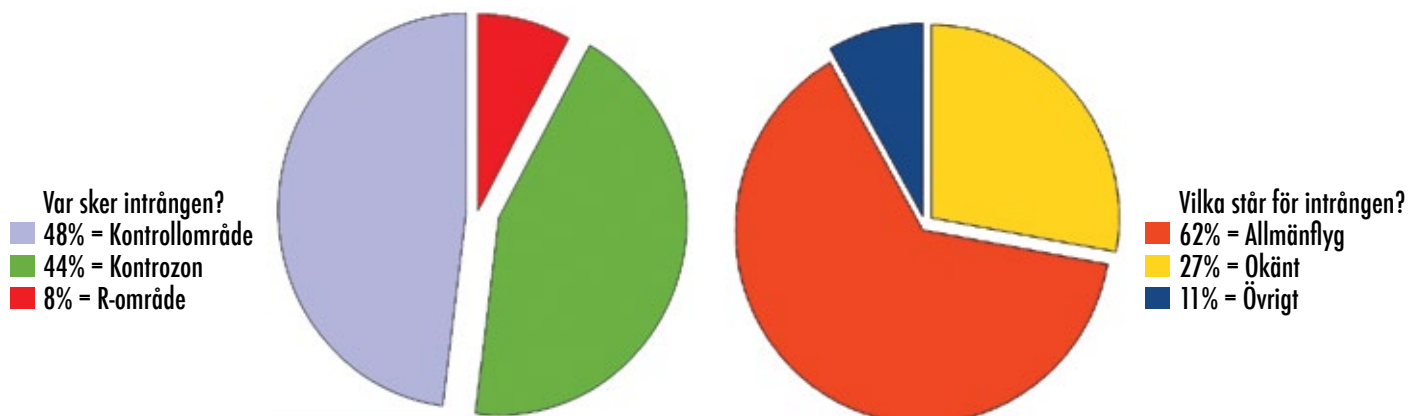
Problematiken skiljer sig lokalt

Flygledare delar in dessa incidenter i två större kategorier: Signifikant incident och ingen risk medförd. Vid de signifikanta incidenterna finner vi kollisionsrisker och flygning in i aktiva skjutområden. Närmare 30 procent av alla intrång medför risk tillräckligt stor för att klassa incidenten som signifikant. En stor andel av dessa intrång kan kopplas till flygning i aktiva r-områden.

Eurocontrol och Transportstyrelsen arbetar nu med att utarbeta bättre procedurer som i framtiden ska minska luftrumsintrången. Tills vidare hoppas myndigheten att piloter blir bättre på att själva uppmärksamma problem och anmäla dessa till myndigheten. Om en pilot ska börja flyga på en ny flygplats uppskattas även ett samtal till tornet för en diskussion om lokal problematik och procedurer. Passa då på att även förhöra dig om vanliga problem gällande luftrummet i området. Flera flygplatser har ofta problem i specifika luftrumssektorer där till exempel ett TMA-område kan vara svårt att tyda på en flygkarta.

Glöm heller inte att anmäla eventuella tillbud till myndigheten via ASR (Aviation Safety Report).

Text: Martin Trankell
Flygbild: Martin Loxbo





Flygchefen provar motorsegelflygplan

Det var en vacker om än ganska blåsig dag som jag bestämt träff med Kjell Andersson. Målet var att visa mig klubbens Touring Motor Glider (TMG). Flygplanet är en HK 36TC byggd av Diamond Aircraft - ett modernt bygge i sann glasfiberanda med en finish som är skinande.

Som motorflygare och före detta segelflygare är det en annan känsla att sätta sig i en TMG. Piloten ligger mer i de skålade sätena än sitter – trots detta är det ganska bekvämt. Det är inga problem att justera sittställningen så att alla reglage och pedaler nås. Då undertecknad har lite lång rygg finns risken att slå i taket. Då långa piloter halvliggar så är detta inget problem. Det som däremot innebär svårigheter är att hitta en hangar med tillräckligt stora dörrar för flygplanet. Med ett vingspann på cirka 17 meter blir det hela lite krångligt. Kjell, som är van att "baxa" ut planet, fick det dock att se enkelt ut

Rotaxmotor med choke

Planet som väger 571 kilo är lätt att dra. Innan vi kunde starta var vi tvungna att fylla på bränsle och kolla oljan och allt som ingår i den dagliga tillsynen. Tanken som sitter under bagageutrymmet är lätt att fylla på då piloten inte behöver klättra upp på stegar för att nå påfyllnadshålet.

