



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 2 - Juni 2011



Isflyin i Rättvik

Årsrapport 2010 + På tur med JAS + Räddningsbilen som flyger



I DETTA NUMMER

FFK-Nytt

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

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

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

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

Lämna gärna material
fortlöpande. Sista dag att
lämna material till nästa
nummer: 15 juli 2011



Flygchefen bakom spakarna på JAS-39 Gripen

26

Ungdomar från Göteborg deltog på UWE-utbildning

34



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHFENS KRÖNIKA
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 UNGDOMAR BESÖKER SÄTENÄS
- 8 NYHETER
- 10 AVSKED PÅ KÅRSTABEN
- 10 ETT ÖPPET BREV FRÅN REDAKTIONEN
- 11 FAMILJEDAG FÖR SIG-STOCKHOLM
- 14 ISFLYIN I RÄTTVIK
- 16 FJOLÄRETS ÅRSRAPPORT FÖR FFK
- 25 BLEKINGE ANORDNAR YOUNG PILOTSLÄGER
- 29 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 30 SNART BUNDELÄGER
- 32 BILEN MED PARASAIL
- 36 INFORMATION OM DET NYA REGELVERKET



Samarbete med Flygvapenfrivilliga diskuteras

31



Bild framsida:
En Cessna 172 på väg in för landning
på Rättviks isflyin ovanför intresserade
åskådare.
Foto: Martin Trankell



Kärchefen har ordet

Frivilligresurser i krisberedskapen

Under den gångna veckan kallade Rikshemvärnschefen till det årliga informations- och samverkansmötet med tillhörande avtalsorganisationer. Alla vi närvarande representanter, från de frivilligorganisationer som stödjer Hemvärdet, fick en samlad och fyllig beskrivning av Hemvärdets pågående omorganisation och anpassning till ett mindre antal bataljoner. Budskapet är att hemvärdet har ett fortsatt stort behov och intresse för frivilliga, eftersom våra organisationer utgör en viktig faktor i hemvärdets uppbyggnad. Det handlar om rekrytering, utbildning och bemanning med speciella kompetenser som våra frivilliga kan tillföra det Hemvärdet – nationella skyddsstyrkorna.

Att skydda, bevaka och övervaka ytor är hemvärdets huvuduppgift i Försvarsmaktens insatsorganisation. Det är därför lätt att inse att hemvärnsflygarna är en mycket viktig sensor inom hemvärdet för att organisationen ska kunna lösa sina uppgifter. Ett gott tips till alla läsare är att investera några minuter på Hemvärdets hemsida (hemvarnet.se). Det finns en viss risk att du fastnar där mera än några minuter, under intressanta rubriker som exempelvis: ”Civil kompetens stärker Hemvärdet”, ”Hemvärdet finns inte bara på land utan är fyllt med en rad funktioner på marken, havet och i luften”, ”KFÖ dag 4 - Flyggruppen i aktion.” Detta är bara några exempel på intressant läsning på hemsidan.

När det gäller utvärderingen av marinens behov av FFK:s sjöinformationsgrupper SIG har beslut tagits som resulterat i avtalsskrivning med ett antal piloter. Även materiel ska tillföras. Att skydda, bevaka och övervaka ytor återkommer även här som en viktig uppgift för FFK-piloterna.

FFK-medlemmen är även viktig som civil resurs. Vi är många som konstaterar att FFK-medlemmarnas engagemang är lika stor även för den civila krisberedskapen. Medlemmarna deltar ivrigt i de specialutbildningar som de olika uppdragstyperna kräver, och en stor entusiasm visas för att vara till hands när det finns insatsbehov.

Det är dessutom viktigt att odla det kontaktnät som är en viktig förutsättning för att krishantering, och som krävs för att allt ska fungera när det verkligen gäller. Civila myndigheter ser ett ökande behov av de specialtjänster som FFK:s medlemmar kan tillföra för att minimera negativa effekter av krissituationer. Även för den civila delen gäller det att bevaka och övervaka ytor med tillhörande rapportering i lämpliga former.

De beredskapsansvariga myndigheternas behov av en lägesbild från ovan är naturligtvis bestående, såväl civilt som militärt. Det av FFK utvecklade bildöverföringssystemet TBOS (Tag bild och sänd) bidrar naturligtvis till en avsevärt mycket bättre lägesbild för den insatsledare som måste fatta



rätt strategiska beslut.

Vi upplever ett ökande intresse för FFK som resurs. Fler och fler myndigheter med beredskapsansvar är intresserade av den kvalificerade och flygande resursen FFK. Vi ser det även genom de ökande utbildnings- och övningsuppdrag vi får från Försvarsmakten och Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB).

Några av våra medlemmar började redan på sextioalet i de civilförsvargrupper som då gällde. I dag utgör de med sin långa erfarenhet en viktig resurs, ofta med ren marktjänst, till stöd för de yngre som utför de flygoperativa uppdragen. Vår yngsta pilot i Hemvärdet är 22 år och i Flyginsatsgrupperna är den yngste 20 år. Detta är två exempel på hur Young Pilots är en starkt bidragande faktor till förnyring även av den operativa delen av FFK. Båda började sin FFK-karriär med Bungelägret på Gotland och är nu utbildade för sina roller i respektive grupp och tillför balans i åldersfördelningen.

FFK:s medlemmar tillför således mycket positivt till det svenska samhället, med sitt ideella engagemang i såväl FFK som i sina respektive flygklubbar. Att FFK dessutom under vår nu 50-åriga historia varit en av de största flygsäkerhetshöjande faktorerna inom klubbflyget är tyvärr lite svårt för den mindre insatte att ta till sig.

Vi kommer dock inte att förtrötta utan kämpar tillsammans vidare för att ytterligare utveckla verksamheten till fromma för samhällets krisberedskapssystem, flygklubbarna och framför allt för flygsäkerheten inom svenskt småflyg.

Noshjulet på mittlinjen ger god övning av din precision.

Flygarhälsningar
Sven-Inge

UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID

Young Pilots fortsätter att växa. Det är inte tjugigt att börja aktuellt från kårstaben med dessa ord - bara njutbart att kunna konstatera att tillväxten är ett faktum.

Samarbete är alltid A och O och det lyckas alltid bäst när det finns en eldsjäl i länet som driver på. Ett bra exempel på detta är ett textklipp ur ett mejl från länsflygchefen i Stockholm, som nådde kårstaben första dagen i juni:

– I samband med sommarens flygläger för ungdomar från Stockholms län, som nu hålls för sjunde gången på Bunge Gotland, har vi för första gången en samövning med ungdomar från FRO. Vi har lagt in en ”slutövning” som innebär att träna samverkan mellan kommande generationer FFK:are och FRO:are för att vi gemensamt ska bli en starkare resurs för samhället. Kom gärna och besök oss för att på plats se hur det går till.

Flera exempel på samverkan med andra frivilligorganisationer finns i detta nummer.



HEMVÄRNSFLYGET

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

Den genomförs under två veckor och är utformad för nyrekryterade med specialistkompetens, som exempelvis personalen (blivande hemvärnssoldater) i hemvärnsflyggrupperna. Vid antagning till hemvärdet görs även en ”invärdering av civil kompetens”.

- Både bemanning och avtalsupplynad behöver en god tillströmning av nya hemvärnsflygare - även kvinnliga. Det finns flera vakanser och en viss personalomsättning är naturlig.

- Vi har just nu flera lediga platser till årets lågflygutbildning med inriktning mot hem-

värnet.

- Hemvärdet tillämpar sedan 2010 nya avtalsvillkor där tjänstgöringstiden definieras i dagar i stället för timmar. Lägsta är fyra dagar per år.

- Om du som hemvärnsflygare inte har tecknat det nya avtalet så måste du påminna din gruppchef att detta ska ske omgående. Åtagandet anses endast fullgjort om man deltar i den årliga hemvärnsveckan, KFÖ.

Rikshemvärnschefen uppmanar alla att läsa den systembeskrivning av KFÖ som finns tillgänglig hemvärdets hemsida (hemvardet.se). Där finner du mycken intressant information, även specifikt om hemvärnsflyget.



50-års JUBILEUM, FFK har verkat i ett halvt sekel.

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



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 chefsflygare (tidigare benämnd ”operativ flygchef”) eller av honom delegerad person. Information om flygningen ska dessutom även meddelas via e-post till ovning@ffk.se

- Rapport 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 up-

FFK behöver förstärka sin kårstab. Är du den vi söker?

FFK är i ett spännande skede i sin verksamhet med många nya möjligheter. Som en viktig resurs i samhällets krisberedskap utvecklas FFK vidare. För att möta det växande intresse som FFK har hos våra myndigheter behöver vi förstärka kårstaben.

Huvudinriktningen för en ny tjänst är rollen som ställföreträdande Flygchef med administrativ inriktning mot Försvarmakten. Det innebär bland annat kontakter med försvarmakten och olika myndigheter, arbete med utbildning, handböcker och regelverk med mera.

Vi söker dig som aktivt vill delta i den fortsatta utvecklingen av FFK. Vi ser gärna att du har eller har haft ett CPL-certifikat. Lärarbehörighet eller CRI är meriterande.

Tjänsten är tillsvidare.

Ansökan skickas till Kårstaben, Flottiljvägen 4, 611 92 Nyköping. ansokan@ffk.se



pföljningssystemet för varje pilots flygtid får rätt ingångsvärden.

• FÖR BRANDFLYGET gäller samma rutiner som tidigare år. Observera att all rapportering ska ske på en speciell blankett ” Skogsbrandbevakning med flyg - Rapport från flygförare”. Detta gäller även vid träning och utbildning för brandflyget. Blanketten och beskrivning av rutinerna finner du på vår hemsida, meny verksamhet, brandflyg



UTBILDNING

• Årets utbildningsuppdrag från myndigheterna är något mera omfattande än föregående år. Intensiteten är därför som vanligt hög och ofta även högre.



NY MEDARBETARE på kårstaben är Åsa Sombeck Östlund, som börjar med att hålla ordning på alla nytillkomna krav på dokumentation runt flygplanen och även inför jubileet på Årna i augusti.



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.

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.

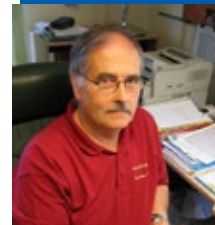
Sedan gäller det att fortlöpande sända en kopia av förnyade handlingar till Kårstaben.

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



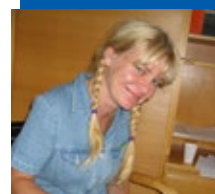
Sven-Inge
Kårchef
0155-28 99 72
sven-inge@ffk.se



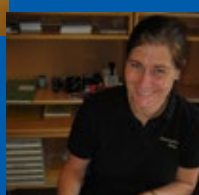
Ulf
Stf kårchef
0155-28 99 73
uffe@ffk.se



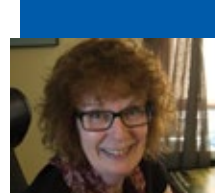
Lotta
Adm kårstaben
0155-28 99 69
lotta@ffk.se



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



Åsa
Adm. flygplan
0155-28 99 69
asa@ffk.se



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



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



Flygchefen

Nytt tillstånd med nya möjligheter och nya krav. I denna krönika tar jag upp några av de punkter, som kommer att påverka oss mest.



Det är inte alltid lätt att bedriva den efterfrågade verksamheten, när vi ska efterleva myndigheternas nya höjda krav på vår operativa verksamhet. Störst problem kommer vi att få i norrlandsregionen där det inte finns praktiska möjligheter för alla att lösa situationen. Varför återkommer jag till.

Till att börja med kan vi glädjas åt att vi fått ett bruksflygtillstånd som ställer högre krav på oss som organisation än tidigare, men som också ger oss nya möjligheter att utvecklas. Från och med den första april så slipper vi ansöka om dispens för varje uppdrag där vi behöver flyga lågt. Naturligtvis kvarstår kravet att Chefspiloten ska beordra och därmed också godkänna flygningen.

Den som tittar i tillståndet ser att den styr vår uppdragsverksamhet, men inte vår föreningsverksamhet som fortfarande är privatflyg. Vad är det då som klassas som privatflyg? Vår ungdomsverksamhet är en verksamhet som inte omfattas av tillståndet då det är föreningsverksamhet. En annan del av vår föreningsverksamhet är egenutbildning.

Vad har då blivit den stora förändringen för oss? Kravet på den tekniska dokumentationen för flygplanen ökar. Transportstyrelsen kräver att planen ska gå i en kontrollerad miljö. Detta innebär att de plan som FFK får använda ska servas på en F- eller 145-verkstad. Luftvärdighetsansvaret ska en så kallad CAMO ansvara för. Vad får detta för konsekvenser?

Det blir ökade kostnader och besvärligare att äga och flyga ett flygplan för de flesta flygplanägare. Anledningen är att det inte finns tillräckligt med verkstäder, särskilt i Norrland. De län som drabbas mest är Gotland och Norrbotten.

