



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 3 - Oktober 2011



FFK - 50 år i samhällets tjänst

Årets ungdomsläger + Zeppelinare + Utbildning med tjejrekord



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

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



Makro: Nytt fototema
i FFK-Nytt

12

Tjere rekord vid lågflygut-
bildning på kårstaben

18



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHFENS KRÖNIKA
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 TVÅ NYA MEDARBETARE PÅ KÅRSTABEN
- 8 YP I SAMARBETE MED FLYGMUSEUM
- 10 NYHETER
- 14 JUBILEUMSFIRANDE PÅ ÅRETS RSÖ
- 20 FLYGETS INTRESSEORGANISATION AOPA
- 22 SOMMARENS UNGDOMSLÄGER
- 30 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 32 FLYGANDE HANGARFARTYG
- 38 FLYGSÄKERHETSTEMA VÅDER
- 40 OCH SÅ FYLLENDE VI 50...



Flygsemester till Yttre
Hebriderna

31



Bild framsida:
Brandmän i full färd med att släcka en
övertänd traktor och brinnande spån.
Foto: Niklas Larsson.



Kårchefen har ordet

FFK påbörjar sitt femtioförsta verksamhetsår

FFK firade sina första 50 år i form av en landsomfattande regional samövning (RSÖ) tillsammans med ett flertal olika krisberedskapsmyndigheter. Landsomfattande i den mening att det var flygbesättningar med från alla länsflygavdelningar i Sverige. Årets RSÖ torde vara landets genom tiderna största krisberedskapssamövning med flyg och civila myndigheter. Övningen syftar till att vara en årlig avstämning om utbildningen och träning uppnått uppsatta mål inför att möta den krassa verkligheten. Har all den ideella tid, som våra medlemmar satsat, genererat den resurs som uppdragsgivande myndigheter har rätt att förvänta sig? Hur fungerar samverkan med de olika myndigheterna och vad kan förbättras för att vidareutveckla verksamheten till att bli ännu bättre?

Just hemkommen från det lyckade firandet och nyfiken på om det kommit någon e-post med omdömen om övningen kikade jag ivrigt i datorn. En ännu bättre läsning än beröm från övningsdeltagarna mötte mig på datorskärmen. Där fanns en rapport från en av våra besättningar med piloter under sjöspanningsuppdrag för marinen i södra Sverige. De har under dagen bistått sjöräddningen med en av de skarpa uppdrag som vi är utbildade för. Här följer en kondenserad version av rapporten från Sjärräddningssällskapets (SSRS) hemsida:

- Får larm om en vindsurfare som har brutit sin mast cirka två till tre kilometer ut från Rigeleje på Skånes östra kust. SSRS söker i angivet område med två båtar i drygt en timme. Då ansluter även flygplanet FFK från Blekinge som efter cirka 30 minuters sökande finner vindsurfaren och rapporterar till sjöbevakningen som sedan leder oss till rätt position cirka fem kilometer utanför Rigeleje. Personen sitter då och viftar med masten.... Tack flygplanet FFK Blekinge.

Det finns ytterligare exempel där FFK under året bistått samhället i samband med olika kriser.

Omedelbart efter det hårda blåsvädret i södra Sverige vid årets början bidrog FFK, genom spaning och rapportering, till att elnätet snabbt kunde återställas efter vindens härjningar.

Ett annat exempel är att vi successivt utbildar flyginsatspiloterna till eftersök av försvunna personer i samverkan med polisen. Även här ser vi att nyttjandet av FFK ökar.

För att återgå till jubileumsövningen på Ärna flygplats i Uppsala: Vi kan konstatera att responsen från de samver-



kande myndigheterna är klockren – FFK är en viktig resurs i krisberedskapen som inte kan ersättas med samhällets egna resurser inom möjliga kostnadsramar. Naturligtvis kan och ska rutiner och system utvecklas vidare. Informationen till de personer inom krisberedskapssystemet som har nytta av FFK:s speciella kompetenser kan förbättras till en ännu effektivare krisberedskap.

Samverkan skedde denna gång med Trafikverkets ban- och vägavdelning, räddningstjänsten, länsstyrelsen, strålsäkerhetsmyndigheten, sjöräddningscentralen, marinen samt övningar för hemvärnet. Från andra frivilligorganisationer deltog sjöräddningssällskapet, frivilliga radioorganisationen och Frivilliga Automobilkåren.

Det handlar om att vara en extra resurs som hjälper människor och samhället att lösa de svårigheter som olika former av störningar och kriser kan förorsaka. Det handlar aldrig om att konkurrera ut de kommersiella företag som bedriver en fortlöpande och seriös verksamhet – utan endast bistå som extraresurs för att spara personligt lidande och materiell förstörelse.

På köpet tillför verksamheten en stor portion flygsäkerhet genom den omfattande utbildnings- och övningsverksamhet som är grunden i verksamheten för att vara ett kompetent tillskott till landets krisberedskap.

Naturligtvis känner jag mig stolt och hedrad över att företräda FFK:s medlemmar som genom sina ideella insatser vinner välförtjänt respekt hos våra uppdragsgivande myndigheter.

Flygarhälsningar
Sven-Inge

På några sidor senare i denna tidning finns ett kort reportage om årets extra omfattande regionala samövning (RSÖ) med ett flertal av våra uppdragsgivande myndigheter. Årets RSÖ genomfördes med besättningar från landets alla länsflygvadningar. Den torde vara den genom tiderna största civila krisberedskaps-samövning med flyg och myndigheter som genomförts. Denna övning avslutades med en live-demonstration av fyra olika uppdragstyper inför inbjudna gäster från de myndigheter som vi har att betjäna inom Sveriges krisberedskap. Att FFK är en viktig leverantör av en tredje dimension i lägesbilden för insatsledare framgick med tydlighet. Flera av gästerna var sedan tidigare medvetna om det stora värde som FFK tillför landets krisberedskap och kunde genom demonstrationerna konstatera att det i verkligheten är ännu bättre. En utförligare rapport från årets RSÖ kommer i senare nummer av FFK-Nytt.



UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID

Under introduktionen för jubileumsgästerna uttalade kårchefen att den spirande ungdoms-verksamheten nu övergått till att vara en växande verksamhet inom FFK. Detta framgår även av den växande andelen av reportage och inslag från ungdomsverksamheten i FFK-Nytt. Här kommer ett tips till de länsflygvadningar som inte kommit igång ännu: Efter varje ungdomsverksamhet ringer de, som varit ledare, till kårstaben med en klart hörbar salig min och berättar hur fantastiskt roligt det varit att hålla i ungdomsaktiviteterna. Detta gäller alla mer eller mindre ”äldre”. Lyssna med dem som redan kommit igång så får du säkert goda råd.



HEMVÄRNSFLYGET – en del av nationella skyddsstyrkorna:

Det är fortfarande lika aktuellt med tidigare

lämnad information:

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

- Tänk på att vara ute i god tid så att pappersformalia och GU-F hinner göras i tid.

- Hemvärdet tillämpar sedan 2010 nya avtalsvillkor där tjänstgöringstiden definieras i dagar i stället för timmar. Lägsta avtalstid 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 mycket intressant information, även specifikt om hemvärnsflyget.



UPPDRAGSFLYG, SYSTEMKONTROLL, SKÄRPTA KRAV

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

- Rapporter gällande alla flyguppsdrag måste omedelbart sändas in till Kårstaben för hand-

FFK förstärker kårstaben.

Vi söker dig som aktivt vill delta i den fortsatta utvecklingen av FFK

FFK är i ett spännande skede med många nya utvecklingsmöjligheter i rollen som en viktig resurs i samhällets krisberedskap.

För att möta det växande intresset hos våra myndigheter behöver vi förstärka kårstaben. Huvudinriktningen för en ny tjänst är till en början rollen som ställföreträdande Flygchef med administrativ inriktning mot handböcker och regelverk samt kontakter med olika myndigheter, arbete med utbildning, med mera. 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.
E-post: ansokan@ffk.se



läggning. Det gäller även interna övningar inom länsflygavdelningen. Använd den av kårstaben fastställda rapportblanketten. Fyll i alla efterfrågade uppgifter så att även uppföljningssystemet för varje pilots flygtid får rätt ingångsvärden.



KONTROLLERAD MILJÖ

Den 1 oktober upphörde möjligheterna att nyttja flygplan i vår uppdragsverksamhet och vid lågflygning om flygplanet inte är i fullt kontrollerad miljö. Listan över vid varje tillfälle godkända flygplan återfinns på hemsidan.



UTBILDNING

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

- Lågflygutbildningen har bedrivits på kårstaben med både grundutbildning och kompletteringsutbildning (KU-Låg). Dessutom har KU-Låg genomförts med fyra kurser i Mora och två kurser i Värnamo/Hagshult. KU-Låg genomförs i begränsad omfattning även på andra platser med våra flyglärare.

- Övriga utbildningar fortgår som planerat med undantag för grundutbildningen för krisberedskapsorganisationen, som vi avvaktar med i väntan på ett nytt utbildningskoncept som förhoppningsvis startar nästa år.



MEDLEMSFÖRMÅNER

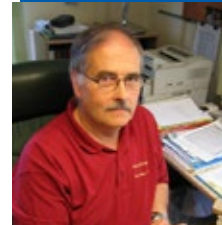
- Utbildning till lediga befattningar i någon av de flyggrupper som arbetar för samhällets beredskap eller hemvärnet. För de placerade tillkommer sedan vidareutbildning och övning i aktuell befattning.

- 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 försäkringskydd under deltagande i FFK-verksamheten.

Personal på Kårstaben



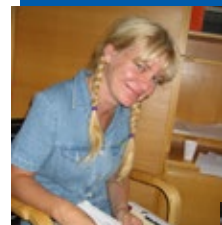
Sven-Inge
Kärchef
0155-28 99 72
sven-inge@ffk.se



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



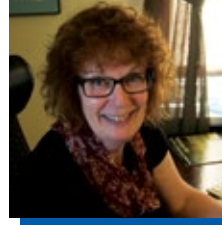
Lotta
Adm kårstaben
0155-28 99 69
lotta@ffk.se



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



Åsa
Adm. flygplan
0155-28 99 74
asa@ffk.se



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



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

För dig som vill flyga i FFK

Alla medlemmar som önskar deltaga 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, Flottilj 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.

Flygchefen

*FFK samordnar småflyget till bästa samhällsnytta!
På RSÖ:n i Uppsala visade FFK upp vad vi kan inför
våra myndigheter och andra frivilligorganisationer.
De blev imponerade över vad vi kan göra från luften.*



Lyckligare blev, tror jag, den vindsurfare som den 28 augusti hamnat i sjönöd utanför Blekinges kust. Våra flygande sjöbevakare avbröt sitt uppdrag för att ingå i sökningen. Den nödställda var i kontakt med räddningscentralen (JRCC) och när han hörde flygplanet kunde söksområdet minskas. Spanaren i flygplanet såg vindsurfaren efter cirka 15 till 20 minuters sökande och kunde då leda in räddningsbåtarna från SSRS till den nödställda.

Detta är ett bra exempel på hur FFK:s resurser används till bästa samhällsnytta. Detta är också ett bra exempel på vikten av att ha en spanare i besättningen. Befälhavaren ska framföra flygplanet på ett säkert sätt och är således ansvarig för flygningen – men vilket ansvar och uppgift har då spanaren?

Detta styrs i huvudsak av vilken typ av uppdrag det rör sig om, men vissa saker ska spanaren kunna göra. Spanaren har till uppgift att dokumentera saker som att exempelvis fotografera eller skriva upp vad vi ser vid olika tider. Han ska också sköta TBOS-utrustningen (Tag bild och sänd), tala med markförband eller via Sjöradio och RAKEL – för att bara nämna några exempel. Dessa olika uppgifter är ju för att klara av uppdragsuppgiften. Ser vi det ur ett flygsäkerhetsperspektiv har spanaren ytterligare några uppgifter som också styrs av vilken flygfas vi befinner oss i.

I uppstartsläget ska spanaren vara en kontrollant av vad befälhavaren gör. Med det menar jag att han eller hon ska höra och se när befälhavaren går igenom checklistan så inget missas. Spanaren kan även själv läsa checklistan och befälhavaren utför handgreppen. När motorn startats kan spanaren slå på sin utrustning och utföra kontroller. När det är dags för uttaxning så hjälper spanaren till med avlyssning på klareringar. Befälhavaren pratar i flygradion men kan få stöttning av spanaren. På detta sätt kan missöden som start utan klarering undvikas.

Ett exempel kan vara att piloten glömmer klaffen ute efter start så kan spanaren tala om för piloten att ”klaff 10 grader”. På det sättet uppmärksammar han att piloten om läget. Han ska inte ta in klaffen eller beordra piloten att göra det utan istället berätta om situationen.

När vi väl är i luften hjälper spanaren till med navigeringen så att flygplanet följer flygvägar som planerat. Som pilot avviker vi inte från vår planerade rutt för att titta på

någons sommarstuga eller något annat som verkar vara kul. När vi utför uppdrag och över följer vi vår tänkta färdlinje. Det finns någon som betalar flygningen och de vill inte att det ska längre tid än nödvändigt. Det är också så att det blir svårare att hitta flygplanet om flygplanet skulle haverera i de fall besättningen frångått sin tänkta rutt. Risken att flygplanet ofrivilligt åker in i en kontrollzon eller ett terminalområde utan klarering är dessutom mycket större och det ska vi också undvika.

I söksområdet övergår spanaren till sina spanaruppgifter, men kan också behöva leda eller styra planet mot vissa mål för att lättare kunna identifiera dessa. Det är befälhavaren som är ansvarig för att det är säkert men ska i samarbete med spanaren kunna utföra spaningsuppdraget. Spanaren rapporterar till stab, ledningsbilar och båtar vad han eller hon ser. I detta ingår att skicka bilder via TBOS och så vidare. Ibland kan det vara lättare att få en bra bild i en PA-28:a genom att fotografera från vänster sida. Då kan spanaren (om denne även är pilot och van att flyga från högersits) styra planet och befälhavaren fotograferar.

På vägen hem stöttar spanaren befälhavaren i sin navigering och läser checklistan högt och kontrollerar att piloten flyger med rätt farter. Han kan göra utrop (callouts), till exempel att farten och höjden är ”75 knop, 300 fot.”

Spanaren har också till uppgift att kunna ta över flygandet om befälhavaren blir inkapaciterad, det vill säga inte kan flyga längre. Spanaren måste vara alert hela tiden.

Spanaren är en viktig personen i besättningen, då denna utför stor del av jobbet. Därutöver fyller spanaren en viktig roll inom flygsäkerheten. Befälhavaren är ansvarig för flygningen men det är spanaren som är ansvarig för att kontrollera att befälhavaren gör rätt med sin navigering, planering och så vidare.