Dräneringen som sitter under kroppen är förhållandevis lätt att nå. Oljenivån var precis under maxnivån som är 3 liter (minimum är 2 liter).

Så var det äntligen dags att komma iväg. Jag tar fram checklistan och inser att de vanliga punkterna finns med. Men som i många av dagens motorseglare och i ultralätta flygplan finns det en Rotaxmotor med tillhörande choke. För alla som har haft bil med choke är det klart hur det fungerar, men för yngre piloter är detta kanske första och enda kontakten med ett sådant reglage. Det finns också en kylklaff (cowlflap) som gör att luftströmningen över motorn kan justeras. Motorn startar enkelt när vi vrider igång.

Skillnad med stort vingspann

Direkt vid taxning inser jag att det är en väldigt stor skillnad att taxa en TMG i jämförelse med till exempel en MFI 9 – ett flygplan med hälften så långa vingar. Med tanke på den kraftiga vind som rådde kändes taxningen lite osäker i början – men vingarna rörde sig inte mer än väntat och att hålla planet på gula centrumlinjen var inte så svårt.

Då planet har omställbar propeller måste vi kontrollera propelleromställningen vid motorkontrollen. Allt fungerar som det ska och vi får klart starta med vinden

från höger. Skeva mot vinden, minska när farten bygger på och vips så flyger vi. Vi håller upp för vinden för att hålla kursen och trimmar. TMG är uppenbarligen inget konstigt – utan precis som att flyga vilket spakföret flygplan som helst. Vi stiger med 70 knop trots att farten för bästa stig är 59 knop. Planet flyger snällt.

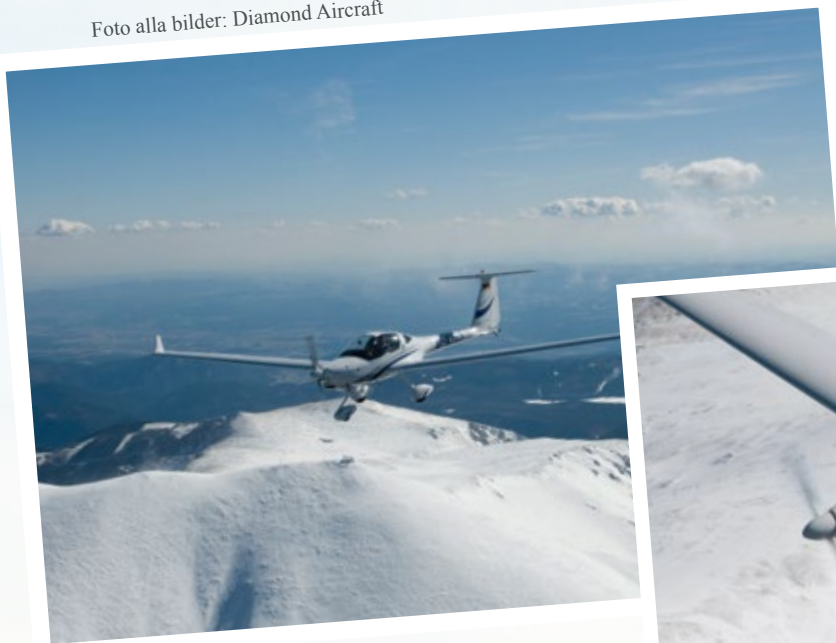
Ett naturligt sätt att flyga

Det som är speciellt med TMG är att piloten har bra sikt. Det är bara blicken snett nedåt bakåt som vingarna skymmer. Helt naturlig är också att maskinen i rollplanet är betydligt långsammare än en vanlig Piper. Så är det att flyga med vingar som är 17 meter istället för 9 meter.