Ger detta en bättre service och säkrare plan? Vår myndighet tror det i alla fall, men då marknaden inte är anpassad för allmänflygplan så kommer detta att bli mycket besvärligt att åstadkomma. FFK har undersökt flera olika alternativ men på grund av allt för krångliga regler och höga avgifter måste vi förlita oss på marknaden. Då FFK inte äger egna flygplan önskar vi att flygplansägarna flyttar sin service till verkstäder som är godkända. Lista på dessa

finns på Transportstyrelsens hemsida.

Detta gör att TS påverkar och sneddriver konkurrensen inom flygservicesidan. Om det är myndighetens avsikt så får de ta ansvar för sina beslut. 66-mekaniker som enskild instans blir tyvärr, i och med detta, ett utdöende släkte och allmänflyget har redan svårt nog att få tag i kompetenta tekniker – särskilt kolvmotortekniker. De som finns är på väg att gå i pension.

Varför vill TS och EASA då utestänga en så kunnig personalgrupp? Ett argument som myndigheten använt är att de inte har kontroll på 66-mekaniker – men vad jag förstår så har de inte resurser att kolla upp alla de platser mekanikerna jobbar på. Den positiva flygsäkerhetseffekten av att ha en flygtekniker nära flygplanen verkar inte ha någon betydelse.

Ett annat beslut, som man fattat på TS, är att vi inte får använda flygplan med motorer äldre än tolv år till brandflyg. Denna regel har funnits länge men är egentligen mycket märklig då åldern på motorn inte har varit ett problem. Det som har varit problem är om motorn får korrosion och det beror oftast på att motorn går för lite och står i en fuktig miljö. Detta problem tas redan om hand vid regelbundna korrosionskontroller.

Vi har också fått en begränsning av att alla som ska flyga i FFK måste ha 200 timmar. För alla flygningar som görs inom FFK skall det alltid som tidigare finnas en driftfärdplan. Denna måste sparas i minst tre månader enligt LFS 2007:47.

Slutligen ställs det högre krav på dig som pilot och oss som organisation då vi måste ha en intern operativ PC (OPC) eller PFT. För piloter som redan gör PC årligen krävs inte detta men för PPL:are måste detta göras. FFK kräver dessutom att en lågflygcheck görs regelbundet. Mer information om detta kommer ni att få via er Chefspiloter i länen.

Flyghälsningar
Lars-Göran Johansson



Elevbesök på Såtenäs

På FFK-Nytt har vi tidigare skrivit om Hulebäcksgymnasiet i Härryda och deras samarbete med FFK och flera internationella skolor. Utvalda elever på skolan har påbörjat ett projekt med flygets framtid där ekonomiska och sociala perspektiv ska utforskas. Som en del av projektet besöktes flygflottiljen i Såtenäs – och två av eleverna själva berättar om dagen.

Hej alla flygfantaster! Vi är en grupp på tolv elever från NV-tvär på Hulebäcksgymnasiet, som påbörjat ett projekt om flyg. Ingvar Bragd som är medlem i Frivilliga Flygkåren kom till klassen en dag och berättade om sitt spännande flygprojekt. Det handlade i stora drag om att erbjuda oss undervisning och inspirationsdagar om flyg så att vi slutligen skulle kunna skriva en uppsats om framtidens flyg ur ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart perspektiv. Vi var flera stycken som föll pladask för erbjudandet! Sedan dess har vi fått träffa en massa intressanta människor, fått flyga helikopter och mycket, mycket mer. Vårt senaste äventyr var ett studiebesök på militärflyganläggningen F7 Såtenäs.

Känna och klämma

Tidigt på morgonen samlades vi på Hulebäcks parkering. Bussen skulle gå redan kvart över sju på morgonen för att vi skulle vara på flyganläggningen så tidigt som möjligt. Efter två timmars bussfärd var vi framme vid Såtenäs. Vi fick var sitt besökskort för att personalen skulle veta att vi var välkomna. Dagen började med en föreläsning och vi blev informerade av en officer om rekrytering till militärflyg och alla möjligheter denna utbildning



Foto: Johan Sundqvist

skulle innebära. Han berättade även om militärbasen Såtenäs F7 och verksamheten som bedrivs på området.

Snart klev vi återigen in i bussen och kosan ställdes nu mot hangaren där JAS-Gripen förvarades. En av teknikerna guidade oss på en mycket intressant rundvandring bland planen. Det är fantastiskt vilken häftig teknik planen är utrustade med! Guiden lotsade oss sedan vidare till de riktigt stora flygmaskinerna, transportflyget. Där visades Herkulesflygplanen som var 30 meter långa och hade hela 40 meter i vingbredd!

Herkules stor och robust

Visningen inleddes med en kortare föreläsning om vad Herkulesplanen transporterade och hur arbetet gick till. Exempelvis hade Herkulesplanen använts

vid tsunamin i Thailand år 2004 för att transportera förnödenheter till de drabbade. Sedan fick vi gå runt och titta, och till och med vistas inne i ett av planen. Planet var det robusta och invändigt var det, ja som ett transportplan ska vara, ruffigt och luftigt. När alla sedan nyfiket kollade runt blev vi fascinerade av hur rent och fint det var i hangarerna! Det måste väl vara så på grund av den komplicerade teknik som man omger sig med.

När besöket slutligen var över tackade vi så mycket för oss och åkte tillbaka till Hulebäcksgymnasiet med massor av ny kunskap och inspiration till vårt projektarbete!

Astrid Mehlberg
Emma Westerberg
Nv-tvär2 Hulebäcksgymnasiet

Thailand köper fler Gripenflygplan



Det har varit svårt att sälja JAS 39 Gripen till utlandet. Men ett av länderna som näppat på erbjudandet är Thailand. Redan 2008 levererades de första flygplanen - och nu blir det fler.

Redan år 2008 slöts avtal med Thailand om köp av sex flygplan samt två Saab 340 (varav en i radarspaningsversion). Det nya avtalet handlar om försäljning av ytterligare sex JAS 39 Gripen med tillhörande kringutrustning samt en Saab 340 med radarspaningsutrustning. Den nya leveransen är en del av ett långsiktigt åtagande från svenska statens sida, enligt källor på Försvarmakten.

- Beslutet understryker att Gripen är ett konkurrenskraftigt och kvalificerat stridsflygplan som står sig väl i den internationella konkurrensen. Affären är till nytta för försvaret och är bra för svensk försvarsindustri. Dessutom blir det fler länder som delar på vidmakthållande och utvecklingskostnader för Gripen-systemet vilket är bra för Sverige, sade försvarsminister Sten Tolgfors i ett nyhetsbrev i mars.

Thailändska piloter i Sverige

Samtidigt som sex JAS-flygplan anlände till Thailand så tog svenska Försvaret emot lika många thailändska piloter. Målet är att ge dessa utbildning på Gripensystemet och erfarenhet av både praktiskt och simulerad flygning. Piloterna har tidigare flygit det amerikanska jaktflygplanet F-16.

Detta är den andra kullen thailändare som utbildas i Sverige. Fördelen denna gång är att piloterna kommer skolas på JAS-39 av modell C/D. Dessa flygplan har instrument graderade i knop och fot - till skillnad från de typiskt svenska måtten kilometer i timmen och meter.

Intresset för luftskepp ökar

Goodyear och Zeppelin meddelar att de två företagen kommer gå ihop och bygga tre nya luftskepp. Goodyear har länge använt luftskepp för mindre resor i reklamsyfte men farkosterna ska nu bytas ut. Under året har flera projekt initierats - ett resultat av det ökande intresset för luftskepp i fraktrafik.

Goodyears luftskepp kommer byggas på plats vid den anrika fabriken i Akron, Ohio - samma fabrik som under mellankrigstiden producerade flera enorma luftskeppshangarfartyg för den amerikanska flottan.

Varje luftskepp kostar omkring 160 miljoner kronor och kommer liksom sina föregångare användas av företaget i reklamsyften. Andra företag och forskare är för närvarande på jakt efter en moderniserad variant av den gamla idén med luftskepp som ska kunna ta last. Goodyears försök med nya luftskepp kan därför bli en språngbräda till ny teknik. År 2014 kommer det första luftskeppet i drift.



Foto: Paul M. Walsh

Topp hemlig helikopter störtade

Attacken mot Osama bin Ladins tillhåll i Abotabad i Pakistan blev snabbt världskänd - men råden gick inte helt felfritt. En helikopter störtade, och mycket pekar nu på att den var av en topphemlig typ.



USA:s räd mot Al Quiadas ledare Osama Bin Ladin blev av naturliga skäl den tidiga majmånadens mest omskrivna nyhet. Av de helikoptrar som deltog i attacken störtade dock en, och enligt källor rör det sig om en topphemlig typ med ny stealthteknik. Påståendet baseras på flera bilder publicerade via tidningar och tidigare läckt information om prototyphelikoptern. De amerikanska soldaterna som deltog i råden överlevde kraschen utan skador. De lyckades också spränga större delar av vraket - men på bilderna syns en intakt stjärtbom med tillhörande rotor. USA har inte gått ut med någon officiell information

Nytt för helikoptrar

Traditionellt har den så kallade smygtekniken (på engelska Stealth technique) använts

på främst fartyg och flygplan. De svenska kryssarna av typen Gotland är, till exempel, utrustade med maskeringstekniken som gömmer fartygen från främst radar.

Helikoptrar har dock länge haft ett underläge gentemot flygplanen, främst på grund av den rotorteknik som används. Även ljudnivån har länge varit ett erkänt problem för helikoptrarnas framgångsrika utveckling av smygteknik. Experter tvistar fortfarande om USA verkligen besitter en ren smyghelikopter, men bilderna från Pakistan tidigare i år pekar onekligen åt det hållet.

Första kvinnan att flyga JAS

Anna Dellham blev i april historisk genom att som första kvinna ensam spaka JAS-39 Gripen. Flygningen skedde med utgångsbas F 7 Sätenäs.

Försvarsmakten skriver att den 45 minuter långa flygningen gick felritt och att Anna är nöjd med passet.

– Även om jag har flugit stridsflygplan tidigare är den första ensamflygningen på ett system alltid speciell. Gripen är ett fantastiskt flygplan med mycket goda flygegenskaper och flygpasset gick jättebra. Dessutom har vi mycket bra instruktörer, så jag var väl förberedd, berättar Anna om sina intryck på Försvarsmaktens hemsida.

Just nu genomgår Anna en skillnadsutbildning till Gripenssystemet. Hon arbetar aktivt på flygtekniska staben på Högkvarteret och har sedan tidigare stor erfarenhet av stridsflygplanet Viggen. Framöver väntar fortsatt utbildning i några månader innan Annas skolning är slutförd.



Foto: Torbjörn Carlsson - Försvarsmakten

Sökes: Astronaut

Virgin Galactic är världens första kommersiella rymdflygbolag. För närvarande pågår de slutliga testflygningarna med företagets egendesignade rymdfarkost. När resorna väl påbörjas hoppas företaget att expandera och är därför på jakt efter nya piloter.

Virgin Galactic definierar själva begreppet ”Pilot Astronaut” och företaget gör ingen hemlighet om att jobbet är historiskt. På deras hemsida ansöker de öppet efter nya besättningar, och har följande att berätta om tjänsterna:

– Dessa kommer bli de allra första kommersiella pilot-astronauterna, något som tveklöst kommer locka många intresserade. Kandidaterna måste vara mycket kompetenta. Virgin letar efter piloter med mångårig erfarenhet av både högpresterande jetflygplan samt stora flermotoriga trafikflygplan. Utöver det är tidigare erfarenhet av rymdflygning en fördel.

Flagskeppet för företaget heter SpaceShipTwo och 400 biljetter har redan sålts.



Foto: Brian Binnie

Styckpriset är i dagsläget cirka 2.5 miljoner svenska kronor – men då ingår ett antal minuter i yttre rymden. Baseringsort för rymdskeppet är Virgin Galactic's rymdbas i Nevadaöknen, USA.

Initialt ska de nyanställda astronauterna stödja testflygningarna för att sedan övergå till en mer kommersiell roll i företaget. Utöver att flyga rymdfarkosten så förväntas astronauterna kunna vara arbetsledare för markcentralen. Ytterligare

förkunskapskrav är att ha arbetat som testpilot under minst två och ett halv år – och vara minst akademiskt utbildad i ett för rymdflygning relevant ämne. Fortfarande sugen på att söka? Kom bara ihåg att tidigare erfarenhet av rymdflygning är en fördel, men praktiskt erfarenhet av rymdrelaterat arbete är ett krav.

Text alla nyheter: Martin Trankell



Tack och farväl Bengt-Arne slutar på Kårstaben

Efter åtta år och 29 000 veckopendlarmil är det dags att ta farväl och lämna Kårstaben och Nyköping. Den stora behållningen av jobbet har varit alla kontakter med er medlemmar, frivilligorganisationer och uppdragsgivare som jag träffat runt om i landet.

Jag har också varit på många spännande uppdrag och platser. Allt från Rikshemvärnschefens inspektion i Kiruna till möte med EU:s Political Military Group (PMG) som bjudit in Marinen och FFK till Bryssel och mycket mera däremellan.