På grund av detta krävs det samarbete i kabinen på våra uppdrag, något som gör det bra med fasta rutiner. Då vet alla sina roller och vad besättningemedlemmen ska göra i olika faser i flygningen.

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

Två nya medarbetare på kårstaben

FFK har anställt två nya medarbetare på kårstaben. Roger Axelsson har åtagit sig rollen som kvalitetsansvarig inom ramen för det nya tillståndet. Åsa Sombeck Östlund kommer tillhandahålla de utökade administrativa arbetsuppgifterna som också dem kommit med det nya tillståndet. Här följer en kort introduktion av de båda.



Åsa Sombeck Östlund

Åsa är en glad mor och radhusbo från Oxelösund, som även ledighetsbor i Hälsingland. Hennes tidigare arbetslivserfarenheter kommer från läraryrket, där hon arbetat som datorlärare inom studieförbunden och på gymnasial nivå. Hon har också arbetat som administratör och säljare.

På kårstaben kommer Åsa att arbeta som administratör och handhar arkiveringen av medlemmarnas certifikat, medicinska intyg och flygtider. Hon har även börjat registrering och uppföljning av flygplansförsäkringar, avtal och liknande som numera måste arkiveras centralt på Kårstaben. FFK:s medlemmar kommer främst i kontakt med Åsa i samband med medlems- och flygplansfrågor (dock ej i ekonomiska frågor).

Fritiden ägnar Åsa åt ”måttlig fysisk aktivitet” - enligt egen utsago var hon en av de första i Sverige att praktisera stavgång. Hon slukar även böcker, speciellt deckare, och arbetar ofta med att restaurera huset i Hälsingland – både med målning och snickeri. Matlagning och bakning är annat som tar en stor del av hennes ledighet. Hon sköter om sin surdeg som den vore av guld och testar gärna nya recept när möjligheten ges.

Har du frågor till Åsa när du henne på följande sätt:

E-post: asa@ffk.se

Telefon: 0155 - 28 99 74

Roger Axelsson

Roger beskriver sig själv som en mogen yngling på strax över 60 år, som är född och uppvuxen i Ångermanland. Studietiden ägnade han i Örebro men har bott i Göteborg större delen av sitt liv. I grunden är Roger kemiingenjör men har kompletterat med utbildningar inom företagsledning, företagsekonomi, statistik och juridik. Han har en bakgrund inom kvalitets- och företagsutveckling och driver sedan 1990 ett eget konsultbolag inom området.

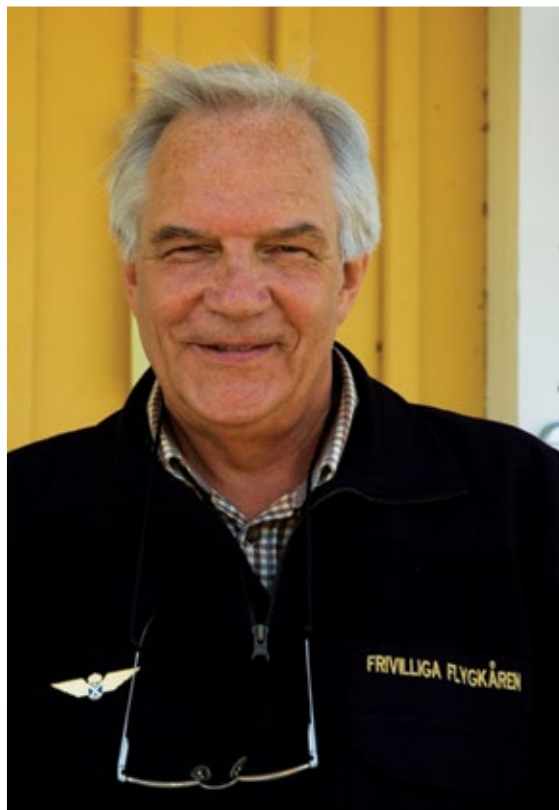
På kårstaben kommer Roger att arbeta deltid som kvalitetschef. Det innebär att främst handha FFK:s flygsäkerhetsorganisation genom att både utveckla och följa upp förbättringar av flygkårens kvalitetsprogram. Det är något som Roger har mycket erfarenhet av, då han tidigare varit handledare i välkända flygsäkerhetsprojekt som ”Våga vända” och ”H50P”. Roger berättar själv:

- När jag första gången kom till Kårstaben i min roll som kvalitetschef frågade jag kårledningen ”Vad är viktigast inom FFK?” Svaret var kort och gott ”Flygsäkerhet”! För att jag inte skulle missa det upprepade Lars-Göran och Sven-Inge ordet ”Flygsäkerhet” minst tre gånger. Flygsäkerhet är också något jag vill bygga vidare på. Jag tror också att min konsulterfarenhet från olika företag och organisationer kan bidra till att FFK utvecklas vidare.

Om du har tips på kvalitetsförbättringar inom FFK kan du höra av dig till Roger på följande sätt:

E-post till roger@kvalitetsutveckling-rax.se

Telefon: 031 - 20 35 90 alternativt 0703 - 30 35 90.





Under högsommarmånaden juli arrangerade Västerås Flygmuseum och Young Pilots Västerås en svalkande och oförglömlig flygväll på Hässlö flygfält. Resultatet blev att sju ungdomar och tre föräldrar fick prova vingarna i luften ovanför Mälardalen.

Det är under viss tidspress jag och Västerås Flygmuseums pilot Niklas Eriksson står och hackar lök och skär tomater. Om en stund kommer ett tiotal ungdomsmedlemmar med föräldrar på besök till Västerås Flygmuseum. Museet har specialöppet under kvällen – alla gäster är inbjudna via Young Pilots Västeråssektion och ska bjudas på grillade specialiteter. Hamburgare står på menyn – men med en för besökarna hemlig efterrätt: Flygning!

Niklas Eriksson är engagerad i Flygmuseet sedan många år tillbaka. Han äger själv en Saab Safir och flyger ibland flyguppvisningar för museets besökare. Niklas har varit en stor tillgång sedan han fängade oss i YP-styrelsen under sommaren för att diskutera ett framtida samarbete mellan ungdomssektionen och flygmuseet. Young Pilots Västerås startade sin verksamhet så sent som i höstas – men uppstartsarbetet har gått snabbt tack vare de många tillmötesgående själarna runtomkring i

Västeråsområdet – dels på flygklubbarna, dels från flygplatserna där vi anordnat aktiviteter. Västerås Flygmuseums initiativ och öppenhet är det senaste varma samarbetet vi inom Young Pilots har stor anledning att tacka för.

Över Mälaren

I takt med att alla anlant tänds grillen. Under tiden glöden inväntas får alla röra sig fritt på museet. Här står bland annat en P-51 Mustang från andra världskriget för allmän beskådan. Mitt emot återfinns den fyrmotoriga, sex ton tunga de Havilland Heron, varav endast två exemplar i världen fortfarande flyger. Ingen av deltagarna vet att det efter middagen planeras en flygning med just detta flygplan.

Hamburgarna intas under glatt umgänge. När alla väl är mätta och belåtna kommer då äntligen tillkännagivandet – och smilgroparna gör sig påmind. Snart är vi alla på väg ut tillsammans med flygplanet. Får vi alla plats ombord? Javisst! Vem ska sitta längst fram, och vart ska vi flyga? Efter en kort genomgång är det klart – och vi kliver alla ombord. Vår pilot står längst fram och berättar om flygplanet och gör en säkerhetsgenomgång – precis som på ett stort passagerarflygplan. Sedan startas

motorerna upp, vi taxar ut till startbanan och lyfter upp i den stilla sommarkvällen. Till höger breder Västerås storstad ut sig – med Skrapan och hamnen som välkända landsmärken. Vi är tretton glada (och mätta) passargare som njuter i fulla drag av flygningens hela längd – som hinner ta oss över Västerås ett antal varv, och ut över Mälarens vattenvidder, innan det är dags för landning igen.

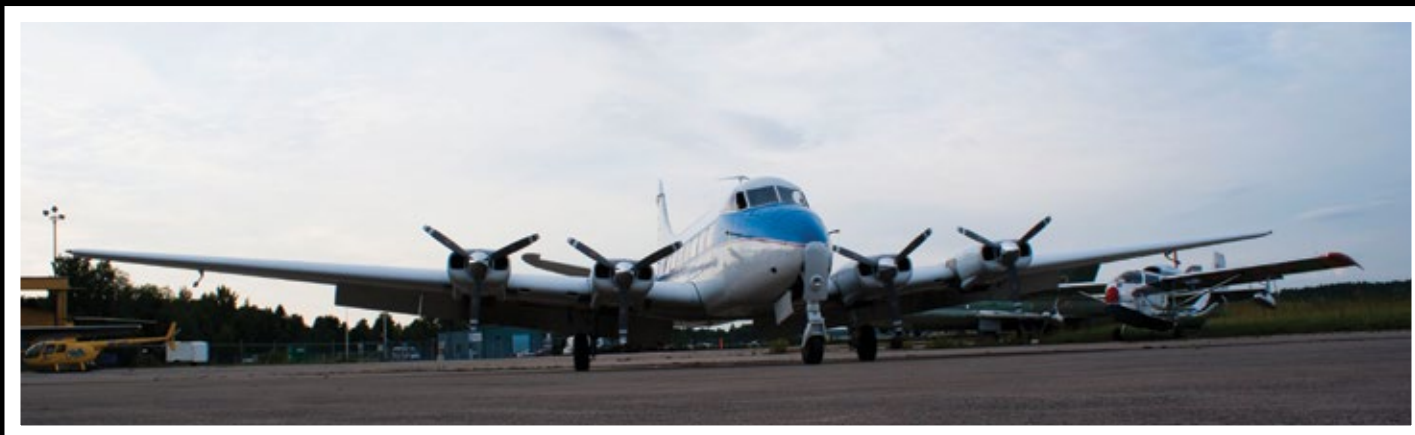
Nytt samarbete

Flygvällen markerar startskottet för Västeråssektionens samarbete med Västerås Flygmuseum. Tanken är att få ett gemensamt utbyte mellan de två organisationerna. På Flygmuseet finns bland annat tre sofistikerade flygsimulatorer som vi ungdomar hoppas kunna hjälpa till att underhålla, flyga och utveckla. Dessutom finns det stora ytor för matlagning, fika och möten – för att inte tala om de många vackra flygplan som finns uppställda för beskådan.

Vi ser fram mot flera härliga kvällar i framtiden – och hoppas att även du som läser detta svänger förbi och äter en hamburgare. Vem vet – har du tur blir det kanske till och med efterrätt?

Text: Martin Trankell

Foto: Andreas Eriksson





LFV nysatsar på fraseologi



Foto: LFV

I oktober påbörjas en ny kampanj riktad mot aktiv operativ personal inom LFV – där flygledare från de nationellt drivna flygplatserna ingår. Ambitionen är att medvantegöra och motivera medarbetarna att använda korrekt fraseologi.

Flygvärlden har ett eget språk. För en utomstående kan det tyckas vara engelska som är det officiella flygspråket, men vid närmare anblick är det inte så enkelt. Piloter och flygledare använder ett mycket begränsat ordförråd under det vardagliga arbetet, och orden är mycket standardiserade och kommer med strikta uttalsregler. Knappt 500 ord räcker för att ge och motta klareringar.

Målet med denna standardiserade fraseologi är att undvika förvirring och missförstånd – något som är extra viktigt då flygvärlden är en internationell spelplan med många utländska aktörer. En dialektal skillnad kan i värsta fall leda till incident eller haveri.

Repetitionsutbildning väntar

LFV:s nysatsning på fraseologi innebär att personalen ska få repetitionsutbildning. Själva tillämpningen är i sig ganska enkel och i grunden enkel att lära sig.

– Däremot är det något som man måste arbeta med kontinuerligt, så att man inte börjar slarva med tiden. Det är något djupt mänskligt, att man med tiden tenderar att slappna av och kanske inte alltid jobbar helt enligt drifthandboken, säger gruppchefen Greger Filipsson på LFV.se

Den senaste fraseologikampanjen inom LFV genomfördes framgångsrikt i slutet av nittioalet.

Nya radarstationer snart i Norrland

Radartäckningen i Norrland är begränsad – speciellt i fjällområdet. Nu har svenska LFV dock förstärkt förmågan med två finska radarstationer, placerade i Uleåborg och Rovaniemi. Samtidigt är större utbyggnationer på gång.

Förstärkningen av radarförmågan trädde i kraft redan den 8:e juni. Satsningen är ämnad att fungera som reserv till den radarstation som finns i Luleå, och enligt LFV kommer det nya finska samarbetet innebära minskad risk för trafikstörningar om det skulle bli problem med den svenska stationen.

Radartäckningen är tänkt att förbättras över hela landet under de närmaste åren – i takt med att gamla radarstationer byts ut mot nya. Den station som finns i Luleå är också Sveriges äldsta, varför den kommer att bytas först.



Foto: LFV

Panikknapp kan stoppa flygolyckor

En majoritet av världens flygolyckor kan förklaras av otillräcklig situationsuppfattning från besättningens sida. Ofta leder det till att flygplanet hamnar i ett okontrollerat läge eller omedvetet kraschar i terrängen. Ett företag har nu tagit fram en panikknapp som automatiskt ska kunna flyga flygplanet bort från olika faror.



Tekniken är inte oöverskådlig. Tidigare har förarlösa drönarflygplan utrustats med liknande system utifall markbaserade förare tappat kontrollen. Systemet räddar upp flygplanet och flyger drönaren till en säker höjd, där den intar ett väntläge tills dess att föraren återigen lyckats orientera sig. Förslaget är nu att även installera ett liknande system i trafikflygplan.

Panikknappen introducerades på flygmässan i Paris tidigare i år – och

har bemötts med varierande entusiasm. Dels är det flygsäkerhetsindustrin som är positiv, men det pågår också viss debatt gällande hur tekniken ska installeras för att inte störa piloternas ordinarie arbete. Det återstår att se om panikknappen kommer bli en del av morgondagens flygplan – men alternativ teknik är utan tvekan ett välkomnat steg i rätt riktning av flera flygsäkerhetsorganisationer världen över.

Digitala manualer på väg till cockpit

Den papperslösa cockpiten har länge varit en dröm för många flygbolag och piloter. Det har en del praktiska fördelar – ofta kan det röra sig om hela 20 kilo manualer, referenspapper och checklistor som ska släpas omkring av varje pilot. Men snart kan det vara slut på detta.