Ändå känns flygplanet bekvämt och lätt att flyga. Det är lätt att trimma och därmed blir höjdhållningen även den lätt. Att svänga med både branta och normala svängar känns naturligt och maskinen blir snabbt en del av dig själv.

Jämförbar upplevelse för privatpiloten

Stallfarten är jämförbar med en Cessna eller Piper med 46 knop. Jag låter farten sjunka och bibehåller höjden. Roderutslagen som krävs för att hålla kursen blir större och större. Planet känns segare allt eftersom - precis som alla flygplan gör i låga farter. Att gå ur stallen är enkelt. Sänk



Fakta HK 36TC

Tillverkare:	Diamond Aircraft
Motor:	Rotax 912 S3 (100 hästkrafter)
Grundtomvikt:	570 kilo
Max startvikt:	770 kilo (930 kilo med starkare motor)
Tillsatsvikt:	200 kilo
Tankvolym:	79 liter varav 77 liter utnyttjbar (long range)
Bränsleförbrukning:	Cirka 17 liter i timmen
Aktionstid:	3:10 plus reserv 45min.
Bästa stighastighet (Vy):	59 knop
Fart bästa stigning (Vx):	51 knop
Stallfart (Vstall):	46 knop
Maxfart (Vne):	141 knop
Max g-belastning:	+5,3g / -5,65g
Startprestanda:	308 meter på asfalt (upp till 50 fot)

nosen något och ge full gas så flyger den normalt igen på några sekunder. Vi provar en vikning och vi är lätt ur vikningen och förlorar mindre än 200 fot – ett faktum som förvånade mig lite.

Landning skedde i tolv knops sidvind (max sidvindskomponent är 16 knop). Det var inte så svårt som jag förberett mig på – då planet inte är lika lätt som en UL och därför inte lika lätt påverkas av byiga vindar. Med finalfart på 60 knop och med full luftbroms sjunker flygplanet som en sten vilket gör det lätt att landa på korta fält.

TMG inom FFK

Att använda TMG i FFK:s verksamhet

ser jag som en möjlighet för vissa uppdrag. Då motorstyrkan är svagaste laget (80 hästkrafter) är den inte lämplig för lågflygning i kuperad terräng. För brandflyg är den mycket lämpad och tittar man på tillverkaren Diamonds hemsida finner vi flera spaningsuppdrag som typen utför i andra länder runtom i Europa. Då används en motor med 115 hästkrafter – något som ger en maximal startvikt på 930 kilo. Det är 160 kilo mer än den det flygplan jag provflugit. För att ett flygplan ska vara praktiskt i vår verksamhet måste den klara att flyga i tre timmar med reserv och kunna lasta två personer på 90 kilo. Alla TMG-modeller klarar inte detta krav.

I övrigt är detta ett bra alternativ för de

klubbar som vill ha billigt flygplan. Det är också ett bra alternativ för att skola PPL, då flygplanet är snällt och läraren kommer åt alla reglage – något som ibland kan vara svårt i en PA-28. Det tråkiga med TMG är att det är svårt att komma vidare i sitt flygande om piloten flyger in sig på klassen via ett segelflygscertifikat. Man får i dag inte tillgodoräkna sig mer än fem timmar av TMG-tiden i en vidareutbildning mot ett PPL-certifikat. Här borde flygskolorna kunna avgöra vad som är behovet för respektive elev. Eleven ska ju ändå utföra ett flygprov innan han eller hon får ett PPL-certifikat.

Text: Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK

Mimmi Sundberg

Ordförande i Young Pilots Västerås



Foto: Staffan Eriksson

Som första aktivitet besökte nystartade Young Pilots i Västerås flygmuseum på Hässlö flygplats.

Mimmi Sundberg har länge drömt om flyg. Nu leder hon den nya ungdomsstyrelsen i Västerås. FFK-Nytt tog kontakt med henne för att höra om Västeråssektionens planer inför framtiden – och om hennes egen roll i Young Pilots..