Det har blivit många givande och

minnesrika tillfällen som jag tar med mig hem till familjen i Falkenberg, nu när jag slutar.

De många kvällarna i Nyköping har jag bland annat ägnat åt Friskis & Svettis för att försöka hålla mig i någon form av form. Då jag också är verksam i ordenslivet har det givit mig ett nätverk med många nya goda vänner och dessutom en och annan god middag (därav en del av förklaringen till behovet av Friskis & Svettis). I Nyköpings flygklubb har jag som gästmedlem försökt att behålla min flygtrim och har förutom

PA28 även fått tillfälle att flyga Piper PA32 Saratoga och AN2 – tack Rune!

Sommarens onsdagskvällar i hamnen med alla veteranbilar och motorcyklar vill jag gärna rekommendera er som besöker Nyköping. Missa då inte den lilla röda kiosken där du kan köpa strömmingsburgare med rödlök, dill och creme fraichesås – kalasgott!

Jag kommer givetvis att vara kvar lokalt i FFK-Halland så chansen finns att vi träffas vid något tillfälle.

Tack och farväl
Bengt-Arne Jönsson

Ett öppet brev från redaktionen

Vi på tidningsredaktionen vill passa på att tacka alla medlemmar som aktivt skickat in material och bidragit med texter till tidningen det senaste året. Förutom att vara en informationskanal för oss medlemmar så är tidningen vår flygkårs ansikte utåt. Därför är det extra viktigt att den faktiska kärnverksamheten belyses objektivt och i rätt avvägning.

Trots detta upplever vi ibland en viss tyngdpunktsförskjutning (för att använda ett vedertaget flygbegrepp) mot olika delar av verksamheten. Det är viktigt att alla delar av vår verksamhet får en rättvis belysning. Förbättrandet av denna avvägning är något vi på redaktionen kommer jobba hårt med under kommande nummer.

Ett delmål med arbetet är att få samtliga län och fler flyggrupper att aktivt bidra till tidningen. Vi på redaktionen hoppas underlätta detta genom att förenkla och

informera om skrivprocessen för er medlemmar. Som redaktör har jag fått ett antal telefonsamtal som uppmärksammat vissa problem.

Det finns inga kvalitetskrav på in-skickad text. Redaktionen hjälper till att rätta och korrekturläsa materialet och anpassar det sedan i tidningsformat. Allt inskickat material behandlas och endast i undantagsfall behöver vi tacka nej.

Redaktionen kan alltid skriva artikeln åt er. Så länge det finns fotografier från händelsen så kan redaktionen intervjua någon av er och skriva en artikel byggd på det materialet. Dra er inte för att höra av er.

Planera att producera en artikel tidigt. Redan under övningens, lägret eller uppdragets planeringsskede så kan ansvaret delegeras. Hör väldigt gärna av er till redaktionen och berätta vad som är på gång. I många fall kan vi också komma på besök och dokumentera åt er.

Andra nyheter är också av intresse.

Tidningen fokuserar på allmäntemat flyg och lyckas göra detta konkurrenskraftigt tack vare alla våra ideellt arbetande skribenter. Därför är det extra roligt med idéer på reportage. Tidigare har vi bland annat belyst semesterresor med flyginslag, flygdagar, mässor och flyghistoriska händelser.

Nu är det sommar och det innebär naturligtvis mycket flyg. Vid sidan om det redaktionella arbetet har jag själv en välfylld kalender, till stor del bestående av övningar med min hemvärnsflyggrupp.

Detsamma gäller naturligtvis för de flesta av er ute i våra län. Spontant tänker jag på den stundande brandflygsäsongen och sommarens många övningar och ungdomsläger. Jag hoppas att få läsa om dessa äventyr, uppdrag och övningar i nästa nummer av FFK-Nytt. Glad flygsommar önskar jag och resten av redaktionen!

FFK-Hälsningar:
Martin Trankell
Redaktör FFK-Nytt

- Mejla på red@ffk.se – bilder och text välkomnas, såväl som synpunkter och allmänna kåserier.
- Ring på 076 214 26 16 (direktnummer till redaktör Martin Trankell).



Familjedag för SIG-Stockholm

Vad vet våra anhängare egentligen om vad vi håller på med i FFK? Troligen inte så mycket! Ulf Mellberg, som är chef för sjöinformationsgruppen (SIG) i Stockholms län bestämde att vi skulle ändra på det.

En april dag i våras hade SIG i Stockholm således inbjudit familjer till en informationsdag vid SAS flygklubb på Bromma. Föräldrar till några av de yngsta flyggruppsmedlemmarna och barn och barnbarn till oss lite äldre strömmade in från tiotiden på lördagsförmiddagen. Då hade Bengt-Olov redan satt igång grillen så att korvarna skulle vara färdiga tills hungriga gäster anländer.

Med blåljus mot grillkorven

Men vad står på? Har grillen satt eld på omgivningen? Flygplatsbrandstyrkan kommer farande med blåljus och sirener. Nej då, ingen fara; De är också inbjudna på grillad korv och vill göra en stilfull entré! Med inlevelse och engagemang visar de upp sig och sin utrustning för oss barn i alla åldrar. Fyra kubikmeter skum som kan tömmas på ett ögonblick är onekligen imponerande. Frågan är dock om inte sop- och blåsmaskinen med sina 520 hästkrafter har högre ”impa-faktor”? Tjugo hästkrafter för att dra runt borsten och 500(!) till blåsaggregatet. Den som står i vägen där får allt hålla i hatten!

Grått, men långt ifrån trist

Tanken var att vi även skulle bjuda de våra på en liten flygtur. Men, trots andra utsagor, hade Bengt-Olov tydligen inte kommit överens med vädrets makter. Då och då lyssnade vi på ATIS:en (automatiskt utsänt aktuellt vädret vid flygplatsen). Molnbasen var 600 fot och även om det då och då glimmade till av blå himmel och sol så var det bara tillfälliga avbrott i gråvädret. Det blev ingen flygning, men alla verkade glada i alla fall. Vi visade upp de flygplan som vi oftast flyger i och hade även en liten demonstration.

Regelbundna nödträningar

Den här flyggruppen samlas enligt ett långt i förväg uppgjort schema. Hela gruppen träffas varje gång. Är det inte flygväder så går vi igenom teori eller har praktiska övningar på backen. En sådan visade vi upp den här dagen, nämligen att evakuera ur ett flygplan som har gått ned i vatten. Vi flyger ju för Marinen så det blir oftast ganska mycket vatten som vi flyger över. Om vi skulle tvingas gå ned i vattnet, och kanske slå runt, vill det till att veta hur vi ska komma ut. En sådan övning visade vi upp för de anhängare.

De två som sitter i planet, med förbundna ögon för att simulera mörker under vattnet, får höra ”Brace, brace, brace” som betyder

att nu är det strax dags att bada. Piloten kör igenom nödchecklistan, spanaren sänder nödmeddelande och ställer in transpondern på nödkoden, flyttar sin stol bakåt och öppnar dörren. (Så att den inte kläms fast vid nedslaget). Båda sträcker upp sina säkerhetsbälten och sitter sedan fastspända tills planet stannat helt.

Nu orienterar sig spanaren (som sitter närmast dörren) med hjälp av händerna till utgången, tar av bältet, tar med nödsändare och rullar sig ut. Piloten orienterar sig på motsvarande sätt med hjälp av händerna och kommer efter ut på vingen – eller i vattnet om de ligger upp och ned. Nu kommer överlevnadsdräkterna (som vi inte hade på i dag) och den uppblåsbara flotten väl till pass i väntan på räddningshelikoptern. I dag kunde vi bara berätta om det, men vi övar ibland även på att vinschas ur havet och upp i en av de helikoptrar som står i ständig beredskap längs våra kuster.

Vi har väl inte berättat allt om vår verksamhet – och allt ska vi inte heller tala om. Men nu vet våra anhängare lite mer om vad vi sysslar med då vi är ute på våra övningar och uppdrag.

Text & foto: Christer Dahlgren
Länsflygchef Stockholm



Isflyin i Rättvik

Det kunde knappast bli bättre värväder när flygklubben i Rättvik bjöd in till flygdag på Siljans vidsträckta is. Med stort spektakel och på bärigt underlag anlände under dagen nära 50 flygplan av olika storlek och klass.

För fantaster av islandningar var det verkligen på tiden. Det är hela fem år sedan Rättvik lyckades bjuda på flygdag. Förra året visade sig isen för dålig. Åren dessförinnan föll evenemanget också på grund av diverse organisatoriska och vädermässiga anledningar.

Årets evenemang var planerat till helgen den 12 och 13 mars, och för organisatorerna var det ett idogt arbete som föregick flygdagen. Sune Westhed

som är ordförande i Rättviks flygklubb höll intressenter och piloter uppdaterade om isläget och plogningen via flygklubbens hemsida under både februari och mars månad. Redan en månad innan flygdagen var det många frågetecken som behövde rätas ut inför flygdagen, som Sune berättar på flygklubbens hemsida:

– Någon kanske frågar sig varför vi inte plogat efter första snön och sedan hela tiden hållit rent från snö. Svaret är ganska enkelt: Det kostar för mycket. Först har vi banan som bör vara minst 25 x 1000 meter, sedan uppställningsplattan som bör vara cirka 30 x 600 meter, samt taxi banor som är cirka 20 x 300 meter. Det är enormt stora ytor som skall hållas rena. Intäkterna

täcker inte ens en bråkdel av kostnaderna. Om snöförhållandena inte blir sämre har jag förhoppningen att vi skall kunna fixa det. Men just nu är det alltså många ”men” och många ”kanske”.

Underlaget snö och inte is

I slutet av månaden lyckades dock snöröjningen påbörjas. Banriktningen bestämdes till att ligga i 03 och 21 (ungefär 030 grader respektive 210 grader på kompassen). En snöslunga användes med resultatet att snövallar inte byggdes upp. Det sparades även ett lager snö på landningsbanan för att förbättra bromsverkan hos de besökande flygplanen.

Storleken på banan blev inte riktigt dryga

Young Pilots på plats

Dalarnas nyuppstartade ungdomssektion var på plats i Rättvik med tält och informationsmaterial till intresserade flygdagsbesökare. Bätthammen passade perfekt och tältet stod precis vid "ingången" till bryggan.

Det var ungdomarna själva som organiserat tillställningen och producerat det informationsmaterial som användes. Västeråssektionen, som nyligen ingått i ett bredaxlat samarbete med Dalarnas län, anlände också med fem intresserade ungdomar. Under dagen blev det mycket flygplan, en hel del fotografering men också mängder med fika. Två av ungdomarna skriver här om sina erfarenheter från flygdagen:

Flyg har alltid stått mig nära hjärtat och jag har alltid varit den där pojken som går med näsan i vädret och letar flygplan högt uppe i skyarna. Tyvärr har det varit svårt att hitta andra i min ålder som delar samma intresse. Detta tills för bara någon månad sedan. Jag hörde talas om en förening som hette Young Pilots. Nyfiken som jag är så googlade jag det och kom raka vägen in på Young Pilots hemsida. Jag skrev in mig som medlem och läste mer om verksamheten. Efter bara någon vecka som medlem fick jag flyga ett propellerplan för första gången, en PA-28 i Västerås.

Man kan säga att jag hade upptäckt en helt ny del av flyget, det svenska småflyget och allt tack vare Young Pilots.

Kort därpå var det dags för nästa utflykt och denna gång bar det av till Rättviks ls-flygin. Det blev en tidig morgon eftersom jag var tvungen att ta bussen från Uppsala, där jag bor, till Västerås för att haka på ett gäng glada flygungdomar som skulle samåka upp.

Några höga förväntningar på den långa bilresan hade jag inte men nu med facit i hand så var det nog en av mina bästa bilresor någonsin. För mig som aldrig riktigt haft någon att prata flyg med öppnades en helt ny värld där alla faktiskt visste vad de pratade om, och ville hör på vad jag hade att säga. Dessutom hade de massor av roliga flyghistorier att berätta och jag ser verkligen fram mot nästa bilresa.

Väl uppe i Rättvik möttes vi upp av ett stort gäng från Young Pilots i Dalarna som hade ordnat ett partytält med bord och gratis reklamprylar. Ute på isen kom flygplan efter flygplan och alla vi i Young Pilots stod med stora ögon och spanade in den ena smekarlandningen efter den andra. Men trots alla häftiga flygplan och landningar så var det mötet med andra flygintresserade som för mig blev det bästa med dagen. Jag ser verkligen fram emot nästa evenemang och framför allt nya möten.

Jonathan Hölling, Young Pilots Västerås

Det var en efterlängtat dag för många flygintresserade. Inte bara för att Rättviks flygklubb äntligen hade fått tillräckligt bra förhållanden för att anordna det första ls-flygnet sedan 2006 - utan också för oss i Young Pilots Dalarna och Västerås. Vi skulle nämligen vara där och umgås och marknadsföra oss. För mig så började dagen när jag träffade Dalarnas ordförande Alex i Borlänge för att få skjuts av honom upp till Rättvik.

