



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 2 - Maj 2012



Årsrapport 2011

Besök i tornet + Flygsäkerhetstema vind + Sommarläger



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 0155-20 90 90
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: 8 juli 2012

I DETTA NUMMER



Hur ofta flyger du med flyginformationstjänst? Vi har träffat två AFIS-tjänstemän som berättar vad som erbjuds, och vad du bör tänka på.

26

I detta nummers flygsäkerhetskrönika tittar vi tillbaka på några grundläggande tips och råd gällande vindens påverkan på ditt flygplan.

30



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÅRCHEFENS KRÖNIKA
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 SOMMARENS UNGDOMSLÄGER
- 8 NYHETER
- 10 FOTOTEMA MAKRO
- 12 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 13 ÅRSRAPPORT 2011
- 25 NYA CERTIFIKATSREGLER SKJUTS PÅ FRAMTIDEN
- 26 PÅ BESÖK I TORNET - AFIS
- 30 FLYGSÄKERHETSTEMA: VINDENS VERKAN
- 32 TBOS + IPAD = SANT



FFK:s årsrapport för verksamhetsåret 2011 är klar. På tolv sidor kan du läsa om året som gick.

13



*Bild framsida:
En Cessna 172 är på inflygning till
Arvidsjaurs flygplats. FFK producerar
årligen tusentals flygtimmar med
flygplanstypen.
Foto: Henrik Gustavsson*



Kårchefen har ordet

Medlemmarna skapar vår ideélla samhällsnytta

”Det var den bästa flygutbildning jag har varit med om, den slår allt. Ändå hade jag flugit i tio år när jag gick kursen.”

Orden kommer under ett telefonsamtal från en medlem som gick FFK:s grundutbildning i lågflyg för åtta år sedan. Han är nu åter igen kallad till kompletteringskurs och uttrycker sin glädje över att få vässa sin kompetens. Under de senaste veckorna har kårstaben kallat till stundande kompletteringsutbildning för att upprätthålla lågflygkompetenserna. Förberedelserna till kursen innebär flera telefonkontakter och det är mycket ofta som ovan nämnda kommentar kommer från de aktuella medlemmarna.

FFK har även i år ett digert utbildningsprogram för dem som är eller i närtid kommer att bli placerade i någon av våra operativa flyggrupper. Det gäller befattningar för Hemvärnet, Marinen eller i någon av de civila flyginsatsgrupperna. De flesta utbildningar sker i flygplanet med kvalificerad FFK-instruktör. Det utmärkande är engagemang och entusiasm hos den frivillige i kombinationen med att resursen är efterfrågad och oerhört kostnadseffektiv för Sverige.

Ett stort antal myndigheter efterfrågar FFK som resurs i krisberedskapens tjänst. Det är drivkraften för medlemmen som satsar en stor del av sin fritid som gör detta möjligt. Under mina 38 år som flyglärare har jag alltid påtalat hur tacksam uppgiften är att förmedla lärdom till mottagare som är intresserade och tar till sig all relevant kunskap. Att förmedla fakta om FFK:s nytta och förutsättningar har visat sig vara svårare även om det för de flesta är lätt att inse.

De myndigheter som räknar in FFK i sin krisberedskap har lätt att inse värdet av sin flygande resurs. Flera av dem har under mer än 50 år deltagit aktivt i uppbyggnaden och utformningen av FFK som frivilligresurs.

Mot bakgrund av tidigare budskap som förmedlats i mina krönikor måste poängteras att jag tillhör den optimistiska delen av befolkningen, som tror att det finns en god vilja hos alla myndigheter. Som stöd för detta citeras här en skrift som utgavs av KRUS - Kompetensrådet för utveckling i staten. Skriften heter *”Den gemensamma värdegrunden för de statsanställda.”*

De första raderna i förordet ger mig ett fortsatt hopp för framtiden:

”Statstjänstemannen arbetar i medborgarens tjänst. Statsförvaltningen ska bygga på och understödja demokrati, mänskliga rättigheter och rättssäkerhet samtidigt som den erbjuder en effektiv verksamhet med ett tydligt medborgarperspektiv. Behovet av att kunna hantera komplexitet och samverka över myndighets- och sektorsgränser är därför en given förutsättning.”



Ur mitt medborgarperspektiv känns det viktigt ta tillvara den svenska krisberedskapen på ett optimalt sätt. Det är inte rimligt att tolkning av regeltexter torpederar bevisad nytta för Sverige som bygger på många års ideellt arbete. I synnerhet inte texter som skrivits utan någon kunskap om den betydelse FFK har för olika sektorer i Sverige.

Pedagoger hävdar ofta att upprepning är kunskapens moder. Därför tar jag några grundläggande meningar i repris från tidigare krönikor.