Det var mina flygresor var tredje helg som resulterade i en ordentlig förälskelse i flygvärlden. Jag hade en mamma i Stockholmstrakten och en pappa uppe i Umeå. Emellan dem låg en knapp timmes flygresa. Jag var alltid lika exalterad – och det låg en dos charm i varje punkt på min personliga checklista under varje flygplatsbesök:

Äntra byggnaden, köpa tuggummi på Pressbyrån, avskedskrama min fina mor, passera säkerhetskontrollen, kliva ombord på det makalöst stora flygplanet, följa säkerhets-genomgången med varje gång lika uppspärade ögon, vela mellan att ta näringen som erbjöds under resan eller att låta bli. Jag var tio år – och jag njöt av varje sekund jag spenderade nära allting som kunde relateras till flyg!

Början på resten av mitt liv

Jag lade ner både mitt hjärta och min själ i min ansökan till flyglägret på Bunge. Jag fick chansen att delta, och det finns ingen kombination av superlativ som kan förklara hur fin den veckan var. Den var alldeles för fantastisk för att kunna förklaras med ord. Efter lägret var vi alla eniga om att vår vecka tillsammans var

början på en lång resa. För mig resulterade Bunge en påbörjad PPL-teori följt av ytterligare en vecka på Bunge året därpå. Slutligen har jag nu blivit ordförande i nystartade Young Pilots i Västerås.

Young Pilots Västerås

När Johanna Wintzell tog kontakt med oss som nu sitter i Västeråsstyrelsen fanns det ett stort engagemang hos oss alla, och det tog inte lång tid innan en styrelse var bildad. Affischer sattes upp i de flesta av Västerås gymnasieskolor. På dessa kunde ungdomarna läsa om vår första aktivitet som gick av stapeln söndagen den 16 januari på Hässlö flygmuseum.

På aktiviteten deltog utöver styrelsen ett gäng dalapojkar samt två flygintresserade ungdomar som fått vetskap om oss via vår skyltning. På museet fick de en guidad tur av de kunniga flygveteranerna och några ungdomar flög även simulator.

Det kommande året

Young Pilots Västerås har fantastiska förutsättningar för att kunna bli en stor sektion. Inom kommunen har vi två flygfält. Här finns även Scandinavian Aviation Academy's gymnasiala utbildning samt påbyggnadsutbildning, Västerås segelflygklubb, Hässlö Flyg-förening, Västerås Flygklubb samt Fallskärmsklubben Aros. Detta bidrar till att vi ser ljusst på framtiden och hoppas få igång både läger- och kursverksamhet under

detta första år.

Vi planerar även att göra ett studiebesök på Västerås flygplats samt medverka under Västerås Rollout tillsammans med Young Pilots Dalarna och Stockholm. Därutöver avser vi besöka kräftstjartssvängen i Siljansnäs och anordna en skidutflykt till Romme tillsammans med YP-Dalarna.

Som ni ser präglas året av samarbeten. Vi tror på starkare band mellan landets ungdomssektioner. Det täta samarbetet mellan oss i YP-Västerås och YP-Dalarna ser vi som en väldigt bra start.

Tack för ert stöd

Jag vill slutligen tacka alla de personer som ser entusiastiskt på att Young Pilots har startats i Västerås. De är, och kommer förhoppningsvis även i framtiden att vara, ett enormt stöd. Jag vill framför allt tacka Hässlö Flygförening för att ni välkomnar oss i klubblokalen med öppna armar. Jag vill tacka Martin Trankell för att jag fick äran att bidra med några ord till årets första FFK-Nytt. Och sist men inte minst de underbart fina människorna som omger mig under varje möte och som jobbar hårt för att Young Pilots ska bli en etablerad organisation även i Västerås.

Text: Mimmi Sundberg
Ordförande Young Pilots Västerås



Foto: Johanna Maria Widborg

Nytt ungdomsprojekt – Flyg Med Ungdomar

Under det senaste halvåret har det hänt mycket inom Young Pilots-grenen av FFK. Nya sektioner har startat upp, planering för fler läger har skett och antalet nya medlemmar som är värvade genom en kompis har ökat.

För att kunna hantera den nya och allt större efterfrågan på Young Pilots har vi på Kårstaben varit ivriga att söka mer pengar till ungdomsverksamheten. När vi satte oss ner och tittade på vilka fonder och stiftelser så fann vi att Ungdomsstyrelsen kunde passa våra behov.