När vi hade kommit fram till Rättvik så möttes vi av flera glada Young Pilots. Vi började direkt med att tömma bilen på prylar och förbereda dagens aktivitet. Snabbt bestämde vi en plats för tältet och började med monteringen. Ungefär lika snabbt så insåg vi att det tyvärr fattades en del till tältets stativ, men det var väl inget problem för framtida flygare! Näpp, det löstes enkelt med att spanna fast tältet i granntältet - där hamburgare och korv serveras under hela dagen. När tält och bord är uppsatta så kommer Västeråsarna.

Under hela dagen så kunde vi ungdomar njuta av närheten till olika sorters flygplan, de mest långväga från Malmö, Norge och Åland. Möjlighet att åka med på en helikoptertur eller avnjuta modellflygplan som under hela dagen flög runt och gjorde luftakrobatik fanns också.

ls-flygnet blev YP Dalarnas och YP Västerås andra aktivitet tillsammans - och den blev helt perfekt. För att både kunna titta på flygplanen och marknadsföra oss så delade vi upp oss i två grupper, när den ena gruppen tittade på flygplan så stod den andra i tältet.

Söndagens ls-flygin blev inte lika lyckat. Det kom sammanlagt tre plan, två från Mora och ett från Västerås. Det var dåligt väder och det kom nästan inget folk alls. Inte ens YP Västerås gjorde oss sällskap denna dag. Men vi hade en riktigt rolig helg som förhoppningsvis resulterar i många nya medlemmar!

Staffan Eriksson Young Pilots Dalarna



Foto: Staffan Eriksson

kilometern som klubben först hoppats på, men slutresultatet på 750 meter räckte mer än väl. Ruskor av granris utplacerades längs bankanterna för att indikera fältytan. Det var ett gediget jobb som den lilla flygklubben utförde – ett arbete som förtjänar speciella ovationer med tanke på att hela flygdagen också var väderberoende och kanske inte ens skulle bli av.

Det var därför en lyckosam nyhet när väderrapporterna visade på bra väder för lördagen – dock med risk för en frontpassage under söndagen. Vad som däremot såg värre ut var den prognoserade sidvinden på stråket – något som kunde innebära problem då underlaget av naturliga skäl skulle bli aningen halt.

Sidvindsproblematiken hittade klubben dock en snabb lösning på: En ny bana planerades helt enkelt i vindriktningen!

Dagen innan flygdagen spenderade därför ordförande Sune Westhed och ledamot Christer Lindeström med att ploga från tidig morgon till sen kväll – och trots ett haveri på snöslungan som sinkade verksamheten under förmiddagen var den nya banan klar och ståtlig till flygdagen på lördag morgon.

Siljan lockade många

Flygdagen blev en succé och det var många människor på isen och i båthamnen. Rättvik är ett mindre samhälle med cirka 5 000 invånare och många bostadshus ligger med fönster och altaner ned mot Siljans is. Utsikten med ett 50-tal flygplan på isen denna dag var en ståtlig syn. Många Rättviksbor passade också på att ta en ispromenad med både barnvagnar och hundar i den vårvärmande solen.

Köpmannaföreningen i Rättvik hade också bidragit och byggt ett jättelikt snöberg bredvid ortens välkända Långbrygga. Många var det också som passade på att fotografera landande flygplan med det stora snöberget i bakgrunden.

Flygmaskinerna fortsatte att anlända kontinuerligt under dagen. Piloterna reste så långt som från Malmö, Norge och Åland. Runt lunchtid var det mest rörelse på ”plattan” med ett flertal flygplan som utförde starter och landningar. Främst var det sightseeing runt Siljan som lockade piloter och passagerare. Det blev även konstflyguppvisning med flygplanstypen Belanca av Stellan Köppler. Under dagen pågick även en hel del rundflygning med helikopter av typ R44 mot en mindre kostnad.

Rättvik FK

- Flygklubben som varit utan flygfält i 70 år!



Foto: Staffan Eriksson



Det är ingen ny idé att använda Siljans is utanför Rättvik. När det under sent 30-tal utfördes flyguppvisning med segelflygplan på isen var det startskottet för en lång tradition av flygrelaterade evenemang med samhället Rättvik och sjön Siljan som utgångspunkt.

Straxt efter kriget hade segelflygverksamhet pågått i Rättviks närhet under många år. Därför fann de drivande själarna i klubben att det nu var dags att försöka bli mer bofasta. Ett förslag på att bygga ett flygfält i Hedmark mötte dock motstånd från omgivningen. I slutet av 40-talet hade klubben ett hundratal medlemmar, bland annat flera stora namn inom KSAK. Trots detta var det svårt att driva frågan mot opinionen. Flygfältsfrågan sköts i sank och frågan fick bordläggas.

Först på sextioalet gjordes återigen nya försök till att bygga ett flygfält. Det var då Henning Mårthans, Per Perjons och Lei Bokström började förhandla om inköp av mark för ett flygstråk i nord-sydlig riktning i närheten av Rättvik. Extraplaner fanns

även på en korsande bana. Detta var på det glada sextioalet då privatflyget återigen började blomstra i Sverige. De inblandade fick till slut tillstånd för ett köpekontrakt på marken. Luftfartsmyndigheten var också positiv och bygget såg slutligen ut att bli av. På målinjen stälptes dock projektet i kommunalnämnden genom ett åberopande av oro för påverkan på djur- och fågellivet runt fältet.

Världsrekord

Men Rättviks flygklubb gör verkligen skäl för ordspråket ”skam den som ger sig”. I dag har flygklubben fortfarande cirka 25 medlemmar varav hälften har certifikat på flygplan och helikopter.

Antagligen besitter klubben också rekord i att överleva längst utan eget flygfält. På sin hemsida skriver klubben att rekordet dock kan vara på väg att avslutas. Planer finns fortfarande på att anlägga ett nytt flygfält söder om Rättvik. De mer eller mindre årliga flygdagarna på Siljans is har också bidragit till en god stämning i samhället

och bryggat relationer med byggen, kommunen och klubben. Just nu bedrivs det även en hel del modellflygverksamhet och klubben försöker varje år ploga upp flygfältet på isen beläget inne i samhället.

Det är ordförande Sune Westhed som sedan 1980 arbetat med att ploga stråket. Inledningsvis gjorde han detta i direkt samband med att han själv tagit sitt flygcertifikat – men efterhand började fler och fler flygplan komma på årliga besök. Snart började formella inbjudningar skickas ut och besökarskaran ökade. Tidpunkten för det första riktiga ”is-flyinet” är därför svårt att fastställa. Enligt klubben själva så bör detta ha skett någon gång i slutet av åttiotalet. Sedan dess har Rättvik hamnat på flygkartan för många allmänflygare. Det årliga flyinet har blivit välkänt i hela Skandinavien och flygdagarna lockar alltid en stor besökarkrets – både piloter och allmänintresserade. Lyckosagan med den hemlösa flygklubben i Rättvik fortsätter således även in i nästa årtionde, med stora planer och idéer inför framtiden.

Text: Martin Trankell



Foto: Damilo Metzger-Adriasola

Flygplan inom FFK

Tillgången till flygplan för FFK:s utbildnings-, övnings- och uppdragsverksamhet är i huvudsak god. FFK har avtal tecknade för 242 flygplan. Andelen klubbflygplan dominerar. Det är av gemensamt intresse för flygklubbar och FFK att klubbflyget utvecklas positivt. Det ger för FFK fördelen av att det finns flera och bättre utbildade piloter i landet. För klubbarna ger det ökad flygsäkerhet genom att piloterna vidareutbildas och flyger mer samt ett tillskott till klubbens ekonomi.

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



Information om verksamheten

Information till medlemmar och myndigheter har skett genom medlemstidningen FFK-Nytt. Tidningen har under året utkommit med fyra nummer. Medlemmar i flygavdelningarna kan låna så kallade roll-ups när de deltar i flygdagar och frivilligarrangemang. Länsflygavdelningarna har genom att delta vid flygdagar, utställningar, regementsdagar och andra viktiga informationsmöten medverkat till att sprida totalförsvarsinformation.

Frivilliga Fly



Vi lägger ännu ett flygande år bakom oss. På följande tio sidor beskrivs organisationens verksamhetsår 2010 i förkortad form. Vill du läsa mer ur styrelsens verksamhetsberättelse? Tag då kontakt med kärstaben.

Under 2010 har styrelsen fortsatt arbetet med att anpassa verksamheten till samhällets förändrade behov. Flygin-satsgrupper, FIG, finns i samtliga län med inriktningen att: FFK ska bygga upp den operativa förmågan och kapaciteten genom Flyginsatsgrupper utifrån den riskbild som finns i dag – detta för att stödja samhället vid extraordinära händelser och göra insatser för att rädda människoliv.

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

Under året har FFK i utbildnings-, övnings- och uppdragsverksamhet producerat 7 452 flygtimmar jämfört med 9 029 flygtimmar under år 2009 (Under 2008 producerade FFK 9 132 timmar). Minskningen beror i huvudsak på färre timmar brandflyg och minskad volym av sjöbevakning för Marinen.

Personalförsörjningen

Organisationen uppvisar endast ett antal vakanser i vissa geografiska områden. Antalet medlemmar uppgick den 31 december till 2181 varav 114 är kvinnor och 388 ungdomar 15 till 25 år. Det är en ökning med 16 kvinnor och 97 ungdomar under året. I siffrorna ingår även medlemmar som inte har placerats i någon grupp. Under året har 347 slutat och 354 nya medlemmar tillkommit.

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

Kärstaben är vid årets slut bemannad med fem heltids- och två deltidsanställda medarbetare. Storleken på organisationsstödet begränsar personalvolymen. Konsulter och timanställda har därför anlitas i ökande omfattning i samband med kurser och speciella uppdrag.

Den ekonomiska situationen

FFK:s ekonomi är fortsatt stabil och årsomsättningen för 2010 slutade på drygt 22 miljoner kronor.

flygklubben 2010



Foto: Bengt Bergsten

Av detta har 12,6 miljoner kronor betalats till flygklubbar för hyra av flygplan i samband med uppdragsflyg, utbildning och övning.

Ogynnsamma väderförhållanden har tvingat framflyttning av några höstövningar till 2011. Trots den reducerade flygtiden har ett större antal medlemmar deltagit i genomförda övningar.

Framtiden för våra tillstånd

Styrelsens ser på framtiden med tillförsikt beträffande uppdragsgivande myndigheters intresse för verksamheten. Dock har 2010 varit ett prövningens år för FFK. Skälet är att Transportstyrelsen inte förlängde tidigare tillstånd som kallades "luftfart av särskild art utan förvärvssyfte." Detta skedde mot bakgrund av en ny luftfartslag som började gälla från den första september.

FFK fick ett tillstånd som gällde fram till den sista december med betydande inskränkningar som förhindrade bland annat lågflyg. FFK överklagade Transportstyrelsens beslut till regeringen. Överklagandet har vid årets slut inte slutligt behandlats. Senare har Transportstyrelsen beviljat lågflyg för ett mindre antal enskilda piloter efter särskild prövning vid varje tillfälle.

Under tiden fram till årsslutet har Transportstyrelsen arbetat med att utfärda ett bruksflygtillstånd för FFK. Eftersom ett renodlat bruksflygtillstånd inte kan användas av FFK har ansökan om dispenser gjorts. Transportstyrelsen har inte klarat av att färdigställa bruksflygtillståndet inom angiven tid varför innevarande tillstånd förlängts till den 31 mars (i skrivandets stund ännu inte klart, red anm) i avvaktan på bruksflygtillståndet.

Transportstyrelsens tillsyn av FFK innebär en starkt ökad administrativ börda med redovisningsskyldighet av bland annat certifikat, flygplansavtal, nyttjade flygplan och försäkringar för dessa. Beroende på utformningen av bruksflygtillståndet kan det i sämsta fall om inte sökta dispenser beviljas medföra inskränkningar i FFK:s verksamhet och ökade kostnader för verksamhetens bedrivande. En kraftig hämsko på FFK:s verksamhet är tillämpningen av Transportstyrelsens föreskrift LFS 2007:22 som starkt begränsar klubbarnas möjlighet att upplåta flygplan till FFK. Tillämpningen av föreskriften blev aktuell i samband med brandflygupphandlingar under året och efter rättsliga processer blev FFK inte accepterad som entreprenör i två län. Detta på grund av att



FFK inte ansågs kunna bevisa att tillräckligt antal flygplan fanns för uppdragen enligt LFS 2007:22.

FFK har anpassat sig till föreskriften genom att gå in som delägare i ett antal flygplan som därigenom kan disponeras utan begränsningar. Vidare har FFK organiserat länsvisa flygklubbar i några län som gör att flygplanen blir möjliga att använda utan inskränkningar.

Framtiden för organisationen

Totalt sett är medelsramen inklusive organisationsstödet större för 2011 jämfört med 2010 vilket är positivt och tyder på stor tilltro till FFK:s verksamhet.