En iPad väger knappt ett kilo – alltså bara en bråkdel av de traditionella pappersmanualerna. Den amerikanska luftfartsmyndigheten FAA har redan gett godkännande till ett antal flygbolag att använda läsplattor inom deras flygverksamhet. Bland annat rör det sig om manualer för ombordsystem. Detta har underlättat för besättningarna – då det förut kunde ta värdefull tid att hitta rätt sida i en manual. På läsplattan går det att klicka sig vidare genom sökningar och länkade ord – ungefär som på webbplatsen Wikipedia. En annan extra fördel är möjligheten

att automatisera uppdateringen av manualerna. Nästa steg i den amerikanska satsningen (som populärt kommit att kallas för ”Operation Bye, Bye Flight Bag”) har blivit att erhålla tillstånd för digitala flygkartor, och i augusti fick United Airlines det första godkännandet.

Svenskt flygbolag tidigt ute

Även i Sverige går satsningen framåt. Fraktflygbolaget Amapola blev som ett av de första flygbolagen i världen ledande med att introducera läsplattan i cockpit på flygplanstypen Fokker 50.

Även privatflyget har fördelar med att utnyttja läsplattor i flygplanet. Piloten kan lätt och behändigt komma åt flygplansmanualer, direktuppdaterat väder och färdplaner under flygning – och flera applikationer för piloter finns i dag på marknaden.



Foto: United Airlines

United Airlines piloter använder numera läsplattor för inflygningskort och flygplansmanualer.

AOPA reagerar på Stockholmsutredning

Ett möte med Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) gällande allmänflygfrågan i huvudstadsregionen, har fått AOPA-Sweden att reagera. Enligt allmänflygsorganisationen finns det fortfarande anledning till tvivel gällande flygets framtid i huvudstadens närområde.

AOPA har sedan fem år arbetat med flygfrågan i Stockholm. Stockholms samlade kommuner har under åren framarbetat ett antal utredningar som undersökt möjligheterna till allmänflygets framtid i storstadsregionen. AOPA reagerade i början av september i ett pressmeddelande på dessa utredningars slutsatser:

”Resultatet som KSL kan redovisa, efter två års arbete ger tyvärr anledning till tvivel. Vi tvingas konstatera de två avgörande frågorna om nya flygplatser 1) VAR och 2) FINANSIERING ännu är helt obesvarade.”

AOPA:s reaktion påverkas också av situationen på Bromma, varifrån ett

antal flygklubbar och flera mindre flygföretag väntas få flytta inom en snar framtid.

Utredning pågår än

AOPA påpekar att utredningen verkar ha riktats med kommersiella flygbolags intressen i fokus, och påpekar samtidigt att privat-, firma- och bruksflyget mer eller mindre förbisetts. AOPA själva säger sig ha erbjudit experthjälp till det inhyrda konsultföretag som utfört utredningen – och att även om ett visst samarbete förekommit så verkar inflytandet ha marginaliserats.

”Efter senaste mötet med KSL beslöt vi att göra en ny serie uppvaktningar för att säkerställa att alla är medvetna om



situationens allvar. KSL jobbar vidare och vårt erbjudande om expertkunskap ligger öppet att utnyttja för deras fortsatta handläggning. Vi hoppas samtidigt naturligtvis att KSL ska åstadkomma något konkret inom den närmsta framtiden.”



MAKRO

FLYGSVERIGE I FOTO

HAR DU FÅNGAT EN FIN BILD?
Skicka den till:
red@ffk.se

1 **Världsmästerskap:** Under sommaren hölls världsmästerskapet i segelflygning för kvinnor (WWGC) på Arboga flygfält. På bilden syns bland annat Gillian Spreckley (Storbritannien) och Theresa Toivonen (Sverige) diskutera tävlingsläget. Sverige lyckades kamma hem ett silver i standardklassen tack vare en stark insats från Gunilla Lindström-Lundell från Linköpings flygklubb.
Foto: Mikael Olsson

2 **Wingwalkers:** AirCats specialbyggda Grumman 164 AirCat gör en sprudlande förbiflygning under flygdagen på Stockholm-Västerås flygplats i slutet av maj. Publiken möttes av vinkningar från de två orädda passagerarna, sittandes på varsin ving.
Foto: Jonas Wettergrund

3 **Skogsbrand:** Vid brandbevakning i Västerbotten hittades efterspelet av en skogsbrand. Det aviga och mörka skogspartiet särskilde sig markant mot den omliggande terrängen, och piloten Niclas Börnin lyckades fånga det hela på bild.
Foto: Niclas Börnin

4 **Kyrknavigering:** För svenska piloter är kyrkor kanske det vanligaste visuella navigeringshjälpmedlet. Och det är nog inte så konstigt – i Sverige finns det nämligen över 3 000 kyrkobyggnader. Jonas Wettergrund från Young Pilots fångade denna vackra bild under en KB-övning i Stockholms län under maj månad.
Foto: Jonas Wettergrund

5 **Dogfight:** Klassiska Supermarine Spitfire och P-51D Mustang formationsflyger över publiken under Eslövs flygdagsfirande. De båda piloterna (Filip Gerhardt och Pär Cederqvist) bjöd även på uppvisning i luftstrid med tillhörande avancerad flygning.
Foto: Bengt Olle Nilsson





Frivilliga Flygkåren firade 50 år!



Text: Tommy Wirén
Foto: Bengt Olle Nilsson

FFK firar detta år ett halvt sekel som flygande samhällsresurs. Detta uppmärksammades i Uppsala i slutet av augusti med en av de största samövningarna någonsin. Här kommer en kortare redogörelse för jubileumsfirandet. Tommy Wirén berättar:

Jubileet ägde rum på Luftstridsskolan (LSS) vid Ärna flygplats utanför Uppsala. Det är en traditionell plats för flyg. Tidigare fanns där flottiljerna F 16 och F 20. Jubileet hölls mellan 24:e och 27:e augusti.

Inför planeringen av jubileet bestämdes att det skulle bli mer än en festmiddag. Syftet med jubileet var att ge FFK:s piloter från hela Sverige en chans att delta och att samtidigt visa omvärlden vad FFK kan göra för (och i) samhällets krishantering. Jubileet inleddes därför med den hittills största civila flygövningen med sammanlagt 48 piloter från hela

landet – en besättning från varje län och två från Stockholms län. För att visa upp FFK:s hela verksamhet deltog, förutom flyginsatsgrupper (FIG), både hemvärns- (Hv) och sjöinfogrupper (SIG).

Den samlade flygplansflottan omfattade 28 flygplan. Med och motspelare var ett antal av de myndigheter som har krisberedskapsansvaret samt även andra frivilligorganisationer. Totalt var 84 uppdrag inplanerade, men dåligt väder under fredag förmiddag medförde att nio av dessa fick ställas in. Redovisning av övningen kommer i nästa nummer av FFK-Nytt.

Spanings- och räddningsuppdrag

Till jubileumsdagen den 27 augusti var representanter från uppdragsmyndigheter och samverkande frivilligorganisationer inbjudna – liksom länsflygchefer, kår-

styrelsen, och FFK:s kårstab. Dagen inleddes med information om FFK:s verksamhet och en introduktion inför var och en av de fyra demonstrationsflygningar som sedan flögs före lunch.

Flygningarna omfattade sjöspaning för marinen, spaningsflyg åt hemvärdet, och två uppdrag för flyginsatsgrupperna. De sistnämnda hade ett sjöräddningsuppdrag (SAR) samt ett uppdrag där besättningarna skulle utföra rekognosering av skador på väg och järnväg. Senare kunde gästerna under insatserna följa flygningarnas radiokommunikation och även via GPS-presentation på kartan fortlöpande se deras respektive position. Trafikverket begärde och fick aktuella lägesbilder av de aktuella skadorna i realtid genom FFK:s bildöverföringssystem TBOS. Bilderna och flygplanens flygvägar visades för alla besökare på lokalens projektordukar.



Kårchef Sven-Inge Ander (t.v) diskuterar samövningen och jubileet tillsammans med styrelseordförande Lennart Myllback (t.h) framför den rekordstora deltagande flygplansflottan.



Överst till vänster: Kartvikning inför uppdrag.

Nederst till vänster: Besättningen från flyginnsatsgruppen i Södermanland får sitt uppdrag av Trafikverkets Anders Svensson.

Överst till höger: Ett MOLOS-fordon användes för samband med flygplanen i luften.

Nederst till höger: Åskådare övervakar övningens fortskridande.

Uppskattade provlektioner

Christer Dahlgren gav information om verksamheten inom sin länsflygavdelning i Stockholm och Johanna Wintzell berättade om ungdomsorganisationen Young Pilots. Efter lunch gav den kvinnliga flyggruppen Skybirds en vacker uppvisning i formationsflyg, som publiken uppskattade mycket. Tre av dessa piloter ingår i hemvärnsflyggrupper i Stockholm. Efter kaffepausen kunde alla lyssna på Peter Lagerblad som informerade om frivilligorganisationen Flygvapenfrivilliga.

Sedan följde ett mycket uppskattat inslag när fem flyglärare erbjöd intresserade en provlektion i flygning. Det var många besökare som passade på att för första gången själv få spaka ett flygplan. Kommentarer efteråt visade stor entusiasm. Efter ett kort

klädbyte blev det samling för mingel utanför Årnas matsal där hemvärnets musikkår spelade upp flera kända melodier, som exempelvis Those Magnificent Men in their Flying Machines. Solen sken och stämningen var på topp. Middagen avnjöts i matsalen med underhållning av Jan Wolfhagen som trollade och bland andra imiterade Sveriges konung och Mr.Bean.

Roine Karlsson, som var försvarsminister i Sverige vid den här tiden, berättade på ett humoristiskt sätt hur FFK under åttiotalet ombildades till en självständig frivilligorganisation. Flera tal och tacktal följde på varandra. Allt som allt deltog 140 personer under festmiddagen.

Med pris som dessert

Mot slutet av middagen följde stipendie- och medaljutdelning. Lennart Myhlback

fick FFK:s guldmedalj som tack för stora insatser i samband med de senaste årens arbete med myndigheter. Stipendier ur Hasse Anderssons minnesfond tilldelades Per Rapped för sitt arbete med ungdomar inom FFK och Arne Nylén för sina insatser inom flygsäkerhetsarbetet för klubbflyget.

Alla närvarande fick dessutom FFK:s minnesmedalj i guld med anledning av 50 års jubileet. Denna medalj kommer under hösten ett distribueras till samtliga medlemmar.

I egenskap av ansvarig för övningen och jubileet vill jag tacka alla medverkande för gedigna insatser och även tacka Luftstridsskolan för att de ställt upp helhjärtat och gjort det möjligt att genomföra det hela på en sådan traditionell plats som Årna flygplats.



Överst till vänster: Rikshemvärnchefen Roland Ekenberg och andra inbjudna gäster följer med intresse de olika uppdragens rapporteringar via direktuppdaterade bilder och radiotrafik.

Nederst till vänster: Hemvärnets musikkår underhöll med flera kända flygmelodier.

Överst till höger: 28 flygplan och 48 piloter deltog under övningen.

Nederst till höger: Projektledaren Tommy Wirén kunde, efter ett lyckat arrangemang, njuta av kvällen festligheter med bland annat en personlig hyllning av Sveriges konung - för dagen personifierad av imitatören med mera Jan Wolfhagen.



Den kvinnliga uppvisningsgruppen Skybirds underhöll imponerande.





Utbildning på kårstaben: Lågflygkurs och SAR

Text och foto: Martin Trankell

Vid min ankomst till Kårstabens lokaler på Skavsta flygplats möter jag ivrig aktivitet. Knappt hinner jag ställa ner väskan innan en besättning iklädd full räddningsdräkt springer förbi mig. Tätt därefter följer flera piloter ur den pågående lågflygkursen – respektive besättning på väg ut till sina flygplan. Med kameran över axeln och anteckningsblocket i handen tar jag försiktigt ett steg bakåt och låter samtliga passera.

Det var en intensiv vecka med utbildning på Kårstaben i maj månad tidigare i sommar. Den intensiva stämningen under min ankomst hade sina rötter i veckans tidigare väderproblematik. De närvarande deltagarna på lågflygkursen hade drabbats av hårda vindar och låga moln under veckans första dagar, varför febril aktivitet ägnades åt att utnyttja veckoslutets allt lugnare väder till flygning.

På plats var även större delen av FFK:s styrelse, ledda av ordförande Lennart

Myhlback, för att hålla planenligt styrelsemöte. Samtidigt anordnades en kurs i Search and Resue (SAR) någonstans i lokalerna. Det var därför inte utan anledning jag blev tvungen att vänta med mina intervjuer och glida in i bakgrunden tills efter lunch.

Tjejrekord på lågflygkursen

På veckans lågflygkurs deltog hela 14 deltagare, fördelade över sju flygplan och sju flyglärare. Fyra av dessa elever var också tjejer, något som naturligtvis är mycket roligt då det annars normalt är färre kvinnliga deltagare. Strax efter lunch lyckas jag fånga alla fyra för en kort intervju om utbildningsveckan som gått.

– Veckan har varit helt fantastisk, bra lärare och väldigt proffsig. Men det har blåst rejält, 38 knop!

De fyra tjejerna har ett liknande förflutet. Samtliga kan räkna kommersiella utbild-

ningar från olika skolor i Sverige till sina erfarenheter. Annika, Ambrina och Franciska gick flygutbildningen tillsammans för ett antal år sedan. Veronika är mer nyutbildad och tog sin examen för ungefär ett år sedan. Det är tydligt att de alla har ett brinnande intresse för flyg – och de berättar en stund om flygutbildning och sina respektive flygerfarenheter.

Lågflygkursen har de alla sökt på rekommendation av chefpiloterna i sina hemlän, några efter att ha engagerat sig i brandflygövervakningen i FFK via sina flygklubbar - delvis som spanare. Till i höst hoppas de alla ha blivit placerade i någon av FFK:s flyggrupper ute i landet. – Ingenting är klart ännu, förklarar Annika, och fortsätter med att berätta att behovet i hemlänerna avgör grupplaceringen. Men lågflygkursen är ett viktigt steg på vägen för dem alla – och Veronika har redan börjat planera för att gå med i en Sjöinformationsflyggrupp.



Ovan: FFK använder speciella flygkartor under lågflygning där master, brofundament och andra hinder är noggrant utmarkerade.

Till höger: SIG-piloten Carl von Rosen Johansson svettas i sommarvärmen. Utrustningen består av torrdräkt, flytväst med nödluft för undervattensevakuering.

Viktigt med flygsäkerhet

Lågflygkursen är alltid intensiv. På knappt en vecka ska en stor mängd teori bearbetas. Där ingår bland annat navigeringsprecision och lågflygsmeteorologi, där bland annat veckans starka vindar fick bli en praktiskt anknytning till teorin. Samtidigt varvas allting med praktik i luften.