De jobbar med projekt som sträcker sig över ett år, vilket är mycket lämpligt för Young Pilots då vi då relativt snart kan utvärdera verkan av projektet. Vi skrev därför en ansökan – och vi valde att kalla den för FLYMU – Flyg Med Ungdomar.

Syftet med det nystartade FLYMU-projektet är flera: Vi vill förverkliga ungdomars flygdrömmar och visa att det inte är omöjligt att bli pilot. Vi vill samtidigt verka för att alla ungdomar oavsett bakgrund ska få en möjlighet att möta flyget. Vi vill också sprida information om småflygets nytta – visa hur till exempel FFK bidrar till samhället genom brandflyg och övervakning. Ungdomsstyrelsen gillade vår ansökan och vi har nu beviljats pengar.

Nationellt möte med YP

Den 15 till 16 januari träffades kårstaben tillsammans med ungdomar från ungdomsstyrelserna i Stockholm, Dalarna och Västerås. På grund av sjukdom och dåligt väder kunde representanter från de andra länen tyvärr inte komma – men mötet blev ändå givande och nyttigt.

Tillsammans gick vi igenom FLYMU:s syften och mål. Vi diskuterade huruvida vi skulle lyckas realisera målen för FLYMU-projektet och vilka aktiviteter som kan vara



Foto: Mats Jerpander

Tove Lindfors och Agnes Lindvall efter gyrokofterflygning under fjolårets ungdomsläger på Sjöbo

lämpliga. Ganska snart upptäckte vi att ett samarbete mellan Dalarna, Stockholm och Västerås fungerar optimalt för att samla styrka. Redan nu är planerna igång med gemensamma aktiviteter och flygdagar.

Mötet resulterade även i beslutet att Young Pilots ska lägga ytterligare fokus på att besöka skolor (främst gymnasieskolor). Det är ett mycket bra sätt att hitta nya medlemmar och presentera FFK och Young Pilots samt olika flygyrken inför en stor grupp samtidigt.

Vi ska också i anslutning till flygdagar eller evenemang erbjuda prova-på-helger där ungdomar kan komma och testa motorflyg eller segelflyg mot en mindre avgift.

Framtidsplaner

De kortsiktiga målen med FLYMU är att ge 100 ungdomar möjlighet att prova på att flyga. Vi ska också nå ut till 2000 ungdomar genom olika aktiviteter. Som alltid ska vi motverka segregation och

verka för grupper i samhället som har det svårare att få möjlighet att flyga.

Under vårt möte hann vi också diskutera framtiden och våra planer för Young Pilots på sikt. Bland annat siktar vi på att vara 1000 medlemmar till 2016. Förhoppningen är även att det då ska finnas en nationell ungdomsstyrelse. Internationella samarbeten med liknande organisationer är också viktiga. Vi ska också vara omtalade i media och dessutom ha hittat lämpliga sponsorer till en del av verksamheten.

Blickar vi ännu längre framåt på en tioårsperiod har vi satt som mål att vara 3000 ungdomar och stå på egna ben. Vi vill bli en framträdande och välkänd ungdomsorganisation i Sverige, och på så sätt även uppmärksamma FFK:s viktiga samhällsverksamhet.

Text: Johanna Wintzell
Ungdomsansvarig Kårstaben





Mid-air Collisions

Att flyga enligt visuella flygregler innebär att vi ska se och synas i luften. Hur bra vädret än är så inträffar det olyckor även i luften. Det är vanligare med denna typ av olyckor inom segelflyget, men ibland händer det också för oss motorflygare. Tittar vi på de störningsrapporter som skickas in går det att dra vissa slutsatser varför de på engelska kallade "mid-air collisions" inträffar. I denna artikel tänkte jag ta upp några moment där risken är större.

De flesta mid air olyckor sker i samband med inflygningar till flygplatsen. Piloten fokuserar på att hitta flygplatsen och landningsförfarandet och har samtidigt en högre arbetsbelastning. Att titta ut efter andra flygplan blir ofta nedprioriterat. Vädret är också en direkt avgörande riskfaktor. Det finns några geografiska problemområden där riskerna är större.