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

Dialogerna med de båda uppdragsgivande myndigheterna "Myndigheten för samhällsskydd och beredskap" och Försvarmakten är mycket stimulerande och intressanta samt sker i en öppen och positiv anda. Det är styrelsens mening att detta ska fortsätta på samma sätt vilket är viktigt för FFK:s framtida utveckling. Det är även mycket viktigt att samarbetet med andra frivilligorganisationer, intresseorganisationer och flygklubbar utvecklas vidare.

Transportstyrelsen förtroende för FFK förpliktar och utgör en förutsättning för att den operativa verksamheten kan bedrivas och utvecklas. Det förutsätter att FFK hela tiden lever upp till det ansvar som förväntas av organisationen.

Det är styrelsens intentioner att FFK ska fortsätta sin utveckling, med en försiktig ökning, utan risker för växtvärk som kan leda till svårigheter. Även den ständigt pågående utvecklingen av verksamhetens administrativa rutiner ska fortgå.



Hemvärnets år i korthet

Uppdraget från Forsvarsmakten för den militärt krigsplacerade personalen inom Hemvärdet (FFK-HV) har varit att uppnå och utbilda det önskade antalet krigsplacerade i landet. Vid årets slut fanns 264 befattningar för krigsplacering inom FFK-HV. Totalt finns 243 personer placerade i HV-flygorganisationen, varav elva är kvinnor.

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

Mycket övning för både SIG- och HV

14 piloter deltog i grundutbildning lågflyg och 36 piloter i kompletteringsutbildningen. Gruppchefsutbildningen för HV och SIG-flyget omfattade tio elever och HV-mekkursen sex elever. 72 piloter utbildades i flygspaning. Nytt för året var att det var dags för de fyra först utbildade piloterna att erhålla en repetitionsutbildning.

Fyra piloter fick kompletteringsutbildning i mörkerflygning. 65 piloter ur HV-grupperna och SIG genomförde säkerhetsutbildningen, Under Water Escape. Det årliga flyggruppchefsseminariet samlade cirka 50 deltagare. Även i år var troppechefer från HV-UND och gruppchefer från SIG inbjudna. Föreläsare var bland annat Rikshemvärnschefen och personal från frivilligavdelningen.

Framtiden för driftshandboken

Under året har en omfattande revision gjorts för att anpassa driftshandboken FFK-DHB till de krav som Transportstyrelsen har för att FFK skall få ett bruksflygtillstånd. Arbetet pågår fortfarande vid årsskiftet 2010/2011 med sikte på att ett bruksflygtillstånd ges FFK senast 2011-04-01. (Bruksflygtillståndet har sedermera trätt ikraft red-anm)

Utbildning och övning en viktig del av verksamheten



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

Grundutbildning TFU (numera GU-F, red anm) omfattar två block omfattande en totalforsvarsutbildning och en flygsäkerhetskurs med introduktion till lågflygning. Syftet är att tidigt ge eleverna ett flygsäkerhetstänkande. Kursen har genomförts vid kårstaben i Nyköping.

För personalen i FFK-HV har grundutbildningen skett vid hemvärnsförbanden inom respektive utbildningsgrupp.

Kårstaben centrum för utbildning

All grundutbildning lågflyg har genomförts vid kårstaben i Nyköping. Lågflygutbildningen är en förutsättning för att krisberedskapsgrupperna, sjöinformationsgrupperna, hemvärnsflyget samt uppdragsverksamheten inom FFK ska utvecklas vidare och har även en klart flygsäkerhets-höjande effekt.

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

Årets största övning

Årets regionala samövning (RSÖ) baserades på Tierps flygplats. Den genomfördes i slutet av augusti och hade som scenario en kraftig storm med höga flöden som orsakade skador på infrastrukturen. Flyginsatsgrupper från Stockholm, Uppsala och Värmland deltog.

Samverkan skedde med Svenska Kraftnät som ställde upp med ett MOLOS fordon, (mobilt-lednings- och sambandsfordon). I övningen deltog även länsstyrelsen i

ng fortsätter vara verksamheten



Foto: Christer Dahlgren

Följande insatser gjordes under årets samövning:

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

Uppsala län, Trafikverket, Sjöfartsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Räddningstjänsten i Norra Uppland och Vattenfall AB. Dessutom deltog frivilligorganisationerna, FRO (Frivilliga radioorganisationen) och FAK (Frivilliga automobilkåren).

Repetition ger bättre kunskap

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

Sammanfattningsvis kan styrelsen konstatera att organisationerna för HV- och KB-flyget är av hög klass och väl uppfyller de krav och mål som ställs på organisationen. Samarbetet med Försvarsmakten har varit ömsesidigt givande inte minst inom uppdragsverksamheten för kompletterande övning. Styrelsen är väl medveten om den fina insats som görs av ledningspersonal och medlemmar i länsflygavdelningarna.

Nytt samarbete med Flygvapnet

Ett nytt verksamhetsområde kan bli resultatet av ett möte med Flygvapeninspektör Generalmajor Anders Silver med stab. Vi fick tillfälle att presentera FFK och våra uppdrag. Mötet var mycket lyckat och kan leda till ett närmare samarbete mellan Flygvapnet och FFK. Vi kommer att få möjlighet delta i FVÖ11 (flygvapenövning 2011) som bland annat omfattar Gotland.

FFK:s två organisationsgrenar



Foto: Ulf Ericsson

Organisationen har två aktiva delar. En för det civila samhällets behov – Krisberedskapsflyggrupper (KB) och en för Försvarsmakten. Den senare delen består av Hemvärnsflyggrupper (FFK-HV) och Sjöinformationsflyggrupper (FFK-SIG). Krisberedskapsflygets har flyginsatsgrupper (FIG) och KB-flyggrupper i alla län.



Foto: Bengt Olle Nilsson

Utvecklingen av SIG

Marinen har nu bestämt i samråd med FFK att satsa på fyra Sjöinformationsgrupper med inalles 32 piloter. Dessa är fördelade med en grupp i Halland, en i Skåne, en i Stockholm och en halv i Blekinge som samverkar med en halv grupp på Gotland. Avtalen för de piloter som inte längre får någon plats kommer att sägas upp. Marinen är nu beredd att satsa på de kvarvarande grupperna med både materiel och övningar med marina förband. Nya avtal kommer att skrivas med kvarvarande piloter under 2011.

Året som gick

Under 2010 har centrala medel från Försvarsmaktens frivilligavdelning beviljats för kompletteringsutbildning av piloterna. Av SIG-piloterna har två piloter gått kompletterande utbildning i lågflyg och 33 piloter har genomgått rotecheck. Två piloter har fått förbandsflygutbildning.

De olika SIG kommer att styras av respektive Sjöinformationskompani (Sjöcentral) i Göteborg och på Muskö. Samordning och likriktning kommer dock att ske på bataljonsnivå. FFK har genomfört HV- och SIG-uppdraget från Försvarsmakten med önskat resultat.

Vi skyddar samhället

FFK har under 2010 fortsatt sitt arbete med att utveckla organisationens förmågor med samhällets förändrade behov som grund.

Flyginsatsgrupper

Under 2010 har flyginsatsgrupperna, FIG, konsoliderats som ett steg i anpassningen av organisationen till de behov som landet har i samband med extraordinära händelser och större olyckor.

Sjöräddning

Sjöfartsverket driver i samverkan med FFK ett projekt för att utveckla FFK som en kompletterande resurs inom sjöräddning mot bakgrund av insatser vid extraordinära händelser och olyckor. Under året har sex piloter utbildats teoretiskt och praktiskt.

Kontroll av kraftledningar

Svenska Kraftnät har ett samarbetsavtal med FFK som gäller tills vidare. Detta innebär att FFK ska utbilda och vidmakthålla en spaningsresurs med specialitet att bistå de svenska elkraftsleverantörerna efter svårare väderstörningar när de normala spaningsresurserna inte räcker till i akuta situationer. Teoretisk och praktisk utbildning har genomförts med 24 FIG-piloter.

Strålningsmätning från luften

Strålsäkerhetsmyndigheten och FFK har utfört provflygningar för att mäta strålning under den regionala samövningen samt vid en övning nära Forsmark.

Kontroll av vägar och järnvägar

Trafikverket har vidareutvecklat sin samverkan med FFK efter årets regionala övning. Teoretisk utbildning i samverkan har skett i Uppsala län bland annat genom besök i driftledningscentral.

Överföring av lägesbild

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

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



Foto: Martin Loxbo



Uppdragsverksamheten

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

Uppdragsflyget omfattade totalt 4 226 timmar för det civila samhället och Försvarsmakten. Försvarsmaktens andel var 2 853 flygtimmar. Under 2009 var Försvarsmaktens flygtidsuttag 2 410 timmar. Sjöbevakningen som är en del av Försvarsmaktens övningsuppdrag har fortsatt att minska och var under året 516 timmar. Av underhandskontakter att döma kommer sjöbevakningen att öka under 2011.

Skogsbrandbevakning från luften har under året bedrivits av FFK i 18 län med totalt 1 200 timmar. Samarbetet mellan brandflygare och räddningstjänsten har fungerat bra och vi har återigen visat

vilken nytta FFK gör för samhället för att förebygga omfattande skador.

Pejling av vilt ger nyttig erfarenhet

Pejling från luften av varg, björn, varg, lodjur och rådjur som försetts med sändare har pågått under året. Verksamheten bedrivs av länsflygavdelningarna i Örebro och Dalarnas län. Sammanlagt flögs 107 timmar. Pejlingen ger en god övning och erfarenhet när FFK kan komma att användas vid eftersök av havererade flygplan eller vid eftersök av personer med nödsändare.

Viktigt att ledningen har kontroll

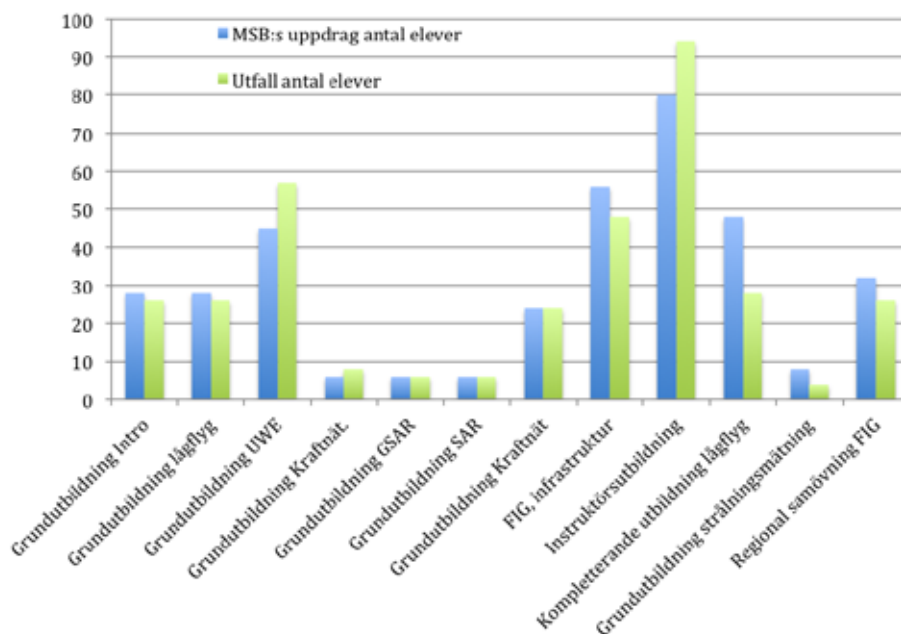
Kårledningen bedömer det som nödvändigt att ha en fullständig kontroll vid genomförandet av all flygverksamhet för att minimera riskerna för tillbud eller haverier. Allt flyg registreras centralt beträffande besättning, flygplan, uppdragets art, fakturerad kostnad samt utbetald ersättning

för flygplanshyra.

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

Håller piloterna i trim

Uppdragsverksamheten ger inget ekonomiskt bidrag till FFK men den möjliggör ett försäkringsskydd för FFK:s medlemmar, viss förbättring av utrustning och ger framförallt värdefulla kunskaper och erfarenheter för medlemmarna. FFK har som ambition att all verksamhet ska utföras så professionellt som möjligt och resultatet visar att vi lyckats även under 2009. Det är många beställare av uppdrag som lovordat resultatet.



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

Inom några områden har utfallet blivit annorlunda än uppdraget. Inom uppdraget FIG-infrastruktur som handlar om utbildning av piloter i rekognosering och fotografering av skador på infrastruktur fick tre kurser ställas in på grund av att flygläraren måste genomgå en operation.

Dessa kurser har med MSB godkännande planerats in under 2011. På grund av att FFK fick tilläggsanslag i slutet av augusti för grundutbildning strålningsmätning och kompletteringsutbildning i lågflyg gjorde dåligt väder att inte hela utbildningsvolymen kunde genomföras under hösten. (Observera tillägg till grafen: Repetitionsutbildning för FIG genomfördes med samtliga 224 utbildningsplatser fyllda)

Flygsäkerhet

För att säkerställa flygsäkerheten finns en kvalitetsansvarig på kärstaben. Han har under 2010 utfört ett flertal "audits" på olika delar av verksamheten.