Veckan inleds alltid med en så kallad ”avrostningstimme” där elevernas grundläggande flygkunskaper finslipas tillsammans med flyglärare. Därefter påbörjas den faktiska lågflygutbildningen.

Ett svårt moment är att börja flyga på storskaliga kartor – bland annat sjökort med större detaljrikedom. Skalan på dessa kartor är hela fem gånger större än de vanliga flygkartorna. Detta har den naturliga nackdelen att flygplanets passage av en karta också blir fem gånger större. Piloten måste ha en god kartvikningsteknik men också genomfört goda förberedelser för att säkert kunna navigera väl i luften.

Tjejerna poängterar att de alla tycker det lockar att flyga med ett verkligt mål. Tanken på att spana, övervaka eller rädda förstärker känslan av ansvar och glädje. Utbildningen hade vid intervjun inte hunnit slutföras – samtliga deltagare har fått gå kompletteringsutbildning senare under sommaren. Istället hade klassen mer tid till extra teori och föredrag av sina flyglärare.

Utbildning i SAR

I en annan del av huset finner jag Carl von Rosen Johansson. Han flyger vanligtvis i Stockholms flygin-satsgrupp (FIG) men är på Kårstaben för en veckoslutsutbildning i Search and Rescue. Iklädd orange räddningsdräkt och ordentlig flytväst kan jag, med tanke på försommarvärmen, bara gissa hans obekvämlighet. Carl tar det dock med ett leende och sörplar nöjt på en kaffe.

– Det är roligt att testa utrustningen praktiskt. Speciellt nödluftbehållaren i västen är bra att få prova att flyga med under utbildningen.

SAR-utbildningen har också drabbats av veckans intensiva utbildningsverksamhet. Det har till exempel inte funnits plats att inkvartera alla på kårstaben. Men utbildningens två flygpass har fortlöpt utan problem. Under det första flygpasset får eleverna träna teknikerna som används vid spaningstjänst. Först görs grovspaning i en sökruta, därefter börjar sökningen mer i detalj. Carl själv är nöjd, och berättar om övningarna med ett leende på läpparna.

– Vi flyger som en ringlande orm, först förslagsvis nord-sydlig riktning, därefter i öst-västlig riktning. Ser vi något misstänkt

går vi ner lägre och verifierar om det är av intresse eller ej.

Skarpt scenario avslutar

Det andra flygpasset består av ett simulerat larm. Flygräddningscentralen i Göteborg involveras i övningen. Inledningsvis som alarmeringstjänst och sedan som stöd åt besättningen i luften.

Carls larm innefattade en försvunnen sjöman som behövde eftersökas. Han berättar hur svårt det är att vara säker på att ett misstänkt föremål faktiskt är personen som är försvunnen – en av dockorna hittade han nämligen fastklämd i en bergsskrevla iklädd svårupptäckta gråa kläder.

Jag tackar Carl för vårt samtal och vi avslutar med att hinna kasta i oss lite fika. Bredvid oss strömmar en större grupp personer förbi – på väg till styrelsemötet. Lågflygkursen arrangerar samtidigt avslutning i lektionssalen bredvid. Den hektiska veckan på Kårstaben lider mot sitt slut – och ett tjugotal piloter åker hem med nya kunskaper i bagaget.

Svenskt allmänflygs intresseorganisation - AOPA - fyller 50 år under 2012. Gästskribent Torgil Rosenberg berättar om det inter-nationella och svenska AOPA:s historia och om organisationens återuppväckta flygtidning, Flyghorisont.

År 1962 föddes Svenska Privat- och Affärsflygföreningen, SPAF. Det fanns många skäl till detta. Utvecklingen inom det "mindre flyget" hade nått en nivå som gjorde att begränsningar i rörelsefrihet, olämpliga regelverk och avgifter "kom upp till ytan", visade hur detta påverkade, begränsade nyttjandet. SPAF blev den fristående organisation som tog itu med problemen.

SPAF hade också en internationell förebild. Sedan 1939 fanns i USA organisationen AOPA, Aircraft Owners and Pilots Association och - med svensk påverkan - 1962 föddes också IAOPA, den internationella huvudorganisation som redan 1964 fick observatörsstatus i det av Förenta Nationerna ledda International Civil Aviation Organization (ICAO). Det är således IAOPA som företräder allmänflyget i luftfartsorganisationen ICAO. Det här har också motiverat namnändring och SPAF heter således sedan 1990 AOPA-Sweden och är en av 60-talets AOPA-organisationer världen runt.

Nytänkande

Efter denna "torra" orientering kommer här något om vad som har hänt under dessa 50 år. Initiativet till SPAF kom från en ingenjör i elektronikbranschen, Carl O Olsson med företaget Oltronix. "Dubbel-Olle" hade lärt sig flyga i Amerika och redan under utbildningen affärsflugit - långnavigeringen blev kombinerad med affärsmöte. Han lämnade Amerika genom att i egen Piper Comanche själv år 1960 flyga hem till Sverige via Azorerna och Genève. Och han blev förskräckt över hur det var för privatflyget i Sverige jämfört med vad han sett i USA med dess oerhört mycket större trafik. Där existerade



FLYG HORISONT Officiellt organ för **AOPA SWEDEN** 2 2011

IAOPA: Franskt initiativ för I-bevis
Årsmötet: Viktiga medlemsvärvningsideer
AOPA-historia: Flyglärarkurs i Atlantic City och WA i Hälsingborg

Tidningen Flyghorisont har utgivits sedan 1967, men har gjort ett längre uppehåll fram till 2008. Nu finns den återigen på svensk marknad - återuppväckt och är AOPA-Swedens egen medlemstidning.



Ovan: Lennart Persson är sedan flera år driftig ordförande i AOPA.

en helt annan frihet. Efter att ha försökt engagera existerande organisationer för förändringar (utan att få gehör) skapades SPAF. Organisationen vände sig i första hand till flygplansägare för att värva medlemmar eftersom dessa var de som i första hand drabbades av rådande omständigheter. Engagerade medlemmar bidrog till olika initiativ i rask takt. Redan 1963 utkom SPAFs VFR-guide, en efterlängtat flygplatskartbok parad med instruktiva artiklar om färdplan, radiokommunikation, meteorologi och nödförfarande.

Vitaliserad debatt och viktiga beslut

1964 skapades SPAF-Horisont, en medlemstidning som kraftigt påverkade värvningen och utvecklades snabbt. 1967 blev den första svenska flygtidning i allmän handel på tio år och namnändrades till Flyghorisont. Flyghorisont kom att betyda mycket för att vitalisera debatten kring bestämmelser och avgifter och med viktiga artiklar bidra till ökad flygsäkerhet. Det var ju också så att instrumentflygkännedom var en av SPAF:s käpphästar och organisationen lyckades få in fem timmar med detta i A-certifikatet. Dessförinnan hade SPAF arrangerat kurser i ämnet – allt

med ambitionen att minska de klassiska ”dåligt-väder-olyckorna”.

Ett annat viktigt initiativ var tillkomsten av flygkartor. 1966 fanns inte sådana. Genom att trycka flyginformation på amerikanska flygvapenkartor tog två SPAF-medlemmar fram dessa. Först 1969 började ICAO-kartor komma.

I dag - fortsatt stora krav på insatser

I dag är allmänflyget fortfarande styvmoderligt behandlat av myndigheter. Det krävs ständigt kraftfulla insatser. Dessvärre är de helt ideella, eftersom allmänflyget inte har stora ”professionella” organisationer med starka ekonomier bakom sig, utan är helt beroende av medlemsavgifter. För närvarande har Europasamarbetet inflytande på sakernas tillstånd. Där har IAOPA-Europa haft betydelse och kan sägas ha bidragit till att EU-kommissionen antagit för allmänflyget gynnsamma resolutioner. Den europeiska luftfartsmyndigheten EASA har också fått backa i flera fall. IAOPA har som exempel kraftfullt opponerat sig mot de införda föreskrifterna för underhåll, föreskrifter som varit helt orimliga och förorsakat stor skada för flygplansägare.

De senaste åren har präglats av problematiken kring nedläggningen av Barkarby. AOPA lyckades få till stånd en viktig enmansutredning kring allmänflygets infrastruktur i Stockholmsområdet, en utredning som nu är viktigt underlag för Stockholmskommunerna. En annan påtaglig AOPA-insats är att kostnaden till myndigheten för den årliga certifikatförnyelsen sänktes till hälften. Tidigare har AOPA lyckats stoppa skatt på flygbränsle – men 2009 gick det inte längre. Det var krav från EU.

Flyghorisont lades ner 1991, men har åter 2008 väckts till liv, nu som medlems-tidning och informationsorgan till media. Åter kan de dagsaktuella problemen beskrivas och medlemmarna informeras om pågående aktioner och kontakter med till exempel Transportstyrelsen. AOPA håller också en aktuell hemsida www.aopa.se Där finns information och möjlighet att söka medlemskap. Alla som flyger eller äger flygplan eller har flugit eller ägt flygplan bör vara medlem. En sådan medlemskader ger AOPA unik sakkunskap och representativitet – något som är betydelsefullt vid myndighetskontakter.

Torgil Rosenberg
Redaktör för Flyghorisont



Borås

Text: Therese Luong
Lägerdeltagare Borås

Foto: Linda Arkheden

I Borås anordnade FFK ungdomsläger under sommaren. En av deltagarna var Therese Luong och hon berättar här om äventyren som hon delade med drygt 20 meddeltagare och om deras gemensamma minnen. Lägret gick av stapeln på Viareds flygfält och deltog gjorde tjejer och killar från närområdet.

Jag sov bort två dagar, fick tjugo myggbett och kollade upp i himlen vart jag än gick efter lägret. Men det var det värt – tusen gånger om. Dessa dagar jag spenderade på flygplatsen i Viared var några av de grymmaste dagar jag någonsin upplevt. Jag har alltid velat flyga – inte ett charterplan som rymmer 500 personer, utan ett litet flygplan. Att kunna få styra själv och känna att man verkligen flyger. Och när

jag verkligen fick uppleva det så blev det mer än över förväntan.

Sol, g-krafter och flyg

Dagarna på Viared har etsats sig fast i mitt huvud, det är som att filmsnuttar som spelas upp om och om igen och jag ångrar absolut inte att jag valde att hänga på. Den som inte var där kommer aldrig få veta hur god maten var, hur solen stekte så att vi flygintresserade knappt kunde göra annat än att hoppa i sjön. Jag minns de galna lekar vi körde på kvällen, vilket lyckorus man får när man är uppe på 1 000 meters höjd och får känna på g-krafterna. Jag minns hur våldsamma kortspel fortfarande kan vara kul långt in på natten, att det är gemenskapen som är halva nöjet med att

flygningen. För när man väl provat på att flyga – då vill man bara göra det igen.

Något som alla bör få uppleva

Jag har också känt att det har saknats något sådant här för alla flygintresserade ungdomar och jag hoppas fler kan få en inblick i flygarvärlden genom Young Pilots. Jag vill härmed också passa på att tacka alla ledare för att ha ordnat en så oförglömlig vecka, tack till kocken Alan som lagade delicious food, alla föreläsare och slutligen alla lägerdeltagare som får mig att längta till nästa aktivitet med Young Pilots.

Jag stirrar fortfarande upp i himlen vart jag än går, för när man väl har varit däruppe bland molnen vill man se världen som fåglarna gör.





Alingsås

Text: Ingvar Bragd
Foto: Johan Sundqvist

Hulebäckseleverna, som FFK-Nytt tidigare har följt, har under våren fortsatt sitt gymnasiala projektarbete om flyg. Elva flickor och en pojke ingår i gruppen – och i juni var det äntligen dags för deras efterlängttade flygläger i Alingsås.

Som ett led i elevernas projektarbete inbjöds samtliga deltagare till ett flygläger under vecka 24 – arrangerat av Young Pilots. Lägre förlades till Alingsås och pågick under fem dagar. Göteborgs segelflygklubb var värd och erbjöd lägerdeltagarna de bästa förutsättningarna.

Programmet var digert! Teori, flygning i segelflygsimulator och provlektion i motorflygplan stod på schemat. Dessvärre

bläste det kraftigt de första dagarna. Deltagarna var extremt flygsugna så vinden innebar inte något större problem. Det fina vädret kom den sista dagen och hela flygprogrammet kunde genomföras utan några som helst problem!

Under onsdagen mitt i veckan besökte FFK:s flygchef Lars-Göran Johansson lägre och deltagarna fick information om frivilligarbetet inom flyget. Förhoppningen är att någon ska "haka på" temat i sitt projektarbete.

Något som alla bör få uppleva

Härreda kommun har i olika sammanhang visat sin uppskattning av allt frivilligt arbete som Göteborgs Segelflygklubb och Frivil-

liga Flygkåren lagt ner i detta projekt. Det är mycket troligt att några av dessa elever kommer att engagera sig i yrken som har med flyg att göra.

Utöver flyglägre besökte elevgruppen under april månad Chalmers Tekniska högskola och fick höra en föreläsning om framtida bränslen inom flygbranschen. På institutionen för organisk miljökemi bedrivs forskning i ämnet. Eleverna skall kommande höst skriva sitt projektarbete på temat flyg, passande nog i "flygfältskommunen" Härreda. Hela projektet har initierats av Frivilliga Flygkåren och målet är att arbetet skall utmynna i ett EU-projekt med ungdomsutbyte med andra EU-länder. Vi hoppas att få återkomma till elevernas projektarbeten i FFK-Nytt.





Dalarna

Text: Alexander Mårtensson
Ordförande YP-Dalarna

Foto: Martin Jonsson

För andra året i rad hölls ett flygläger för ungdomar på Mora flygplats. Det bjöds på olika typer av flygningar, teoriämnen samt roliga aktiviteter. Som under fjolåret var det FFK's flyglärare Kjell Byström som drog i trådarna, men i år fick han även hjälp av Young Pilots i Dalarna.

Torsdagen den 16:e juni träffades tretton flygintresserade ungdomar en solig morgon ute på Mora flygplats – fulla av förväntan och nyfikenhet. Ingen av deltagarna hade tidigare varit med på ett flygläger, och vissa av dem hade till och med åkt långväga från Skåne för att delta. De flesta var dock ifrån Dala-regionen, och en av deltagarna bodde till och med så nära att han kunde cykla till lägret.

Redan under första dagen fick deltagarna prova på flygning med ultralätta flygplan, motorseglare och normalklassade motorflygplan. Alla skulle få prova på minst en tur i varje flygplan, och för de flesta av ungdomarna var flygningarna höjdpunkten på hela lägret. När dag två och tre på lägret bjöd på dåligt väder anordnades istället teoriundervisning i meteorologi, navigation, aerodynamik och flygplanslära. Teoriundervisningen sköttes av flyglärarna Alexander Mårtensson och Åke Svanfeldt, som även flög med deltagarna när vädret tillät dem.