Låt oss säga att du gör en distansflygning och du närmar dig målflygplatsen som är en kontrollerad flygplats. Du har valt att flyga på 1000 fot och har inte behövt prata

med Sweden Control. För att komma in i kontrollzonen väljer du en av flygplatsens inpasseringspunkter.

Detta är en riskplats under flygningen då du befinner dig i okontrollerad G-luft där det gäller att se och synas. Här kan det finnas flygplan i området utan transponder och utan radio. Det kan också komma flygplan från flygplatsen som är på väg ut. I bästa fall informerar tornet dig om att det finns flygplan i området – men är trafiken utanför kontrollzonen är det inte säkert att ens tornet är medveten om deras närvaro. Tornet är inte heller skyldigt att separera VFR från VFR i kontrollzonen (annat än vid speciell VFR). Återigen gäller det att titta ut – se och synas.

En annan faktor är att vi allt oftare flyger på GPS. Det är lättare att hålla track på GPS:en än med enbart kartan. Detta kan vara en riskfaktor – som i praktiken innebär någon som flyger via samma punkt på en track i motsatt riktning möter dig. Det är väldigt svårt att se ett flygplan som

kommer rakt mot dig – särskilt om du har motljus. Ha därför landningsstrålkastaren tillslagen tills du lämnat kontrollzonen. Lämpligt är också att ligga till höger om din planerade track. På så sätt får vi alltid en viss separation.

En annan otäck plats är vid angöring av trafikvarvet på ett okontrollerat fält som till exempel Laxå. Tittar vi i hur vi utbildar så säger vi att vi ska angöra fältet på 1500 fot och då kontrollera vindstruten. På okontrollerade fält kan det finnas flygplan

Lämpligt är också att ligga till höger om din planerade track. På så sätt får vi alltid en viss separation. ”

utan radio (UL, gyrokoptrar, segelflyg).

Det händer att dessa små flygfält ibland har mer trafik än vid kontrollerade flygplatser. ibland mer trafik där än vid kontrollerade flygplatser. Då krävs det skärpt uppmärksamhet. Det gäller då också att följa de regler som finns uppsatta. Om



I motljus blir det alltid svårare för VFR-piloten att se annalkande faror. Därför är det extra viktigt att flyga efter vedertagen standard - som till exempel halvcirkelegh.

inget annat står i flygplatskorten så gäller vänstervarv. Jag har själv vid flera tillfällen noterat att plan kommer in i högervarv samtidigt som ett annat plan svängt vänster bas. För att få flyt i landningsvarvet krävs det av vi följer de regler som finns. Att plötsligt upptäcka ett plan svänga in på final från höger bas när man själv ligger på vänster bas är inte bra.

En annan position med hög riskfaktor är flygplatser där man startar segelflygplan med vinsch. Att kontrollera vindstruten samtidigt som det pågår segelflyg med vinschstarter genom att flyga rakt över fältet eller bara att passera fältet på 1500 fot är inte tillrådligt. På bara några sekunder kan ett segelflygplan befinna sig på 2000 fot och ha en två till tre kilometer lång stålwire flygandes i luften. Det är inte bra att flyga in i den. Om du planerar en flygning över ett flygfält läs in dig på fältet för att se om det finns segelflyg och prata radio innan du passerar för att se om det pågår verksamhet.

I Stockholmsområdet men även runt Malmö och Göteborg finns det många kontrollerade luftrum som har olika höjder. Många VFR-piloter flyger under TMA-gränsen för att kunna flyga mer fritt och om TMA:t börjar på 1600 fot flyger många på 1500 fot.

Har vi under flygningens gång fått en sikt som gått ner till 5 kilometer eller i värsta fall 3 kilometer och molnen på 1600 fot är risken ännu större. Det är då lämpligt att avbryta flygningen snarast och landa på närmaste flygfält.

Vad kan vi göra för något för att undvika dessa risker som jag nämnt?

- Våga prata i radio. När du flyger i närheten av ett okontrollerat fält så ropa upp för att se om det finns plan i närhet. Tala om dina avsikter och var uppmärksam.

- Undvik att flyga rakt över flygplatser där det kan finnas risk för fallskärmshoppning eller segelflyg med vinschstarter.