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

Kompletteringsutbildning för erfarna

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

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

2 251 timmar utbildning under året

Under året har det centralt genomförts 973 flygtimmar kompletterande utbildning av piloter samt kontrollflygningar. Dessutom har länen genomfört 2 251 flygtimmar i

övningar och kompletterande utbildning. För att säkerställa nivån på utbildningen utbildas piloter centralt för SAR (Search And Rescue), Trafikverkets behov, kraftledningskontroll samt formationsflygning.

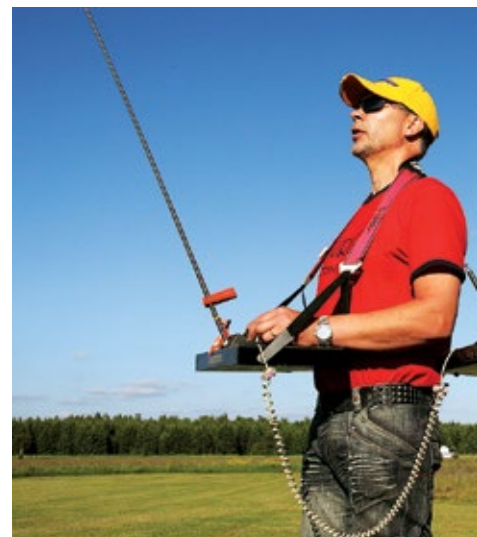
Klubbflygets lärare fortsatt delaktiga

Av de cirka 100 flyglärare som är aktiva ute i flygklubbarna deltog 60 i FFK:s årliga flygsäkerhetsseminarium. Av dessa flyglärare tjänstgör 18 i FFK:s lågflyg-utbildningsverksamhet. En annan viktig personalgrupp för flygsäkerheten är våra mycket kunniga chefspiloter i länen. Dessa deltog i årets flygsäkerhetsseminarium med inriktning på CRM, teknik frågor och nytt utbildningsmateriel.

Landningar tränas ihärdigt

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

Därför har vi fortsatt med obligatoriska landningsövningar som protokollförs. Alla piloter i organisationen med avtal ska delta minst en gång varje år. Bästa länsflygavdelning får en inteckning i Hasse Anderssons vandringpris. Under 2010 blev vår länsflygavdelning i Uppland bäst med genomsnittligt 110 prickar. På andra plats kom länsflygavdelningen i Dalarna med i genomsnitt 162 prickar och på tredje plats länsflygavdelningen i Gävleborg med 222 prickar. Bästa enskilde pilot blev Roland Olsson från Dalarna med endast åtta prickar.



Ungdomsverksamheten växer starkt

Ett ungdomsläger med cirka 30 flickor och pojkar i åldern 14 till 20 år arrangerades även detta år av Stockholms länsflygavdelning i Bunge på Gotland. I år delades ungdomarna upp i en nybörjargrupp och en påbyggnadsgrupp. Erfarenheterna från lägret lovar gott för framtiden.

Även i år har ett centralt läger genomförts på Sätenäs där tio ungdomar fick uppleva segelflyg och motorflyg samt en insikt i verksamheten på en flygflottilj.

Det har också genomförts läger i Sjöbo och Mora som båda fick bra respons i media. Sjöbolägret gjordes i samverkan med Flygsportförbundet. Flygsportförbundet och FFK har diskuterat om ett samarbete

för lägerverksamheten i framtiden. I god samverkan med Segelflygförbundet anordnades även ett segelflygläger på Ålleberg för tio ungdomar.

Under hösten genomfördes en kickoff för Young Pilots tillsammans med länsflygcheferna för att utveckla och stärka banden mellan ungdomar och vuxengruppen. Utbildningsplanen för ungdomsverksamheten har utvecklats under året och provats på de olika lägren.

Nya sektioner har bildats i Västerås och i Dalarna. En ny medarbetare har anställts under året för att kunna utveckla och stötta ungdomsverksamheten.





Foto: Lennart Ingman



Foto: Bengt Olle Nilsson



Organisationens högsta beslutande organ är riksstämman.
Riksstämman avhölls i Nyköping den 22 maj 2010.

Lennart Myhlback, Ordförande

Ordinarie ledamöter

Tommy Wirén, vice ordförande
 Rune Leindahl
 Conny Svensson
 Ingemar Grenemark
 Kenneth Wallin
 Lage Norberg
 Bertil Planwall
 Sven-Inge Ander, kårchef

Suppleanter

Bengt Olle Nilsson
 Bengt Torsek
 Svante Blomberg
 Jan-Olov Nilsson
 Lars Johansson
 Sune Pettersson
 Göran Åhlin
 Ulf Karlsson, stf kårchef

Revisorer

Patrik Zettergren
 Lise-Lott Rydberg-Windt

(Auktiserad revisor, Mazars CET)
 Tommie Rasmusson

Juridiskt ombud: Advokat Magnus Jonsson

Under verksamhetsåret har styrelsen hållit fyra sammanträden.
 Protokoll från samtliga styrelsemöten har tillsänts alla länsflygavdelningar efter justering.

Ledningsfunktionärer i Länen (gällande 2010-12-31)

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

BALANSRÄKNING

2010-12-31

2009-12-31

RESULTATRÄKNING

2010

2009

TILLGÅNGAR

Anläggningstillgångar		
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>		
Maskiner och inventarier	440 966	285 349
<u>Finansiella anläggningstillgångar</u>		
Långfristigt värdepappersinnehav	1 183 445	1 175 252
Andelar	2 400	0
Summa anläggningstillgångar	1 626 811	1 460 601
Omsättningstillgångar		
<u>Kortfristiga fordringar</u>		
Kundfordringar	201 336	1 211 858
Övriga fordringar	97 569	81 808
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	981 587	339 603
Kassa och bank	7 862 940	7 479 512
Summa omsättningstillgångar	9 143 432	9 112 781
Summa tillgångar	10 770 243	10 573 382

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital		
<u>Fritt eget kapital</u>		
Hasses minnesfond	79 470	84 470
Balanserat resultat	7 618 154	7 992 313
Årets resultat	-1 071 736	-374 159
Summa kapital	6 625 888	7 702 624

Avsättningar	1 500 000	1 500 000
---------------------	------------------	------------------

Kortfristiga skulder

Leverantörsskulder	34 549	2 609
Aktuella skatteskulder	12 044	3 470
Övriga kortfristiga skulder	193 128	135 108
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2 404 634	1 229 571
Summa kortfristiga skulder	2 644 355	1 370 758
Summa skulder och eget kapital	10 770 243	10 573 382

Ställda panter	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser	Inga	Inga

Kommentarer till årets resultat

Årets stora underskott har starkt påverkats av att av Transportstyrelsens debiterade kostnader för verksamhetskontroll har sjudubblats samt av ett av Transportstyrelsen plötsligt meddelat förbud för FFK att ta ut kostnadsersättning för administration och flygsäkerhetsrelaterad utbildning.

Verksamhetens intäkter

Erhållna kostnadsersättningar	22 209 782	24 696 519
Övriga intäkter	436 241	605 409
Summa intäkter	22 646 023	25 301 928

Verksamhetens kostnader

Externa kostnader	-16 841 004	-18 799 048
Personalkostnader	-6 731 619	-6 769 746
Avskrivningar	-245 091	-198 843
Summa kostnader	-23 817 714	-25 767 637
Rörelseresultat efter avskrivninga	-1 171 691	-465 709

Finansiella intäkter och kostnader

Övriga ränteintäkter och dyl.	106 943	100 021
Övriga finansiella kostnader	-6 988	-8 471
Summa finansnetto	99 955	91 550
Bokslutsdispositioner	0	0
Årets resultat	-1 071 736	-374 159

Fördelning årets resultat

Frivilliga Flygkåren centralt (kårstaben)	-757 098	-886 222
Länsflygavdelningarna med flera	-314 638	512 063
	-1 071 736	-374 159



Styrelsens slutord

År 2012 lägger vi nu bakom oss. Vi kan glädja oss åt att det genomförda året medfört en fortsatt god utveckling av verksamheten.

Under året har ungdomsverksamheten stärkts genom extraresurs på kårstaben samt adjungering av ungdomsansvarig i styrelsen.

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

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

Det stöd som FFK erhållit från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarmakten, Länsstyrelser och andra samhällsorgan och organisationer har stor betydelse för FFK:s utveckling och förtroendet för FFK verksamheten i samhället. Detta gäller naturligtvis även alla som medverkat till framgångar för och med FFK.

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

Nyköping 21 mars 2013

Lennart Mjhlback
Ordförande

Tommy Wiren
Vice Ordförande

Sven-Inge Auler
Kårchef

Kenneth Wallin Ingemar Greucmark

Rune Leindahl Bertil Planwall

Lage Norberg Conny Svensson

Blekinge satsar på Ungdomsläger



Foto: Ted Berg

Ljudet av en accelererande 737a får hela den ungdomliga uppslutningen att tappa koncentrationen för en stund. Alla vänder sig om för att titta. När den lättat och satt kurs mot Stockholm kommer frågan "Jaha vart var vi?"

Det är styrelsemöte för Young Pilots Blekinge och de alla åtta närvarande, flygtokiga ungdomarna planerar inför stundande säsong. Diskussionerna är långa, intressanta och väldigt givande. Dagens möte handlar om årets sommarläger. Ett veckoslutsläger på Sveriges största ö Gotland i början av augusti.

Tävlingar

Elva ungdomar och en ledare kommer tidigt fredag morgon 5:e augusti sätta sig i två flygplan med destination Bunge flygfält på norra Gotland. På plats börjar den stora och prestigefyllda tävlingen. Ungdomarna kommer nämligen delas in i tre grupper. Grupperna kommer under lägets

gång stöta på ett antal olika problem som ska lösas inom gruppen. Allt ifrån precisionsnavigeringar och flygfrågesporter till moment utanför flygningens verksamhet.

Dopp i blå lagunen

Det kommer även att bli besök på ett antal sevärda platser runt om på ön. Vad sägs om ett dopp i den blå lagunen eller traska runt bland raukarna på Fårö? Eller varför inte efter en god middag inne i Visby kolla in ringmuren och avsluta med en stadsvandring?

Idéerna och ambitionerna under mötet visade inga gränser. Fantasin sprudlade och en fruktansvärt lång väntan hade påbörjats för Young Pilot Blekinges första flygläger. Vill du vara en av de elva ungdomarna? Ansök genast, platserna kommer gå som smör i solsken!

Med vänliga hälsningar
Alexander Ekwall,
Ordförande YP Blekinge

Läger för YP-Blekingens ungdomar

Plats: Bunge flygfält, Gotland

Datum: 5 augusti – 7 augusti

Sista anmälningdag: Datumet har tyvärr passerat men intresserade är välkomna att bli medlemmar i YP-Blekinge inför kommande läger.

Observera att detta är ett annat läger än "Bungelägret". Det senare anordnas av FFK i Stockholms län. Läs mer på www.ihaveadream.se



Drömmen som blev sann... **På tur med JAS-39 Gripen**

Lars-Göran Johansson hade en sprakande lycka i rösten när han hörde av sig till redaktionen under januari och berättade att Flygvapnet officiellt bjudit in honom på studiebesök. Det handlade inte om vilket studiebesök som helst – utan om en flygtur i den tvåsitsiga versionen av JAS-39 Gripen. Lars-Göran berättar själv om den stora dagen.



Foto: Jan Rippl

För 35 år sedan satt ett barn på en badstrand utanför Västerås och byggde sandslott. Klockan 10 på förmiddagen kom plötsligt det där fantastiska vrålet från åtta J 35 Draken som startade från bana 19 på Hässlö flygplats. Alla på stranden slutar prata – ingen hör något ändå. Fem minuter senare startar nästa ”åtta” och därefter ytterligare en. Femåringen stirrar och drömmer sig bort; men en stilla önskan att han en dag ska få flyga ett stridsflygplan.

Femåringens dröm blev förverkligad tack vara Flygvapnets General Anders Silwer. Den 1 mars fick jag äran att besöka Såtenäs och flyga en JAS 39 Gripen.

Hårda medicinska krav

I ett gråmulet Sverige färdades jag mot Såtenäs i min bil och undrade hur denna dag skulle komma att bli. Med en skräckblandad förtjusning närmade jag mig Såtenäs. Utanför vaktens på Såtenäs fanns tre fantastiska plan parkerade. En Lansen, en Viggen och det häftigaste flygplanet vi har i dag – en JAS 39 Gripen. Mina ögon tindrade lite extra, men också oron. Tänk om jag inte skulle klara det medicinska testet. Jag kanske väger för mycket?

I vaktens möttes jag av Kapten Fredrik från andra division – klädd i flygdräkt

som en flygare ska se ut. Med ett fast handslag presenterar han sig och berättar att först ska vi till flygläkaren. Pulsen går upp – tänk om jag inte får flyga på grund av något? Mitt besök med Flottiljläkaren, Jenny Nordenfelt, blev dock ett angenämt möte då vi hade flera gemensamma bekanta. Då jag nyligen gjort min egen medicinska undersökning och dessutom hade en kopia på handlingarna med mig gick läkarundersökningen snabbt. Godkänd tack och lov!