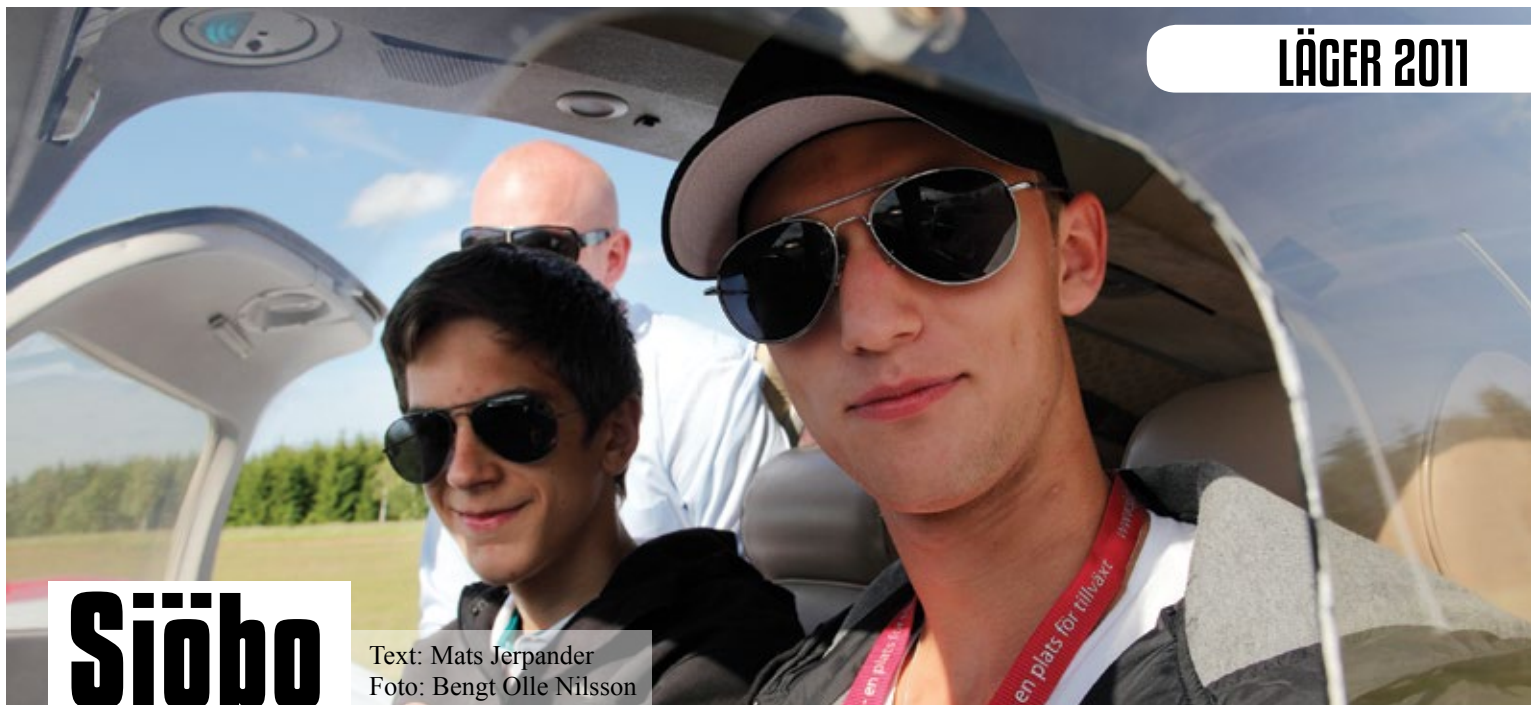
Samarbete även på sjön

Under lägret fick ungdomarna även prova på hjärt och lungräddning, släcka bränder,

deltaga på genomgång av en ambulans och göra ett besök i flygledartornet. När kvällarna närmade sig bodde samtliga deltagare tillsammans på Sollerö camping i stugor om fyra, där de varvade ner med bland annat film.

Lägret avslutades på söndagen med kyrkrodd i båten Jugen Jon ifrån Sollerön, där ungdomarna fick känna på vilket enormt samarbete som krävs för att styra en kyrkbåt på ett ton. Utvärderingen av lägret, besvarad av både ledare och deltagare, tyder på att det har varit ett riktigt bra läger med roliga och spännande aktiviteter. Framför allt var alla nöjda över att vädret höll tillräckligt bra för att alla deltagare skulle få en chans att provflyga de olika flygplanen som fanns på lägret.





Sjöbo

Text: Mats Jerpander
Foto: Bengt Olle Nilsson

FFK-Skånes Young Pilotläger hölls under fem dagar i juni. Onsdagen den 15:e juni samlades 18 förväntansfulla ungdomar på Sjöbo Sövde flygplats för en unik möjlighet att prova på inte bara motorflyg, utan även segel- och gyrokofterflygning.

Motorflygningen var uppdelad i tre flygpas, där första flygningen gick mot Öresund med fin utsikt mot landmärken som Öresundsbron och Turning Torso. Andra flygpasset gick norrut mot Hässleholm och Finjasjön. Vid denna flygning var ungdomarna aktiva med navigeringen. Det som slog oss var att deltagarna generellt började känna igen sig på kartan, och kunna bestämma sin position redan vid det andra flygpasset. Det lovade gott inför tredje och sista flygpasset som var planerat till söndagen. Den skulle gå över ett svårnavigerat Österlen, där uppgiften var att identifiera åtta kyrkor med givna foton.

Flygpasset med gyrokofter blev mycket uppskattat. Det var många spontana och po-

sitiva kommentarer efter landning. Någon av deltagarna funderar kanske på att bli Sveriges första kvinnliga gyrokofterpilot ?

Studiebesök gav flygledarinblick

Teorin för aerodynamik och meteorologi stod Malmö Segeflygklubb (MSFK) för, medan FFK Skåne höll i navigationsutbildningen. Den syftade till att ungdomarna skulle kunna göra en driftfärdplan och klara navigeringen i det avslutande flygpasset över Österlen. Övningen blev mycket lyckad och många grupper hade identifierat alla kyrkor helt rätt.

Studiebesök på Malmö Airport bjöd på intressanta föreläsningar och möjlighet att följa flygledarens arbete på ATCC. Därefter gick vi till närbelägna Entry Point North (EPN) där blivande flygledare utbildas. Där fick ungdomarna även prova på att vara flygledare. På Malmö Aviation blev det bland annat besök i cockpit, där flera fann sig snabbt tillrätta. Därefter

var det transport tillbaka till Sjöbo Sövde Flygplats för väntande flygning och teori.

Nytt läger nästa år

Under lördagskvällen fick vi besök av Ulf Heikman, som arbetar som styrman på TUIfly. Han höll ett uppskattat föredrag på ett naturligt och inlevelsefullt sätt om hur det är att arbeta inom tung luftfart. Detta läger, som alla, har tyvärr också ett slut som bestod av många kramar bland alla som lärt känna varandra under dessa intensiva dagar.

Vi ser redan fram emot fler aktiviteter och återföreningar till hösten och våren. Och inte minst nästa läger sommaren 2012.

Tack alla som bidragit till att göra det lyckade lägret möjligt, ledare såväl som deltagare. Även ett stort tack till våra sponsorer som var (efter bidragsstorlek) Leader Ystad-Österlenregionen, Flygsportförbundet, Frivilliga Flygkåren, Polykemi Ystad, Sjöbo Kommun, XL-Bygg Hans Anders och Entry Point North.





Bunge

Text: Christer Dahlgren
Lägerchef och länsflygchef i Stockholms län

Ungdomsläget på somriga Bunge Flygfält på norra Gotland avslutades, för sjunde året i rad, med avskedstårar och glädjeskratt. Lägerchefen Christer Dahlgren berättar tillsammans med ungdomarna om veckan som gick:

I år gick Bunge i ungdomens tecken.

– Men vaddå, det gör det väl alltid, det är ju ett ungdomsläger!?

I år var det inte bara de deltagande ungdomarna och ungdomsledarna som tillhör den kommande generationen flygare. I år var det premiär för att ha före detta Bungeungar som seniorledare! Ingela och Mathias har båda varit med som Bungeungar på tidigare läger och har sedan fullföljt sina respektive utbildningar till kommersiella piloter. Nu deltog de som ledare på samma villkor som vi gamla erfarna – och det gick strålande!

Vi hade även överlätit den viktiga schemaläggningen, med ansvar för att fördela lektioner och flygningar på oss alla, till

ungdomsledare Anna. Martin som skött den tidigare om åren stöttade visserligen Anna, men hon var storartad i sin ansvarfulla roll! Även de andra ungdomsledarna Emma och Joakim steg fram och visade att vi ”gamlingar” snart lugnt kan dra oss tillbaka i förtröstan om att verksamheten fortlöper i nästa generation. Att även årets läger var lyckat framgår väl av citaten ur deltagarnas utvärderingar:

– *Det som man skulle kunna förbättra är att utöka läget till 10 till 14 dagar.*

– *Jag tycker inte att det finns så mycket som man kan förbättra, veckan var ju perfekt!*

– *Stämningen har varit mysig vilket inte är så konstigt med tanke på alla underbara människor; både ledare och deltagare.*

– *Vill tacka för en otroligt vecka och möjligheterna att få vara med. Hoppas att jag får komma tillbaka nästa år.*

– *(...) och man lärde sig otroligt mycket på så lite tid. Läget har varit ett fantastiskt stort steg framåt.*

– *Det absolut bästa med läget var hela gänget. Vilken sammanhållning!*

– *(...) att försöka hålla ledarbriefingarna lite kortare om möjligt, speciellt sista kvällen, för vi alla vill ju umgås med er också!*

– *Bunge är det bästa jag vet och det är ett sådant otroligt privilegium att få vara här.*

– *Det var jättekul att navigera och spåra försvunna personer.*

– *Fick reda på Bunge via en vän som pratade varmt om er; och det kommer jag också göra.*

– *Man fick verkligen lägerkänsla med rumskompisarna man lärde känna, trumpeterna på morgonen och alla vånings-sängar.*

– *Läget har varit bättre än mina drömmar och åker med underbara minnen.*

Att sedan ett par av ungdomarna tycker att jag ibland varit lite för sträng är nog smällar man får ta för att hålla ihop ett Bungeläger.





Sundsvall

Text: Gunnar Lundberg

Foto: Tomas Norberg

Det blev premiär i år, egentligen för hela Norrland, då Västernorrlands FFK i samarbete med Sundsvalls Segelflygklubb anordnade ett Young Pilotsläger i Stöde. Lägreten får man definitivt kalla för en fullträff då det blev en dundrande succé. Gunnar Lundberg, lägretenns huvudansvarige berättar vidare.

Vi i Sundsvalls Segelflygklubb såg detta samarbetsprojekt som en mycket intressant modell och la oss vinn om att ge lägreten så mycket kvalitet som möjligt. Det var inte frågan om att locka och stjåla intresserade ungdomar över till segelflyg från andra flyggrenar, utan tillsammans inom flygsektorn kunna erbjuda de fina möjligheter som Young Pilotsidén har som syfte.

En liten annons i Sundsvalls Tidning, åtta gånger åtta centimeter, men med ett attraktivt budskap, räckte för att snabbt fylla upp de befintliga tolv lägerplatserna. Ungdomarnas angelägenhetsgrad lovade

därmed gott redan från den allra första början.

Stort utbud av aktiviteter

Mellan den 8 och 10 juli anordnades således Young Pilotslägreten i Stöde och inriktningen blev lagd som ett segelflygläger. Vi hade plats för tolv deltagare och urvalet skötte sig själv till en början men relativt snart fick vi göra en aktiv insats och styra upp det hela. Det blev till slut tolv pojkar mellan 14 och 19 år som blev antagna.

Eftersom FFK-YP stod för en mycket stor del av lägerkostnaderna blev deltagaravgiften endast 500 kronor. I detta pris ingick tre dagars kost och logi samt tre praktiska lektionsflygningar i segelflygplan och två flygningar i motorflygplan, typ Piper PA-28 och Cessna 172. Ungdomarna fick i lektionsform teoretisk inblick i flygtekniska ämnen, såsom information om utbildningar och flera intressanta föredrag,

samt i övrigt demonstrationer av olika typer av flygplansmodeller och klasser samt en uppvisning i avancerad modellflygning.

Nysatsningen fortsätter

Bataljonschefen för Medelpads Hemvärn, överstelöjtnant Peter Helsing besökte lägreten och redogjorde för Hemvärnets uppbyggnad och uppgift, samt i övrigt om försvaret och dess utbildningar och dess roll som arbetsgivare.

De tolv pojkarna menade att det här lägreten var det bästa de någonsin varit med om och det överträffade med råge vad de egentligen hade förväntat sig. De utlovades även en fortsättning med flygupplevelser genom att få delta som flygande spanare i FFKs höstövningar med hemvärnet. Det har varit underbart att jobba med dessa inspirerade och engagerade ungdomar och vi ser det som självklart att satsa på ett nytt läger även nästa år.



Foto: Anders Dillner



Såtenäs

Text och foto: Johanna Wintzell

Det var 16 glada och nyfikna ungdomar som infann sig på flygflottiljen F7 Såtenäs måndagen den fjärde juli tidigare i sommar. Ledaren Johanna Wintzell berättar om lägerveckan.

Vid ungdomarnas ankomst bar det genast av till det stora förrådet så att samtliga kunde hämta ut sin utrustning, bestående av uniform och kängor. Sedan inmundigade vi lunch för att under eftermiddagen fortsätta med flera lära-känna-övningar liksom teorilektioner i navigation och meteorologi innan det på kvällen blev dags för att grilla.

På tisdagen fick ungdomarna lära sig om flygmotorer och radiotelefoni, något som sedan följdes upp av ett besök uppe i flygledningstornet på Såtenäs. Under tisdagen hann vi även med ett besök på Transportdivisionen vilket innebar att vi fick klämma och känna på C-130 Hercules, en mycket angenäm aktivitet. I både tornet och på Transportdivisionen hade vi

flera entusiastiska personer som tog emot oss och berättade allt vi kunde tänkas ha frågor om.

Första flygningen en succé

Onsdagen var den dag som alla sett framemot, då begav vi oss till Falköping och Ålleberg för att testa på både motorflyg och segelflyg. Att flygbacillen smittat de som varit uppe i luften var det ingen tvekan om. Man känner igen det på att de som oftast pratar mycket blir stumma och de som oftast pratar lite mindre, nu pratar desto mer. Att det glittrar lite extra i ögonen på den som just upplevt sin första flygning, det är inte heller något konstigt – för att flyga är ju det bästa som finns!