- Ha på landningsstrålkastaren när du

närmar dig ett flygfält. På så sätt upptäcks du lättare. Att du ser ett annat flygplan innebär inte att de ser dig.

- Ta kontakt med Sweden Control för att få flyginformationstjänst. Flygledarna kan se om det finns andra flygplan i området. (Om de har transpondern tillslagen)

- Använd transpondern även om du flyger i okontrollerad luft. Har du en transponder ska den enligt lag vara påslagen.

- Läs noggrant flygplatskorten och tänk igenom vilka risker som finns och hur du kan undvika dem.

- Gör en ordentlig riskanalys inför dina flygningar.

- Vi inpasseringspunkterna håll lite till höger om planerad track istället för att flyga rakt över.

- Välj flyghöjer som minskar risken för kollision i luften och följ halv-cirkelegh när du flyger på distans.

Kom ihåg att planering och förberedelser ökar din möjlighet till härliga flygningar – resor som är värda att minnas.

Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B

På spaningsuppdrag åt Räddningstjänsten

Det kraftiga regnandet i sydöstra Sverige gjorde i november att flera åar och vattendrag svämmade över – något som medförde allvarliga samhällsstörningar. Räddningstjänsterna i Kalmar län hade ett antal hektiska dygn med höga vattenflöden.

Efter regnet kom det för årstiden ovanligt tidiga och kraftiga snöandet. Det gjorde att räddningstjänsten ville vara ordentligt förberedd när den första snösmältningen skulle börja. Tillsammans med länsstyrelsen beslöt räddningstjänsten i Kalmar att inom deras ansvarsområde kontrollera de mest kritiska åarna.

Frivilliga flygkåren kontaktades och den civila FIG-gruppen fick i uppdrag att planera uppdraget. Personal och flygplan bokades upp och insatser gjordes för att säkerställa möjligheten att ta sig ut ur hangaren med tanke på all snö på plattan och framför portarna.

Påföljande dag och därpå följande fredag omöjliggjorde vädret flygning. Under helgen var räddningstjänsten jourbemannad och hade inte resurser för denna typ av verksamhet. Det kom snart mer snö och på måndagen var det återigen dags att få snöröjt på plattan framför hangaren. Kalmar Airports personal var snabbt på plats och rensade bort snön.

Snabbt i luften

Efter lite pyssel med omflyttning av flygplan stod äntligen SE-KTU ute i snön. Snart var besättning och flygplan i luften och på väg mot insatsområdet. Det huvudsakliga målet för uppdragen var att upptäcka hinder belägna i åarna. Omkullvälta träd, bråte och lösgjorda bryggor riskerade att sätta igen vattendragen och översvämma landområden uppströms.

Målet för det första uppdraget var Ljungbyån. Precis enligt regelboken flög Sören Axelsson från högersits och höll maskinen på 700 fots höjd samtidigt som spanare Kennerth Gustavsson fotograferade från vänstersätet. Koordinater fick tas ut manuellt via GPS då det automatiska systemet inte användes under flygningen. Vid nästa uppdrag, som redan är inbokad med insatsledaren för räddningstjänsten i Emmaboda, kommer bilderna att ha GPS-position inlagt på korten med hjälp av den blåtandsutrustning som är framtagen av FFK.

Räddningsledaren nöjd

Efter Ljungbyån var nästa spaningsobjekt Hagbyån. Där var vattenflödet betydligt högre. Besättningen följde ån på samma sätt som med förra objektet men med större koncentration till bullerkänslig bebyggelse nära ån.

Ansvarig räddningsledare Mats Johansson är positiv till FFK:s insats och berättar att det var mycket bra att överskådligt kunna bilda sig en uppfattning om läget i de båda åarna. Till nästa övning efterlyser han dock just automatisk koordinatbestämning av bilderna – då det annars kan bli svårt att på marken föra ihop bilder med lägesbildskartor.

- Jag tackar för ett mycket gott samarbete och tror på ett fortsatt nyttjande av er från Räddningstjänsten - inte minst vad det gäller skogsbrandsläckning, spaning, lokalisering, bevakning med mera.

Text: Martin Trankell
Foto: Kennerth Gustafsson