FFK har skapats på uppdrag av Sveriges regering för att ta tillvara och utnyttja den extra resurs som klubbflyget utgör till nytta för den svenska krisberedskapen. Något reellt alternativ att skapa detta med kommersiellt förtecken saknar all relevans för landets ekonomi. Det visste berörda myndigheter för femtio år sedan och det vet nästa alla även i dag.

Det handlar aldrig om att konkurrera ut de kommersiella företag som bedriver en fortlöpande och seriös verksamhet – FFK-piloterna utbildas och tränas för att vara en extraresurs med målet att minimera medmänniskors lidande och materiell förstörelse, som olika former av störningar och kriser orsakar.

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

FFK jobbar oavbrutet vidare för att fullfölja ålagda uppdrag.

Flyghälsningar
Sven-Inge



DANIEL FÖRSTÄRKER KÅRSTABEN

I början av maj får vi en ny medarbetare på kårstaben. Daniel Jansson är ställföreträdande länsflygchef i Värmland och även ställföreträdande hemvärnsflyggruppchef. När han blir varm i kläderna på kårstaben gäller bland annat att ägna sig åt den gröna delen av våra verksamheter och kontakter.



UNGDOMEN – FLYGETS FRAMTID

Tipsa alla ungdomar du känner om årets ungdomsverksamhet. I förra numret av FFK-Nytt kunde vi läsa om några av sommarens ungdomsläger och kurser. Mer information finns i denna FFK-Nytt. Ta även en titt på youngpilots.se. Där finns mera matnyttigt om och från de åtta etablerade ungdomsavdelningarna och årets hittills tio planerade läger.



HEMVÄRNSFLYGET BEHÖVER PILOTER

Det är hög tid att gå med i hemvärnsflyget. Det finns flera vakanser i några hemvärnsflyggrupper. Kontakta närmaste gruppchef, länsflygchef eller slå en signal till kårstaben. Både bemanning och avtalsuppfyllnad behöver en god tillströmning av nya hemvärnsflygare – även kvinnliga.

- Tänk på att vara ute i god tid så att pappersformalia och GU-F hinner göras i tid.
- GU-F är två veckor lång och ger dig en grundläggande soldatutbildning. På schemat står även sjukvård, vapentjänst, skyddsvaktstjänst och fälttjänst, samt teoretiska pass om soldatreglerna och Försvarens värdegrund. Utbildningen avslutas med en fältövning där du får praktisera mycket av det du lärt dig under kursen.
- Läs den systembeskrivning av KFÖ som finns på hemvarnet.se.



HEMVÄRNSMÄSTERSKAP I PISTOL

Rikshemvärnschefens Hemvärnsmästerskap pistol genomförs för första gången 2012 i Boden 18 till 19 augusti. Berättigad att delta är hemvärnspersonal med pistol som tjänstevapen. Det vill säga mc-ordonnanser, hundförare och flygförare. Varje hvbataljon ska representeras av minst en och högst tre deltagare i mästerskapet. Kontakta din gruppchef som har fått mera information. Samlad inbjudan till SM i Rikshemvärnschefens hemvärnsmästerskap i pistol utsänds av I 19/ Norrbottensgruppen under maj månad. Hittills har två av våra hv-piloter i Kalmargruppen anmält sig. Här

har vi chansen att visa att flygare bedriver sin verksamhet med stor precision och inte bara i luften.



HÖGVAKTEN

Vill du göra tjänst som soldat i Högvakten i Stockholm? Försvaret har beslutat och söker nu soldater ur samtliga frivilligorganisationerna samt Hemvärnet som är intresserade av att utbilda sig till, och sedan genomföra tjänst som soldat i Högvakten i Stockholm. Försvarets uppdrag till frivilligorganisationerna sammanhålls av Flygvapenfrivilliga, FVRF. Är du intresserad går det att ställa frågor direkt via mail till jan.otterstrom@fvrf.se



TIPS FRÅN FLYGCHEFEN

- Läs igenom LFS 2007:68 angående vad som ska rapporteras som störningar vid flygning. Du blir INTE prickad när du gör detta, utan det är en viktig del i flygsäkerhetsarbetet.
- Citat från LFS:2007:26 - Ett luftfartyg som är utrustat med transponder skall ha den tillslagen under flygning och höjdrapporterande transponder skall vara inställd för att rapportera höjd under flygning om inte annat meddelats eller medgivits av ATS.
- FFK är enligt Transportstyrelsens definition en bruksflygorganisation och på den ställs det krav. Det innebär att vi som organisation också ställer krav på våra piloter. Vi ska dessutom vara förebilder för andra piloter. Ödmjuka, lyhörda men också beslutsamma i flygsäkerhetsattityden. Med vänlig hälsning, Lars-Göran.