Vi hann även med ett besök på Ållebergs segelflygmuseum, vilket var väldigt intressant när vi fick höra om hur de gjorde när de började segelflyga där för en väldig massa år sedan. På den tiden slungade de sig själva ut från berget på olika nivåer för

att succesivt bli bättre och till slut kunna flyga själva!

Stridspilotdrömmar föddes

På onsdagskvällen fick ungdomarna sätta upp ett tält för att vi skulle prova på att sova i det. När det väl var uppsatt avslöjade vi ledare den trevliga överraskningen att de andra sommarkurserna på Såtenäs råkat köpa in för många biljetter till Liseberg och att vi fick dem som blivit över. Det innebar att hela torsdagens program ställdes in till förmån för ett väldigt lyckat besök på Liseberg.

Under fredagen besökte vi Gripencentrum och fick titta och känna på Jas 39 Gripen. Det blev ett mycket uppskattat besök som ledde till att flera ungdomar nu har planer på att bli stridspiloter. Allt som allt var det fem mycket härliga dagar på Såtenäs, både ledare och ungdomar hade haft en toppenvecka när det väl var dags att bege sig hemåt igen på fredagen. Tack alla för denna gång!





Västerås

Text: Ann-Sophie Tersmeden,
Länsflygchef FFK Västmanland
Foto: Andreas Eriksson

Nu har Västmanlands första ungdomsläger avslutats och det blev en succé, trots vädergudarnas dåliga humör, men tack vare alla inblandades stora flexibilitet.

Young Pilots i Västerås hade planerat för ett kort läger från torsdag till söndag med framför allt segel- och i viss mån motorflyg på programmet. Förläggning skedde på Johannisbergs flygfält i segelflygklubbens lokaler, med "självhushåll".

Det var nio förväntansfulla ungdomar som checkade in torsdagen den 19:e augusti under ledning av styrelsemedlemmarna Carl von Rosen och Andreas Eriksson. Lägreten inleddes med upprättande av ordningsregler och diverse lära-känn-övningar. Efter middagen kom den första "övertäckningen" i form av en introduktion i modellflyg.

Vädret såg ut att bli dåligt resten av helgen, varför flygning planerades till denna första dag. Alla ungdomarna fick en 30

minuter lång introduktionsflygning över Västerås och Mälardalsområdet.

Museibesök med simulatorflygning

På fredagen var vädret dåligt, och vi tog istället den hyrda minibussen för att transportera ungdomarna till Borlänge, där vi var inbokade för att tillsammans med YP-Dalarna göra ett studiebesök på Dala Airport. Det som uppskattades mest var bland annat besöket i tornet och på plattan. Deltagarna fick då provsitta ett av Direktflygs Jetstreamflygplan (både på passagerarplats och i cockpit).

Lördagen bjöd på regn, regn och mera regn. Vi beslutade att åka till Västerås flygmuseum, som bjudit in oss, och flyga deras simulatorer. Samtliga ungdomar fick spaka antingen JA 35 Draken eller DC 10, vilka var riktig "höjdare".

Efter en sen lunch blev det teori i form av en kurs i airmanship, därefter information om FFK och sist information om vägarna

till pilotyrket. Resten av kvällen innebar grillning och bastubad – och prat in på småtimmarna.

Äntligen flyg igen

På söndagen var det dags för utcheckning. Äntligen var dock vädergudarna på vår sida och segelflygklubben ställde upp med winchstarter. Vi hann med en start per deltagare, och många valde att få prova på lite avancerad flygning.

Till lunchtid kom ungdomarnas anhöriga till lägreten för gemensam grillning, och då kom lägreten övertäckning nummer två. En Saab Safir stationerad på Hässlö Flygmuseum flög över till Johannisberg och landade. Lägreten bästa kompisar (en tjej och en kille) som korats under förmiddagen fick göra en flygning med detta underbara flygplan. En riktigt värdig avslutning på ett fantastiskt flygläger.

Tack till Calle von Rosen och Andreas Eriksson för era insatser.



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



FLYGSEMESTER TILL YTTRE HIBRIDERNA!

Det blev en lång tripp för de två flygplan som avreste från Västerås tidigare i sommar. Via Danmark, Tyskland, Nederländerna, England och slutligen Skottlands ögrupp Yttre Hebriderna gick ekipagets resa, med en magnifik avslutning på inget mindre än havets botten. Piloten Bo Söderberg berättar:

Vi är några Västeråsare som de senaste åren gjort en långflygning på sommaren. Årets tripp gick till Yttre Hebriderna, ett antal små öar utanför Skottlands västkust. Totalt tillbringade vi drygt 29 timmar i luften, fördelade på sju dagars flygande. Väderförhållandena på Skottlands västkust

är minst lika usla som längs den norska kusten. Trots detta lyckades vi övernatta på de platser som vi, under den gångna vintern, planerat. Geografiskt påminner terrängen också mycket om den norska, med branta berg rakt ned i Atlanten.

Vindpinad ögrupp

Yttre Hebriderna ligger cirka en timmes flygtur från den skotska västkusten. Här ute finns två flygplatser, en lite större och en mindre. Vi landade på den mindre, som heter Barra (EGPR). Flygfältet är tämligen unikt - man landar nämligen på havsbotten. Detta sker under de tre till fyra timmar då det råder ebb under dagtid. För den som vill stanna kvar finns möjlighet att parkera flygplanet på plattan på land, men som landningsbana användes enbart sjöbotten.

Tre olika banriktningar finns, eftersom det blåser kraftigt här ute. Som pilot vill man ju ha så liten sidvindskomponent som möjligt.

Det finns dagliga turer med reguljärflyg (ett högvingat tvåmotorflygplan), men vad gäller privatflyg så är det endast 50 till 60 maskiner som tar sig ut hit årligen. Våra två svenska flygplan (en PA 28 och en MFI15) utgjorde med andra ord ca 3 procent av denna trafikkategori!

Frågan är alltså: Har någon FFK-are landat lägre? Vi som var där från FFK Västmanland var Ann-Sophie Tersmeden, Sven-Erik Martinell, Nils Sievert och Bo Söderberg (bild o text). Ytterligare en deltagare (Ulla Wik-Larsson) var med på trippen.

Text och foto: Bo Söderberg





Efter det första världskriget var USA en av de världsledande nationerna på flygteknik. Två av landets mest våghalsiga konstruktioner var ett par luftskepp – från vilka flygplan kunde starta och landa.

Det första världskriget hade ödelagt stora delar av Europa – både ekonomisk och industriellt. USA – med sitt geografiska läge – hade överlevt kriget utan större ekonomiska förluster. Som en av de världsledande nationerna på flygteknik satsade den amerikanska regeringen därför mycket pengar på nya experimentella projekt.

I makthavarnas korridorer pågick däremot ett politiskt krig. Flottan bekämpade aktivt alla tankar som främjade bildandet av ett nytt marint flygvapen. Flera framstående generaler (däribland grundaren av det moderna amerikanska flygvapnet, Billy Mitchell) hamnade på kant med flottan när de yrkade på en fortsatt satsning på hangarfartyg. Amiralerna hade svårt att acceptera att deras traditionella slagskepp kunde åsidosättas av ett luftbaserat vapen.

Men en kompromiss – stärkt av flottnamiralen William Moffet – kunde flottan gå med på. Slagskeppen var i starkt behov av utökade spaningsmöjligheter. Spaningsflyget kunde också varna de marina styrkorna om fientliga rörelser

bortom horisonten. Frågan var nu bara hur denna spaning skulle anknytas till rörliga flottstyrkor.

Spåddes bli framtiden

Under det första världskriget hade luftskepp och zeppelinare använts framgångsrikt för att utföra bomb och spaningsuppdrag. Det var därför inte utan grund som tidsskriften *Popular Science* gjorde följande något felaktiga uttalande 1928:

"Det här (är) året då de nybyggda luftskeppen troligt kommer demonstrera att de, desto mer än flygplan, är ämnade att bära mänskligheten in i en ny era av resande."

Amiralerna inom den amerikanska flottan hade samma åsikt – och de hade också den politiska makten att påverka försvarsbesluten. 1929 började därför byggnationen av det första luftskeppet för flottans räkning. Utvecklaren var Goodyear – och tanken var att utveckla luftskeppet till ett luftbaserat hangarfartyg. Ombord skulle det finnas flygplan, så kallade parasiter, som skulle kunna utföra spaningsuppdrag med luftskeppet som bas.

Farkosten fick namnet Akron – och den kom att bli världens största heliumbaserade farkost. Med en hastighet som kunde överträffa de flesta ytfartyg och med den möjligheten att bära flygplan var Akron ett intressant tillskott för flottan.

Naturligtvis var det många som hävdade att allmänheten bevittnade födelsen av vad som i framtiden skulle dominera resandet världen över.

År 1931 stod Akron klar – och ingen mindre än flottans luftskeppsförespråkare amiral Moffet själv stod för invigningsceremonin.

Flygande fartyg

Akron utförde först en mängd resor för att bepröva sin förmåga att operera i olika väderförhållanden. Luftskeppet vägde 100 ton fullastad och kunde flyga 130 kilometer i timmen. Mer imponerande för den amerikanska allmänheten var kanske luftskeppets längd. Med sina 240 meter var den bara sex meter kortare än världens största luftskepp – den tyska Hindenburg. Det gjorde Akron till en av de största flygande farkoster som någonsin byggts.

När de initiala testerna var klara levererades äntligen Akron till den amerikanska flottan – som själv genomförde några ansträngande sträckflygningar. Flygplanen skulle tillkomma under det närmaste året. Ombord vistades besättningen i förhållanden inte helt olik atmosfären på ett fartyg. Det fanns bland annat en mäss – där "fartygets" kock serverade mat – och en brygga där kaptenen tillsammans med sina befäl skötte luftskeppets manövrering.



Testpiloterna ombord på Akron hade en svår uppgift framför sig.



Flygvapengeneralen Billy Mitchell ville satsa på hangarfartyg, en idé som senare kom att segra över luftskeppen

I dust med flottan

I början av 1932 avsåg den amerikanska flottan sätta Akron på ytterligare prov. Luftskeppet fick order att avresa från North Carolina och delta i en flottövning. Dess uppgift var att finna och förfölja flera jagare på väg mot Guantanamo. Initialt hämmades uppdraget av dåligt väder – och vid ett tillfälle siktades Akron själv av utkikar ombord på jagarna utan att besättningen på luftskeppet lyckades se fartygen. Det var först på den andra dagen som luftskeppet slutligen lyckades finna jagarna – och en rapport skickades därefter snabbt till flottbasen.

Uppdraget blev en succé. Akron hade visat att den hade en plats inom den amerikanske flottan. Att finna fiendliga styrkor på bara två dygn var ett mycket imponerande rekord för en första övningsflygning – och flottan var slutligen övertygad om luftskeppens potential.

Under konstruktionen av Akron lovade teknikerna också att luftskeppets skulle kunna genomföra hemlig övervakning av flottstyrkor med hjälp av en så kallad ”spionkorg.” Spionkorgen var en liten anordning som hissades ned från luftskeppet genom ett döljande molntäcke. I korgen fanns en man med trådradio som sedan kunde rapportera flottrörelserna med minimal risk för upptäckt.



Specialutrustade Sparrowhawkflygplan kunde ”starta och landa” från luftskeppet med hjälp av en krokanordning.

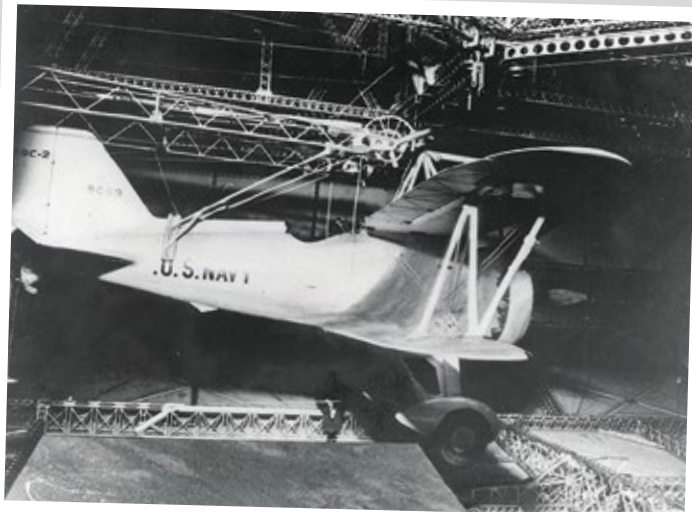
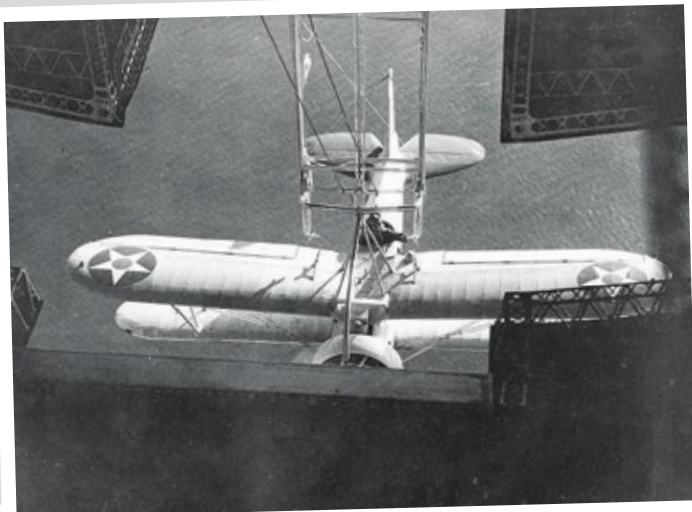
Testerna med korgen visade sig bli en skräckupplevelse för besättningen. Under den första övningen var korgen endast bemannad av en sandsäck – och tur var det. Ställningen visade sig slå våldsamt i de starka vindarna under luftskeppet. Ingen i besättningen var därför särskilt benägen att själva kliva ned i korgen – och den kom därför aldrig att användas.

Kroklandning fördelaktig

Mot sommaren började planerna på att installera flygplan ombord på Akron iord-

ningställas. I maj 1932 installerades en så kallad trapets – en krokanordning där flygplanen kunde flyga in och hakas fast för att sedan hissas upp i luftskeppets innemäte. Det var en svår konst att manövrera flygplanens koppel mot kroken under flygning. Akron själv kunde vända upp mot vinden och minska sin egen hastighet för att underlätta för piloterna i flygplanen.

Dessa första våghalsiga och historiska ”landningar” utfördes av piloterna Daniel W. Harrigan and Howard L. Young i specialbyggda Sparrowhawkflygplan.



Luftskepp hade under det första världskriget använts i stor utsträckning, men kom många gånger att bli nedskjutna. Akron och Macons närskydd och spaningsförmåga med sina parasitflygplan skulle dock råda bot på saken, eftersom luftskeppen då kunde hålla sig dolda och undvika direkt fara.