Tell your pilot if you feel sick

Flygvapnet och alla seriösa flygoperatörer tänker i första hand på flygsäkerheten. Därför fortsatte Fredrik med de flygsäkerhetsföreskrifter som vi måste gå igenom. På ett tydligt och enkelt sätt förklarade han flygplanet så att vem som helst kunde förstå. Det hade varit lättast att lära sig vissa bitar genom att sitta i simulatören och prova olika handgrepp. Tyvärr så gjordes det denna dag service på simulatören, så jag fick avstå. Men simulatören är mycket häftig – en sådan jag skulle vilja ha i mitt garage.

När all genomgång slutförts belönades jag med en liten folder att studera under kvällen inför morgondagens flygning. En rad fastnade snabbt i mitt huvud: ”Tell your pilot if you feel sick”. Jag vill inte må dåligt!

Basmeteorologen informerade

Onsdag morgon, lite kyligt i luften, sikten bra, dock är molnbasen låg. Blir det flygning? Ska jag äta frukost? Och i såfall; hur mycket ska jag äta? Tankarna rullar i huvudet men naturligtvis åt jag frukost. Jag kan inte motstå en tallrik havregrynsgröt, lite juice och brödbit. Känslan man hade som värnpliktig kom tillbaka – dock fanns inte kompisarna där.

Halv åtta blev det genomgång av dagens flygningar. Andra divisionens genomgång av väder och uppdrag var intressant att höra och lära sig av. Hur andra gör kan även för oss i FFK vara intressant för framtiden. Alla fick samma information av meteorologen på plats och vi kunde alla ställa frågor direkt.

G-dräkt på

Fredrik berättar hur han tänkt sig passet med mig och vi kommet att flyga ut över Väneren. I planeringen lägger vi in ett fiktivt spaningsuppdrag i en sökruta utanför Göteborg. Vädret är lite för dåligt ännu men det skulle lätta lite under dagen.

Under tiden vädret förbättras passar vi in flygdräkten. G-dräkten ska sitta tight. Jag kände mig som en kung med två tjänare som hjälpte till att ta på dräkten. Dräktens snoddar och dragkedjor skulle spännas och packas in på ett särskilt sätt och ordning. För att göra det själv krävs



Foto: Ernst Vikne



Foto: MatthiasKabel

Längd: 14,1 m (A/C) 14,8 m (B/D)
Spännvidd: 8,4 m
Höjd: 4,5 m
Vingyta: 30 m²
Tomvikt: 5,7 ton
Max. startvikt: 2,5 ton (A/B) 14 ton (C/D)
Motor: Volvo Aero RM12 (General Electric F404)
Dragkraft: 54 kN 8170 kp/80,0 kN med EBK

Foto: KGyST - Wikimedia Commons

det en veckas utbildning bara för dräkten. Allt ska passa och vara tätt. Innan varje flygning görs ett test på utrustningen så att den fungerar tillfredsställande. Och visst kändes det bra att veta att grejerna var okay.

Som en Supercub – fast ändå inte

Filmen Top Gun såg jag som 16-årig pojke. Nu när vi gick ut på plattan kände jag igen oss som Tom Cruise – fast snyggare. Vår Gripen stod där i solskenet och glänste för mig. Jag skulle flyga den. De som tittade mig i ansiktet lär bara ha sett mina två ögon som tindrat och lös upp området. Att få klättra upp för stegen och kliva i denna häftiga maskin kan bara beskrivas med ordet ”Wow!”

Alla remmar som ska sättas fast i ben, armar och livflotten gör att genomgången dagen innan var väl investerad tid. Fredrik hjälper till så att allt sitter som det ska. Checklistan går igenom och motorn startar upp. Jag känner vibrationerna av motorljudet och kroppen bara ryser av välbehag. Sitt still – inga händer på reglagen! Datorn kollar styrsystemet och så vidare. Klart! Allt kollas noggrant men till slut börjar vi taxa ut på banan. Gasreglage sitter på vänster sida som på en Supercub men med några fler knappar på sig. Gasen förs fram och planet accelererar snabbt. Kroppen pressas bakåt och efter några sekunder roterar vi. Lyckan är total. Stabilt stiger vi till 3 000 meter. Solen och Gud tittar på oss och ler, hoppas jag, för mitt livs häftigaste dag är här.

Ett multifunktionellt flygplan

Fredrik visar på vad maskinen klarar av att göra och G-belastningen känns ordentligt. Det är tur att man var med när hustrun skulle föda barn så jag fick lära mig att krysta. Jobbigast är annars att åka negativt men det gjorde vi inte denna dag.

Att göra en roll med en JAS går otroligt fort och hur enkelt som helst. En roll med en Twin Astir, något jag gjorde när jag tog segelflygcertifikat, går inte att jämföra. I Gripen finns ett antal datorer som hjälper piloten att flyga. Det är mycket lättare att flyga Gripen än en PA-28. En looping var heller inte svår att genomföra.

Fy skruttan vilket himla roligt jobb de har. Att åka med ett av världens häftigaste plan varje dag och få betalt för det. Att spana på båtar var inte heller svårt. Ett tryck på skärmen och du fick reda på fart och riktning på båten. Till systemet hör en massa kommunikation på olika sätt. Det är viktigt att förstå att Gripen är ett system med flygplanet som en central resurs med fantastiska möjligheter.

I ljudets hastighet rakt upp

Eftersom vädret var mulet över Vänern såg vi inte marken förrän vi var i Värmland. I Värmland finns det skog och bra lågflygområden. I 900 kilometer i timmen på låg höjd går det fort. Det går inte att jämföra militär lågflygning och det vi gör i FFK. Vi har mer tid att se saker när vi flyger och kan svänga på mindre yta – och även om en sväng i 7 G inte blir så stor omkrets så känns den betydligt mer. Gripen har dessutom

lite bättre stigprestanda. Vad sägs om 300 meter per sekund rakt upp? Mycket riktigt, vips så var vi på 10 000 meter.

Under ständig utveckling

Jaktpiloterna tränar inte stall och vikning som vi gör. JAS-39 är inställt så att det aldrig uppnår mer än 26 graders anfallsvinkel. Då flygplanet är instabilt vill piloten inte komma i ett okontrollerat läge. Det är välkänt från TV vad som kan komma att ske då. Gripen har ett antal datorer (cirka 40) som styr både det ena och det andra. Då planet stod färdigt i slutet av 80-talet var datorkraften begränsad men har sedan utvecklets och uppgraderats. Flygvapnet tog JAS-39 i drift 1996 och än i dag utvecklas flygplanet. Vad vi kunnat läsa i flera tidningar så finns även planer på en SEA-Gripen för hangarfartyg.

När man får vara med om en fantastisk flygning så går tiden alldeles för fort. Det stämmer även för mig och mitt flygpass börjar nå sitt slut. Vi flyger mjukt, men inte med så hög nos som jag förväntade mig i sättningen. Med en debriefing efter flygningen om vad vi gjorde så känns det som man har gjort ett bra jobb och jag återigen fått lära mig något nytt. Därför vill jag slutligen tacka alla som gjort detta möjligt för mig. Jag vill också bara säga till alla nuvarande 18-åringar; sök till flygvapnet! Häftigare och roligare arbetsplats kan du nog inte få.

Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK

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



Välkommen till ungdomsläger på *Bunge 2011!*

Redan i december började planeringen för inför detta års Bungeläger. Kärntruppen av ledare hade det första mötet i januari och alla längtar vi till årets läger! Att det är fler som längtar framgick klart då ansökningarna öppnades i slutet av januari på www.ihaveadream.se. Det droppade in tolv ansökningar redan första dagen.

Förra årets försök med lägerdeltagare på två kunskapsnivåer slog så väl ut att det blev permanentat. Även i år siktar vi alltså på att ha 20 ungdomar som är med för första gången och tio som varit med tidigare på läger och i FFK Young Pilots. De som är med på fortsättningsnivån får lite svårare uppgifter och får också lite mer spännande flygupplevelser, till exempel så får de pröva på att spaka själva. Men de flesta aktiviteter görs gemensamt.

Det finns många fördelar med två nivåer; de färskare får direkt en bra kontakt med etablerade Young Pilots-medlemmar. Alla får en morot att försöka komma

med på fortsättningskurs. Ledarna får nya utmaningar att skapa en grupp, fast med två kunskapsnivåer. Naturligtvis ska det bland deltagarna vara lika många killar som tjejer och det ska vara ungdomar med skiftande bakgrund och koppling till flyg. Även i år ska det vara tre ungdoms- och tio seniora ledare som representerar olika delar av flygvärlden. När ledarna - som också får söka - har tagits ut så går vi gemensamt igenom deltagaransökningarna och tar ut dem som ska med till årets Bungeläger.

Samarbete med FRO

Under de tidigare sex Bungelägren har vi bara sett Fårö ovanifrån. I år finns det större chans att vi även kommer att komma upp på ön. Vi ska nämligen ha en samverkansövning med ungdomar från FRO (Frivilliga Radioorganisationen) som samma vecka har sitt läger på just Fårö. Med gemensamma krafter ska vi i en slutövning försöka undsätta

”försunna” personer.

”Vaddå redan slut?” är en vanlig kommentar efter en vecka med teorilektioner, flygning, bad, bus och studiebesök. Det är mycket som ska hinnas med, men även om kvällarna för vissa blir lite sena så går ”reveljen” lika tidigt varje morgon. Under veckan bloggats det varje kväll så alla kan följa våra äventyr under lägret. Bloggar och bildspel från tidigare läger finns på www.ihaveadream.se

På fredag eftermiddag (8/7) är det ett så kallat Fly-in. Det innebär att flygare från FFK är välkomna att komma och hälsa på, mingla och berätta om sina respektive aktiviteter i FFK. På kvällen har vi en gemensam middag. På lördagen är alla anhöriga välkomna att vara med på gemensam lunch och avslutningsceremoni innan Bungebussarna tar ungdomarna ned till Visby för båtfärd hemåt. Sen är det bara att börja längta efter nästa års Bungeläger!

Text: Christer Dahlgren



Lennart Myhlback
Ordförande
Frivilliga Flygkåren

Peter Lagerblad
Riksförbundsordförande
Flygvapenfrivilliga

Samarbete med Flygvapenfrivilliga på gång

Frivilliga Flygkåren (FFK) och Flygvapenfrivilliga (FVRF) är två frivilligorganisationer, som har ett gemensamt intresse av flyg i olika former. Samverkan mellan FFK och FVRF har redan förekommit genom ett gemensamt ungdomsläger och stöd till den ukrainska frivilligorganisationen TGO.

För att utröna möjligheterna av att utöka samarbetet hade våra organisationer nyligen ett samverkansmöte hos Kårstaben i Nyköping. Från FFK:s sida deltog Lennart Myhlback, ordförande, Tommy Wirén, vice ordförande, Sven-Inge Ander, kårchef och Lars-Göran Johansson, flygchef. Från FVRF:s sida deltog Peter Lagerblad riksförbundsordförande, Ola Gynäs, styrelseordförande, och Roland Sterner, generalsekreterare.

Mötet inleddes med att redovisa respektive organisations verksamhet och aktuella projekt avseende ungdomar och vuxna. Båda organisationerna har många spännande aktiviteter på gång. Vi kunde konstatera att även om organisationerna har något olik profilering så finns det

många beröringspunkter – inte minst på ungdomsområdet. En slutsats var att båda organisationerna såg flera möjligheter till samarbete under ömsesidig nytta.

Ungdomsverksamheten knyter band

Inom FFK är ungdomsverksamheten med Young Pilots relativt ny men växande. I dagsläget har den cirka 300 aktiva medlemmar. Inom Flygvapenfrivilliga har ungdomsverksamheten förekommit under lång tid, men får en alltmer framträdande roll inom det nya försvaret. Aktiva ungdomar inom FVRF är mer än 1 300.

FFK inbjöd ungdomar från Flygvapenfrivilliga att delta under sommarlägret på F7 Sätenäs i sommar. Beslut fattades också att verka för gemensamma läger under de kommande åren. En annan möjlighet är att samverka med ungdomsverksamheten på regional nivå, delvis mellan FVRF:s regioner och FFK:s länsflygavdelningar. Respektive kansli fick i uppdrag att utreda frågan.

Direkt samarbete möjligt

Ett annat område, som är intressant för samverkan, är FFK:s flygverksamhet för både militära och civila uppdragsgivare. För att ett flygupdrag ska kunna genomföras krävs – inte minst i vintertid – stöd på marknaden med till exempel fälthållning. Skulle FVRF kunna ha en roll i detta? Naturligtvis är det ytterst en fråga om vilka krav uppdragsgivarna ställer på oss, men frågan är väldigt intressant. FFK ska i samverkan med FVRF därför utreda detta ytterligare.