Popular Mechanics påstod att de dubbeldeckade flygplanen var de snabbaste jaktplanen i världen – och förväntningarna var höga när flygtesterna trots allt visade på goda resultat.

Samtidigt som övningarna med Akron pågick för fullt påbörjades byggnationen av dess systerfartyg – Macon. Även det luftskeppen försågs med Sparrowhawkflygplan och utrustning för att kunna underhålla flygplanen ombord. Macons framtida besättning gladdes löpande av de goda nyheterna från Akrons testflygningar – och politikerna höll ett vaksamt öga på de båda projekten. En tidskrift belyste illustrerande byggnationen av systerfartyget Macon på följande sätt:

– Likt Akron är denna farkost ämnad att bli ett luftbaserat örlogsfartyg. Besittandet av dessa två svävande farkoster kommer upprätthålla överlägsenheten hos USA:s luftskeppsflotta – och nästa steg väntas bli luftskepp i samma storlek för kommersiellt bruk.

Den första katastrofen

Men Akrons tur var på väg att rinna ut.

Efter att övningarna slutförts begav sig luftskeppet på en resa tvärs över den amerikanska kontinenten. Resan fortlöpte utan större missöden – men problematiken började när Akron väl anlände till västkusten. Vid Camp Kearny i San Diego stannade luftskeppet för mellanlandning. Tyvärr fanns där varken utbildad personal eller den specialiserade förtöjningsutrustning som Akron krävde. Förtöjningen blev därför ett improviserat och farligt spektakel.

Resan hade förbränt närmare 40 ton bränsle. Solen hade också varmt heliumgasen till högre temperaturen än vanligt – vilket gav luftskeppet extra lyftkraft. Förtöjningen blev därför svår att genomföra och Akron hade svårt att plana ut på rätt höjd.

Utan förvarning började luftskeppet stiga okontrollerat. Samtidigt höll ett hundratal olycksdrabbade rekryter från flottskolan i San Diego i förtöjningsrepen. Den stora markbundna förtöjningslinan kapades för att undvika att Akron ställde sig på högkant – och luftskeppet steg därefter snabbt. De flesta matrosar släppte sitt grepp om repen – men fyra man hängde kvar av okända

anledningar och drogs till väders. En av männen lyckades släppa repet på relativt låg höjd och kom undan med en bruten arm. En annan lyckades manskapet på Akron hissa ombord. Dessvärre föll de två andra till sin död.

Mot oväder

Trots dödsfallen fortsatte flygplansövningarna och testerna av flygplanstrapatsen under de kommande veckorna. Teknikerna började också installera de många maskingevärsfästen som behövdes för Akrons närskydd.

Luftskeppets storlek och ofta ohanterliga rörelser i vind och väder gjorde gång på gång förtöjningen farlig och riskabel. Så många som 500 man kunde krävas för att tämja skeppet i dåliga vindförhållanden. Luftskeppet drabbades därför av en del småskador – och även en större skada på sin stjärtfena. Men ingenting var allvarligt nog att sätta käppar i hjulen för de fortsatta flygplansoperationerna. I mitten av sommaren var övningarna på västkusten slutförda – och skeppet begav sig tillbaka till sin bas i North Carolina.



Ovan: Popular Science hade 1928 en stor artikel om luftskeppen Akron och Macon, och förutspådde att luftskepp skulle dominera framtidens transatlantiska resande.

Kvällen den 3 april, 1933 kastade Akron loss från New England för att delta i kalibreringen av radiofyror i närområdet. Ingen mindre än amiral Moffet var ombord för att överse verksamheten. Flera andra gäster fanns också ombord, bland annat överste Alfred Masury – en av trettioalets största förespråkare för den fortsatta satsningen på luftskepp.

Akron flög snart in i allt sämre väder. Vindarna ökade drastiskt när luftskeppet passerade kusten över New Jersey. Okänt för besättningen flög också luftskeppet på en lägre höjd än indikerat, då trycket i området drastiskt minskat utan att höjdmätarna på bryggan kalibrerats.

Halv ett på natten drabbades Akron plötsligt av en våldsam vind, som snabbt ledde till ett kraftigt nedsvep. Befälha-

varen ombord beordrade omedelbart full fart framåt och Akron släppte all barlast i havet. Rorsmannen lade luftskeppet i en brant stigning för att försöka häva den kraftiga sjunkhastigheten. Luftskeppet intog högt nosläge. Vindrörelserna bytte av varandra våldsamt under flera minuter, och luftskeppet kastades våldsamt upp och ned i lufthavet.

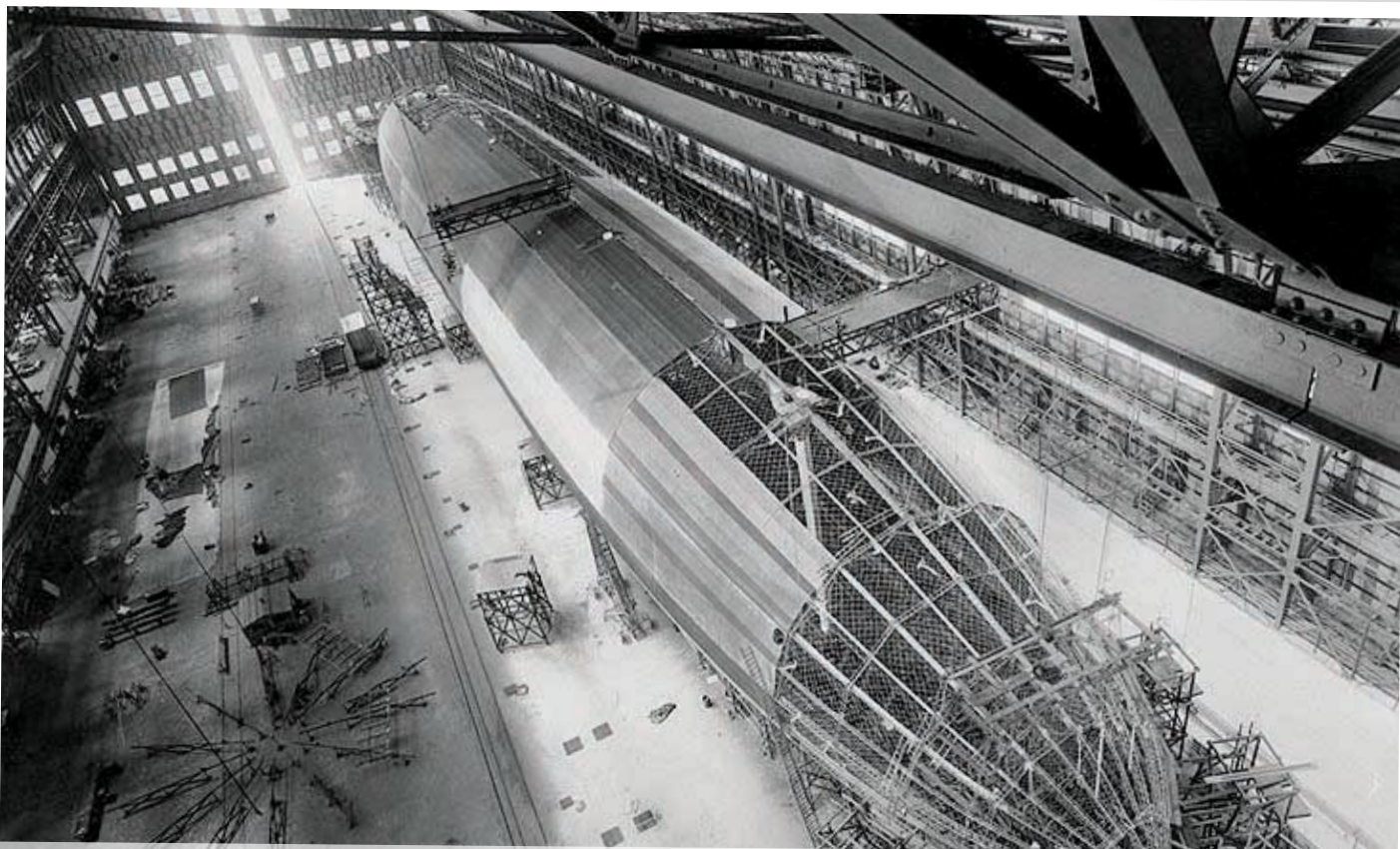
När Akron befann sig på närmare 200 meters höjd rapporterade rorsmannen att all styrning upphört att fungera. Okänt på bryggan var att Akrons skarpa lutning fått luftskeppets stjärtbom att slå i vattnet. Manövergondolen hade då befunnit sig hundratalet meter upp i luften och ingen hade uppfattat nedslaget. I stjärtbomen befann sig en mängd roderlinor. Dessa var nu avslitna, varför luftskeppet inte längre gick

att manövrera. Luftskeppet slog över och störtade våldsamt i vattnet varpå det bröts uti och snabbt sjönk. 73 man i besättningen gick under med Akron. Bland dem fanns amiral Moffet och luftskeppsförespråkaren Masury.

På jakt efter Roosevelt

Detta var förödande nyheter för den blivande besättningen på Macon. Systerskeppet hade bara ett par veckor kvar till sitt färdigställande när Akron gick under – och bara en månad efter haveriet flög Macon för första gången.

Macons operationella historia blev dock mer framgångsrik än Akrons – dels för att besättningen redan från början hade tillgång till fem Sparrowhawkflygplan för spaningsuppdrag. Det blev snabbt standard



Förlusten av Akron var ett hårt slag för den besättning som stod redo att bemanna systerfartyget Macon. Luftskeppet var under konstruktion när Akron gick under, med nästan hela sin besättning som offer. Samtidigt blev det en sporre till noggrannhet och eftertanke för de många som arbetade med byggnationen av det jättelika luftskeppet, som vägde 100 ton och var 240 meter långt.

att byta ut flygplanens landningsställ mot bensintankar – något som möjliggjorde en kraftig ökning av flygplanens räckvidd.

Den nyttillträdde presidenten i USA – Franklin D. Roosevelt var ingen aktiv motståndare till luftskeppen. Men befälen ombord på Macon tänkte en gång för alla dra ett streck över Akrons öde. Befälhavaren ombord hette Herbert Wiley. Han var en av de endast tre överlevande besättningsmedlemmarna från Akrons haveri. Han visste att presidenten skulle finnas ombord på den tunga kryssaren USS Houston på väg hem från en resa till Hawaii samtidigt som Macon var på spaningsuppdrag. Wiley skred därför till verket med en plan han själv snabbt utarbetat.

Macons flygplan gav sig ut på jakt efter presidentfartyget. Efter intensivt letande fann piloterna till slut kryssaren. Därefter släppte besättningen ned dagsfärsk tidningar till en överraskad president – något som naturligtvis annars inte gick att få tag på ombord. Det värmande svaret kom snart

över radio till befälhavaren på Macon:

– Från USS Houston: Presidenten sänder sina komplimanger till dig och dina flygplan gällande er fina föreställning och er utmärkta navigation. Bra gjort och tack för tidningarna.

Således såg det ut som Macon säkrat sin framtid inom den amerikanska flottan – trots att amiral Moffet inte fanns som politiskt stödpelare. Övningarna fortsatte ohämmat under det efterföljande året.

Skador lämnades oreparerade

Som ett led i övningarna åkte luftskeppet ofta på resor tvärs kontinenten – och under en av resorna tvingades besättningen dumpa en stor mängd barlast och bränsle överbord för att kunna ta sig över bergen i Arizona. Motorerna gick dessutom på högvarv för att bibehålla manöverdugligheten i den svåra turbulens som rådde mellan bergstopparna. Resultatet blev att luftskeppets inre balkkonstruktion utsattes för stora påfrestningar. Efter ett våldsamt

sjunk bröts en balk av – och det var bara tack vare den snabba reaktionen hos besättningen som luftskeppet inte havererade.

Macon anlände till sin destination, men balkarna lagades bara tillfälligt. Den slutgiltiga reparationen fick vänta till ett senare tillfälle – då gasfickorna rutinmässigt skulle tömmas. Istället begav sig Macon snabbt ut på ett nytt uppdrag tillsammans med flottan.

Upptakt till slutet

På väg hem från övningen stötte luftskeppet på en större storm. Inte helt olik situationen med Akron drabbades nu Macon av stora vindskjövningar med starka upp- och nedvindar. Den slarvigt reparerade balken, som befann sig i stjärtenan, bröts återigen itu under de kraftiga vindkrafterna och slets loss från luftskeppet. Den söndertrasade balken rev upp stora hål i de bakre gasfickorna – vilket gjorde luftskeppet baktungt.

Osäker på vad som hänt beordrade befälhavaren olyckligtvis full fart framåt.

Macon stod redan med nosen pekande uppåt, och lutningen ökade hela tiden stadigt. Kombinerat med den ökade farten steg luftskeppet till väders mycket snabbt. Macon nådde långt över den höjd som luftskeppet var designad för, och snart nåddes farkostens kritiska höjd – den höjd där det expanderade heliumet börja läcka ur gasfickorna. Macon vände i takt med att dess lyftkraft minskade – och var nu sakta men säkert på väg mot havsytan.

Akrons erfarenheter räddade liv

Till skillnad från Akron var Macons sjunkhastighet mycket lugn. Det tog hela 20 minuter för luftskeppet att nå havsytan – och under tiden hann besättningen förbereda nödlandningen. Väl på havsytan lade sig luftskeppet i lugn och ro på vågorna. Det möjliggjorde för besättningen att evakuera under ordnade förhållanden. Efter erfarenheterna vid Akrons haveri hade också Macons besättning tilldelats flytvästar – något som räddade många liv. Bara två personer i besättningen omkom.

Den ena mannen försökte simma tillbaka in i luftskeppet för att hämta personliga tillhörigheter och drunknade. Den andra hade hoppat i vattnet för tidigt och slagit ihjäl sig.

Paradigmskifte för ny teknik

Efter att nu också Macon gått till botten övergav den amerikanska regeringen alla tankar på att bygga luftskepp för flottan. I och med att Moffet omkommit ombord på Akron hade även den politiska drivkraften att fortsätta satsningen försvunnit. Istället var det den kontroversiella generalen Billy Mitchells hangarfartygsidéer (vilka alltså irriterat flottan) som slutligen kom att segra. Flottan fick överge tankarna på luftbaserade spaningsflygplan – och under det andra världskriget kom hangarfartygen att dominera och vinna USA:s stora slag på Stilla havet.