Vi bedömer gemensamt att denna inledande samverkan är klart intressant för båda organisationerna. Vi har därför beslutat att träffas igen i oktober för att följa upp våra diskussioner. Vi ser det också som viktigt att våra medlemmar får information om organisationernas verksamhet och kommer därför att söka former för att informera om i våra respektive medlems-tidningar.

Hälsningar Peter och Lennart.



Maverick the Flying Car

Hetdiskuterad hybrid får vingar igen

Något som alla piloter önskar är en bil som snabbt kan bli ett flygplan, varefter föraren kan flyga iväg och slippa bilköerna. Är denna flygande bil det? Tveksamt, men konceptet är intressant. Tanken med flygbilen är att den skall kunna användas i områden som har begränsad framkomlighet med dåliga vägar – eller rent av inga vägar alls. Den ska kunna användas i krisområden vid exempelvis naturkatastrofer. På "frontlinjen" ska bilen kunna ge en tredje dimension för räddningsarbetarna.

Till skillnad från andra flygande bilar som byggts på principen med en fast vinge så har Maverick valt ett så kallat parasail som man fäster vid en mast. Då tillverkaren valt denna design har de också valt enkelhet istället för fart. Hastigheten i luften är nämligen inte så fantastisk. Den tar sig fram i luften med 40 miles i timmen (cirka 65 kilometer i timmen) och har en aktionstid på två och en halv timme.

Men att kunna ta kompisen på en tur

och sedan övergå till flygtur är speciellt. Det tar cirka fem till tio minuter att konvertera bilen till flygfarkost. Fordonet är en LSA (Light Sport Aircraft) med plats för två personer. Startprestandan är imponerande 150 fot vilket innebär att bilen kan starta nästan var som helst. Landningssträckan är också 150 fot vilket gör att du bara behöver ett fält på cirka 70 meter. Personligen skulle jag nog vilja ha lite längre ändå.

Kraftpaket under huven

Bilen drivs av en Subaru 2,5 liters motor på 170 hästkrafter (I framtiden eventuellt 200 hästkrafter). Då flygbilen har en maxvikt på lätta 600 kilo så du får en bra acceleration med 0 till 60 miles i timmen på knappt fyra sekunder. Det gör att den kör ifrån de flesta bilar i rödljus om man vill. Bilen är en så kallad "continuous drive" så föraren behöver inte växla. I USA har den fått ett godkännande att

få köra på vägarna medan ett tillstånd att serieproducera flygbilen och flyga den ligger i framtiden. Tillverkaren hoppas att få leverera flygbilen med alla tillstånd under Oshkoshs flygdagar i sommar. Dock kan intresserade piloter redan beställa den som byggsats. Men att få köra den på svenska vägar lär kräva en hel del pappersarbete.

En annan rolig detalj med denna farkost är att föraren styr den på samma sätt i luften som på marken. De enda styrorganen är ratten, gaspedalen och bromsen. Detta gör att övergången mellan bil och flygfarkost inte blir så komplicerad för piloten, detta enligt Troy Townsend – en av utvecklarna bakom flygbilen.

Om detta blir en framgång eller en flopp får framtiden utvisa – men ett roligt fordon är det oavsett hur försäljningen kommer att gå.

Text: Lars-Göran Johansson

Specifikationer från tillverkaren:

Generellt (i urval):

- Körs och flyg som en bil med integrerade roderorgan
- Drivsystem: Dual-drive (Transaxle eller Propeller)
- Bränslekapacitet: Cirka 15 US-gallons
- Motor: Subaru 2.5L, 170 hästkrafter, Bränsleinsprutad och vattenkyld (standard)
- Säten: Tvåsitsig i tandemkonfiguration.
- Instrumentering: Mark\flyganpassad GPS, motorinstrument och intercom (standard)
- Konverteringstid: 5 till 10 minuter mellan Bil och Flygplan
- Tillval:
 - Turboladdad motor.

Flygplansspecifikationer:

- Flygfart: 40 miles per timme
- Stigförmåga: 600 fot i minuten
- Räckvidd: Två och en halv timme
- Startsträcka: 150 ft (cirka 50 meter)
- Landningsträcka: 150 ft (cirka 50 meter)
- Maxhöjd: 10 000 fot (begränsad av juridiska skäl)
- Klarar av att landa och starta i sidvind.





Young Pilots Göteborg deltog på UWE

Kursen i undervattensevakuering (UWE) på Kåringön i Göteborg har varit en förmån och resurs för mängder av FFK-anslutna piloter under ett större antal år. Det var därför naturligt att nu även involvera den nystartade ungdomsrörelsen i Göteborg i verksamheten. Ordförande Elin Blomén var med och fick sig ett dopp.

Hej FFK-Nytt! Jag heter Elin Blomén och är 18 år. Jag är nyvald ordförande i Young Pilots Göteborg. Ett av mina mål kommer att vara att se till att medlemmarna ökar i organisationen – vilket jag tror kommer att ske då vi har många bra idéer framöver. Jag får mycket hjälp av vår fantastiska ungdomsledare Per Rapped, som är helt enastående med att hjälpa till och stötta oss med allt.

De övriga som nu sitter i styrelsen är Jonathan Rapped, vice ordförande, Lisa Lundqvist, sekreterare och David

Windt-Rydberg som är kassör. Jag hoppas på ett framgångsrikt och fartfyllt år med många nya och roliga aktiviteter med våra medlemmar. Våra planerade aktiviteter är bland annat Göteborgs Fly-In på Säve flygplats mellan den 28 och 29 maj. Vi har också Flyglägret i Borås mellan den 27 juni och 1 juli att se fram mot, samt ett studiebesök på Flygräddningscentralen, JRCC (före detta ARCC) och Landvetter flygplats.

Nyligen ställde vi ut på Nordstan i Göteborg. Vi har även gjort ett studiebesök på polisens ledningscentral där vi blev guidade av Lars Molin, som jag även tidigare haft det stora nöjet att göra ytbärgningsövning tillsammans med. Vi i styrelsen blev med hjälp av Roger Axelsson som är vår revisor i YP Göteborgs län inbjudna till en flygträff med FFK på Landvetter.

Den 13 till 14 mars utfördes nu senast en

UWE- utbildning på Kåringön. Vi var tio FFK-medlemmar som deltog, varav fyra stycken från vår ungdomsstyrelse i Göteborg. Mats Mellberg som är verksamhetschef på Scandinavian Safety Training Centre (SSTC) var vår UWE instruktör tillsammans med kurschef Lars-Göran Johansson som är flygchef för FFK.

Kursens syfte var att öka förmågan till överlevnad då ett flygplan hamnar under vattenytan. EBS (ett nödluftssystem) skulle även användas vid några övningar i vattnet. Kursen syftade framför allt på att visa hur viktiga egna förberedelser före en nödlandning på vatten är. Vi som deltog skulle även få ökad förmåga att kunna evakuera flygplan på och under vattenytan.

Övervinna rädsla stärker

Detta var en av dem bästa och roligaste utbildningar jag gjort i hela mitt liv. Jag



lärde mig oerhört mycket under kursens gång - inte bara hur jag ska evakuera då ett flygplan störtat i vattnet, utan också mycket om mig själv som person. Aldrig trodde jag att jag skulle våga sitta i en flygplansatrapp, som sänktes ned i vattnet, roteras runt under vattenytan och hålla andan (de gångerna vi inte använde oss av nödluft) för att sedan ta mig ut så snabbt som möjligt.

Självklart fanns Mats och Lars-Göran på plats om något skulle gå fel. Eftersom självförtroende och självkänsla är något vi skapar längs livet upplevde jag att dessa stärktes efter utbildningen – att möta sina rädslor och besluta sig för att släppa taget om dessa är oerhört befriande, spännande och givande.

En av mina rädslor var att vara instängd under vattenytan, men den rädslan lyckades jag besegra snabbt och enkelt, då jag kände tillit och trygghet i situationen.

Alla som var med och deltog på kursen på Käringön verkade ha jättekul och vi var ett härligt gäng. Simulatorn som vi satt i likade en Sikorsky S-76, den helikopter som Norrlandsflyg använder i flygräddningstjänsten. Kabinen ser ut som en rund stor boll med låsta dörrar och löstagbara fönster.

Nyttig övning för framtiden

När jag frågade Jonathan Rappedd hur han upplevt utbildningen svarade han att den var rolig och väldigt lärorik samt att teorin var mycket betydelsefull. Han tyckte det var kul att få prova den nya flytvästen med syrgastuber. Han tyckte också att det var lite pirrigt första gången han sänktes ner i vattnet men det gick bra, och det var inte så farligt som han trodde.

Jonathan valde utbildningen för att han ser det som en kunskap för framtiden. Han säger att han har stor hjälp av denna

utbildning då han i värsta fall skulle behöva gå ned på en sjö när han flyger motorseglare eller segelflygplan. Sitter du baksits på en FFK-övning över vatten, eller skulle råka ut för en bilolycka och hamna i vatten så är det ju en fördel om du vet hur man ska gå tillväga. Han rekommenderar varmt utbildningen.

Tack, Mats och Lars- Göran för en mycket lyckad utbildning och tack till alla ni andra deltagare som kom ända från Lidingö, Haninge, Nacka, Stockholm, Knivsta och Hisings Kärra. Jag skulle även vilja tacka Christer Hedberg, som ursprungligen frågade om jag ville medverka på denna utbildning.

Du klarar mer än vad du tror, lyft fram din starka vilja och dina bästa egenskaper, möt dina rädslor och vinn dina drömmar.

Kram och på återseende!
Elin Blomén
Ordförande Young Pilots Göteborg



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B

Hur fungerar det egentligen med våra regler?

För piloter i Sverige har den svenska luftfartslagen varit en källa till oro de senaste åren. Inte nog med att regelpaketet för närvarande omformuleras till att passa europeisk standard – den myndighet som tidigare tillhandahöll regelverket har också omstrukturerats och bytt namn. FFK-Nytt reder ut vad som hänt.

Bakgrunden till de stora ändringarna i Sverige är en tvådelad fråga. Dels har det skett en ihopslagning av myndigheter som Vägverket och Luftfartsverket vilket skapat den nya myndigheten Transportstyrelsen. I andra hand beror förvirringen på att de europeiska luftfartsmyndigheterna ingått i ett historiskt och bredaxlat samarbete. Målet är att skapa en gemensam europeisk luftfartslag reglerad av EU. Detta innebär att vi inom kort kommer ha samma luftfartslagar i hela EU.

Detta är naturligtvis ingen lätt uppgift. Alla länders juridiska system ser mycket annorlunda ut varför en naturlig tröghet till de stora förändringarna har skapats. Inom ett par år räknar EU med att ha helt övergått till den nya multinationella luftfartslagen.

Transportstyrelsen bestämmer

Som ett resultat av de många turerna kring luftfartslagen har det blivit ett ordentligt virrvarr i organisationen på reglerna. Namnen på de många myndigheterna

som har hand om flygtjänst i Sverige har ändrats flera gånger. Före 2005 hette den reglerande myndigheten Luftfartsverket. Dess uppgift var dels att övervaka att svensk luftfartslag följdes, men också att underhålla den administrativa biten åt svenska operatörer och piloter.

År 2005 övergick (endast) tillsynsuppgiften till en myndighet som kallades Luftfartsstyrelsen. Detta var en egen myndighet fristående från Luftfartsverket. Luftfartsstyrelsen regerade dock bara fram till 2009 då Transportstyrelsen bildades. I dag är det Transportstyrelsen som är tillsynsmyndighet för luftfarten och den organisation som skriver och handhåller det svenska regelverket.

BCL-T ersatt

Det är ett dilemma för svenska piloter att luftfartslagen dels kastas mellan olika myndigheter – dels att lagen vid varje bostadsbyte också får ett nytt namn. BCL är i dag helt borttaget och reglerna som innefattades där har flyttats till nya

regelverk. Alla regler går i dag under Transportstyrelsens Författningssamling (TFSF). Regelpaketet går i dag att hitta på Transportstyrelsens hemsida under fliken *regler*. Under luftfartsreglerna hittar du sedan en länk som heter *regelpaketet för allmänflyg*. Detta är en mycket bra sammanfattning av det stora regelverket för privatflygare.

Det är varje svensk pilots skyldighet att hålla sig uppdaterad om nuvarande regler – en uppgift som varit oerhört svår med tidigare kaos i luftfartslagen. *Regelpaketet för allmänflyg* är en bra sammanfattning som underlättar för privatflygare att hitta det som är relevant för allmänflyg.

Ett tips: I detta regelverk finns bland annat en ny version av den grundläggande flygtrafiklagen som tidigare hette BCL-T. Som många privatflygare vet så är detta ett av våra viktigaste dokument. Är du intresserad av att repetera lite allmänna regler och kika på ändringarna så finns dokumentet under det nya namnet TSFS 2010:145.

Observera att namnet på gällande regler dels det gamla namnet LFS, dels det nya namnet TSFS. Alla dessa regelverk är gällande – men kommer återigen att byta namn när det europeiska regelverket träder i kraft. Det kommer förhoppningsvis bli det slutgiltiga namnbytet.