Flera principer utarbetade av luftskeppsbesättningarna kom dock att direkt influera hangarfartygens fortsatta operationer. Macon lät bland annat sina spaningsflyg-

plan lokalisera fienden – samtidigt som luftskeppet gömde sig bakom horisonten. Det återstår också en sista intressant reflektion i historien om Akron och Macon. Flera tidningar och forskare har under åren hävdat att haverierna inte behövt ske. Olyckorna berodde till stor del på felaktigt handhavande av luftskeppen och slarvigt underhåll.

Direkt efter det andra världskriget fanns det en stark vilja att börja satsa på luftskepp igen – främst för civilt bruk. Ett argument var att flygplan behövde göra många små landningar på långdistansresor. Flygplanen fastnade ofta på små flygfält i dåligt väder. Ett luftskepp skulle istället kunna kryssat mellan oväder utan risk för att fastna eller vara beroende av dyra flygfält. Hade det inte varit för olyckorna med Macon och Akron är det möjligt att satsningarna på luftskepp blivit betydligt större – och vår värld hade sannolikt då tagit en annan skepnad.

Text: Martin Trankell



De båda luftskeppen hade kunnat bli startskottet på den transatlantiska luftskeppssatsningen. I och med haverierna försvann den drivkraft som krävdes för att utveckla tekniken ytterligare. Här syns Akron ovanför New York City i slutet av 20-talet, med Long Island i bakgrunden.



VÄDER

- En stor del av vårt flygande

En av de viktigaste faktorer vi flygare måste ta hänsyn till är vädret. Beroende på var vi bor i landet så varierar vädret ganska markant. Även lokalt kan variationerna vara stora. Vi går nu också mot en period med sämre VFR-väder - låga moln och dimma.

Vad är det du måste tänka på när du ska ut och flyga ett uppdrag eller privat? Det finns praktiska saker och det finns regelverk. Tittar vi först på regelverken så kan du fatta beslut vad du måste göra för att uppfylla dessa. När du flyger privat gäller vissa regler och när du flyger i bruksflygsverksamhet gäller andra. Dock eftersträvar vi samma sak oavsett regler: Att få en trygk och säker flygning.

Här följer ett utdrag ur regelverket (LFS 2007:58) om väder:

Väder

1 § Innan flygning påbörjas skall befälhavaren inhämta och göra sig förtrogen med meteorologiska upplysningar rörande den avsedda flygningen. Vid flygning längre än 5 NM från startflygplatsen eller utanför den kontrollzon vari startflygplatsen är

belägen, skall förberedelser för flygning omfatta:

1. granskning av aktuella väderrapporter och väderprognoser för avsedd flygsträcka eller för avsett område där flygning avses äga rum, och

2. planering av alternativa åtgärder om flygningen på grund av väderförhållanden inte skulle kunna fullföljas som avsetts.

2 § Såvida inte sikt och molnbas överstiger 8 000 meter respektive 2 000 fot för avsedd distansflygning enligt VFR, skall dokumentation enligt 1 § tas med. Vid all flygning enligt IFR skall dokumentationen tas med. Enligt bruksflygreglerna står följande:

30 § Distansflygning enligt VFR får endast påbörjas om aktuella väderrapporter eller en kombination av aktuella väderrapporter och väderprognoser visar att väderförhållandena på sträckan, eller åtminstone den del av sträckan som skall flygas enligt VFR, vid tidpunkten i fråga kommer att vara sådana att möjligheter finns för genomförande av flygningen enligt dessa regler.

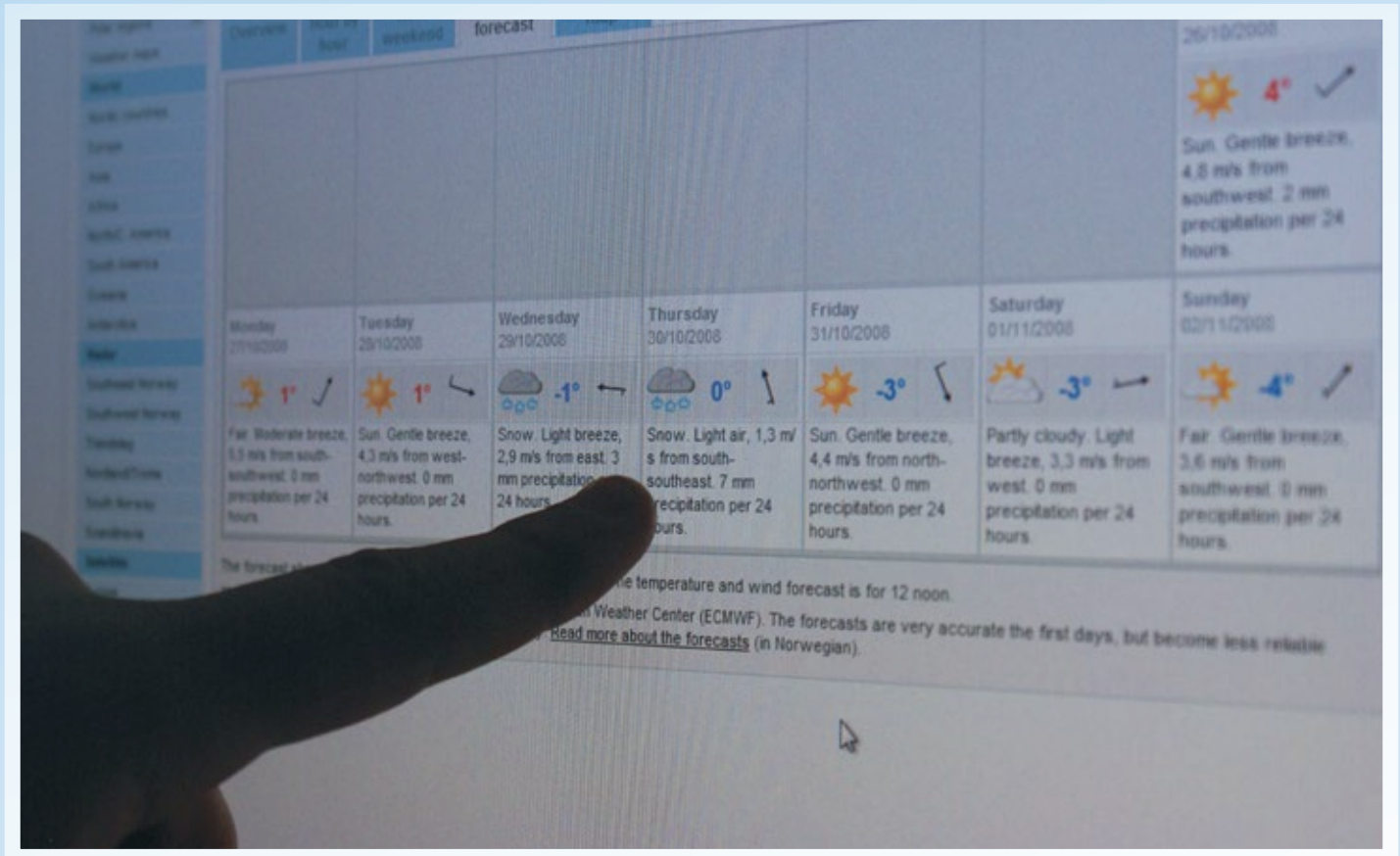
Vad innebär detta för oss som piloter? Flyger du i flygplatsens närhet, det vill säga

inom kontrollzon eller i inom 5 nautiska mil från startflygplatsen, räcker det med att titta ut om vädret är flygbart. Flyger du längre bort krävs det att du kontrollerar väderprognoser som finns för det området du avser flyga i.

Följdfrågan blir då vilka väderprognoser som finns tillgängliga för dig. Ofta vet piloten dagen innan att det planeras flygning, vilket gör det ganska lätt att få en bra översikt genom att titta på väderprognosen på TV. Är det en stor sol på TV finns det goda förutsättningar för att kunna flyga dagen efter.

Detta har dock inte alltid varit sant under sommaren, så därför ska befälhavaren så nära flygningen som möjligt kontrollera vädret. På lfv.se finns väderupplysningar att tillgå för oss piloter, och inkluderar prognoser (TAF), observationer (METAR), låghöjdsprognoser, radarbilder och kartor för signifikant väder (SWC). Det finns också många appar till dagens mobiltelefoner där du kan få uppdaterade TAF och METAR.

På klart.se, SMHI eller TV4 kan du se radarbilder och få övergripande prognoser. En applikation som jag personligen gillar



är AeroWeather till Iphone. För flygaren så är det praktiskt att gå till LFV:s hemsida. Du får NOTAM och det väder du söker. SWC-kartan ger en bra överblick av vädret men för detaljvädret måste piloten gå in och studera TAF och METAR på den flygplats man önskar flyga till. Problemet med TAF och METAR är att dessa inte finns för alla flygfält och att de i förekommande fall bara täcker flygplatsens närhet. Det innebär att befälhavaren oftast måste titta på låghöjdsprognosen för att kunna fatta beslut om flygningen. Är du tveksam eller information saknas i ditt område så kontakta meteorologen på telefon. De kan kanske ge dig en bättre bild av läget.

Varifrån du än inhämtar din väderinformation så måste du själv alltid göra en riskbedömning. Utifrån de regler som finns, som utvecklats genom erfarenhet under 100 års flygande, får du ett bra underlag till beslut.

Det finns ibland undantag som bekräftar regeln. Ett exempel, nu när hösten är här, är att vädret på TAF:en säger 1 500 fot, sikt 8 km, temperatur 10, dagpunkt 8 och klockan närmar sig 15:00 (i exempelvis oktober månad). Vid kontakt med meteorologen så säger de att fronten är på väg bort,

att det klarnar upp samt att vinden mojnar.

Det är lätt att bli glad över detta, men tittar man lite närmare på vädret i oktober så innebär det ofta att temperaturen sjunker snabbt när molnen försvinner och dimman är där som på beställning. Detta är ännu mer vanligt i närheten av sjöar där luftfuktigheten ofta är mycket hög under hösten.

Att kunna ta hänsyn till vad som kan hända utifrån de uppgifter du får är som att lägga ett pussel. Ju fler pusselbitar piloten har desto bättre kan pusslet läggas. I fjällvärlden kan vädret skifta blixtnsabbt. Ena stunden kan du ha bra väder och en halvtimme senare kan du hamna i ett rejält åskväder, eller dimma och låga moln. I fjällen kan piloter också råka ut för obehagliga vindar. På flygplatsen kan det blåsa 10 knop men på 3000 fot kan det vara 50 knop över fjällen. Detta genererar kraftigt turbulens som kan trycka ner dig mot berget och ett haveri kan bli ett faktum.

Fjäll genererar också så kallad venturiefekt vilket kan få vinden att öka från kanske 10 till 30 knop då luften pressas genom en dalgång. Det gäller att vara mycket observant. Fråga gärna någon som har flygerfarenhet i det aktuella området. Det

förekommer ofta lokala variationer som kan tyckas vara onaturliga för dig men är helt normala för en lokal pilot.

För att uppfylla myndigheternas krav ska du ha med dig väderinformation ombord i form av TAF, SWC-karta och låghöjdsprognos. Ska du till ett område som saknar prognoser, till exempel Svenstavik, så hör av dig till MET och gör anteckningar som du tar med dig. Ha en extraplan inför en eventuell väderförsämring. Var kan jag landa? Finns det flygfält i närheten, eller måste jag vända om? Kom ihåg att noggrann planering gör att du har fler alternativ, flyger säkrare och tar färre risker.

En liten checklista innan flygning utifrån ett väderperspektiv:

- Kolla TV-vädret dagen innan eller en långtidsprognos på internet
 - Kolla med briefing om väder och NOTAM
 - Vid tveksamheter kontakta meteorologen
 - Tag med kopior på TAF och METAR
 - Nyttja den nya tekniken med APP:ar (fungerar även i luften på lägre höjd)

Ha en bra flygtur.
Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B

Och så fyllde vi 50 år...

Till sammans med detta nummer av FFK-Nytt bifogas även jubileumsskriften. Detta historiska specialnummer markerar tidpunkten för FFK:s fyllda halvsekel som frivillig, flygande samhällsresurs i Sverige.

Nåja, inte exakt. Mer specifikt var födelsedagen för cirka fyra månader sedan. Den 2:a juni 1961 inkom det ett kungligt brev till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK), ett formellt författat dokument som officiellt stadgade FFK som organisation. Uppstarten hade föregåtts av en mängd frivilliga försöksatsningar på flera håll i landet – bland annat i Göteborg och i Stockholmsregionen. Det var därför med stor glädje som organisationen FFK äntligen fick en officiell plats inom det svenska civilförsvaret.

Den historiska tidning du erhållit, som bilaga till detta nummer av vår medlems-tidning, är ämnad att belysa FFK:s unika historia – dels inom organisationen – dels i samspel med det svenska samhällets inre och yttre förändringar.

Tidningen du håller i din hand heter FFK-Nytt. Denna skrift, som är vår ordinarie medlemstidning, har vi valt att skicka ut i samband med vårt jubileumsnummer – eftersom utvecklingen av FFK

fortfarande pågår för fullt. Vår kårchef, Sven-Inge Ander påpekade följande för oss redaktionen under ett möte i samband med arbetet med jubileumsskriften:

– FFK som organisation frodas och utvecklas vidare – även in i nästa 50-årsperiod.

Uttalandet kunde naturligtvis inte vara mer sant. Under sina femtio år i luften har FFK som organisation förändrats flera gånger. Under första delen av frivilligkårens levnadsperiod skötte KSAK det praktiska – något som ändrades i slutet av 80-talet. I samband med att det kalla kriget mattades av fördes FFK:s huvudfokus över på mer civila uppgifter – samtidigt som hemvärnet skapade behovet för ett mer utpräglat militärt engagemang.

FFK har nyligen fått ett nytt myndighets-tillstånd. Delvis har det att göra med det nya politiska klimatet i Sverige – delvis går det att koppla till den förändrade svenska flygmarknaden. I och med det

nya tillståndet väntar nya möjligheter och nya åtaganden för frivilligrörelsen. FFK:s organisation ska utvecklas och få ännu större professionalitet. Säkerhetsarbetet fortgår med högst prioritet.

Efter att ha arbetat med FFK:s jubileumsnummer i snart ett år är det lätt att fastna med blicken i bakspeglarna. Det är först när vi flyttar blicken framåt som vi inser att vår starka utvecklingsanda består. Ungdomssatsningen håller precis på att ta ordentlig fart på många håll i Sverige. Samtidigt utökas myndighets-samarbetet både för flyginsats- och sjöinformations-grupperna. Det är därför inte utan anledning vi ser att FFK går en ljus framtid till mötes – även om det är förändring som står på menyn. FFK är inte en rigid, föråldrad och förlegad organisation – utan en organisation i ständig utveckling. Och det är ni alla som är medlemmar i dag – som står för frivilligviljan, även in i nästa 50-årsperiod.