UPPDRAGSFLYG, SYSTEMKONTROLL, SKÄRPTA KRAV

- OBS! Att inför en flygning enbart skicka ett mail till KS innebär INTE att flygningen är beordrad. Varje flyguppdag ska vara sanktionerat av länets chefspilot eller av honom delegerad person. Information om flygningen ska dessutom även meddelas via e-post till ovning@ffk.se.
- För att vara befälhavare under ett FFK-uppdag kräver bruksflygreglerna att piloten genomgått en PC eller en FFK-PFT under de senaste 12 månaderna.



KONTROLLERAD MILJÖ

- För att FFK ska nyttja flygplan i uppdragsverksamhet och vid lågflygning krävs det att de är i fullt kontrollerad miljö. Därför fortgår ett intensivt arbete på kårstaben för att optimera



antalet flygplan som vi kan få tillgång till under sommarsäsongen. Flygplansägaren äger frågan om flygplanet ska föras in i den kostsammare kontrollerade miljön eller inte. I stora geografiska områden är det en omöjlighet.

- Listan över vid varje tidpunkt godkända flygplan redovisas på hemsidan (www.ffk.se).



RIKSSTÄMMA 2012 MED INSTRUKTÖRS-KONFERENS

Årets riksstämman kommer att genomföras kl 15.30 lördagen den 26 maj på stadshotellet i Västerås. Ytterligare information går ut till länsflygcheferna och de stämmodelegater som anmälts att representera sin länsflygavdelning.



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 755 kronor (normalpris 955 kronor) vid nyköp av komplett pärm med ett års rättning. Dessutom ingår Svenska flygfält app till iPad för alla nya prenumeranter och även för dem som redan har en aktiv prenumeration. Maila över ditt prenumerationsnummer eller namn & adress till "info@pilotshop.se" så får du ett licensnummer inom ett par dagar. 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 690 kronor för ett år framåt. Ring Max eller Lennart på KSAB: 08-764 60 80 för ytterligare info.

- Rabatt på prenumeration av Flygrevyn. FFK-medlem betalar endast 410 kronor för hela året 2011. Nya FFK-medlemmar som prenumererar under året får alla utgåvor 2011 i brevlådan. Normalt prenumerationspris 445 kronor. Viktigt att du skriver ditt FFK-medlemsnummer, namn och adress på betalningen till Flygrevyn.

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

Personal på Kårstaben



Sven-Inge
Kårchef
0155-20 90 91
sven-inge@ffk.se



Ulf
Stf kårchef
0155-20 90 92
uffe@ffk.se



Lotta
Adm kårstaben
0155-20 90 93
lotta@ffk.se



Helene
Adm flygavdeln
0155-20 90 94
helene@ffk.se



Lars-Göran
Flygchef
0155-20 90 96
lg@ffk.se



Hans
Stf. flygchef
0155-20 90 97
hans@ffk.se



Hannele
Adm uppdragsflyg
0155-20 90 95
hannele@ffk.se



För dig som vill flyga i FFK

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

- Total motorflygtid
- Motorflygtid senaste senaste 12 månader

I förekommande fall:
Total lågflygtid

Dessutom ska alla flygande medlemmar sända in kopia av:

- Certifikat två sidor (om baksidan är ifylld)
- Kopia av PC-protokollet (PC ersätter PFT-kravet)
- Medicinskt certifikat en sida
- Språkbehörighet (Nyare certifikat har detta inskrivet)

Kårstaben är skyldig att arkivera dessa kopior.

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

Sänd handlingarna, endera som:

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

Utebliven flygtids- o certifikatrapportering = ingen flygning.

Flygchefen

Våga är ett ord som i flygsäkerhetssammanhang kan tänkas vara ett farligt ord. Jag vill hävda att många av oss vågar för lite. Vi måste våga för att kunna utvecklas som flygare. Vågar vi inte, då stagnerar vi i utvecklingen, för att slutligen istället gå bakåt.



Jag tycker att vi som piloter ska våga fråga en flyglärare om hjälp när vi som befälhavare känner oss "rostiga". Det är inte pinsamt att fråga och be om hjälp när du känner att en sidvind på tio knop är jobbig att hantera, bara för att du inte flyger mer än fem timmar om året. Fråga din flyglärare eller CRI om att ni kan ut och träna exempelvis sidvind eller bedömningslandningar.

Jag tycker också att vi piloter måste våga säga nej till flygningar som vi inte är lämpliga för. Det kan bero på vår dagsform, vädrets makter eller flygplanets kvalitet. Att våga säga nej är inte fegt eller skamligt. Det är ett tecken på gott omdöme. Det visar också att du som befälhavare har gjort en riskbedömning av läget och inser att det inte är lämpligt att flyga.

Jag tycker också att vi måste våga säga ifrån, till myndigheter och politiker, när regler skapas som inte är till för piloter, flygsäkerhet och vett, utan för jurister som ändå inte använder reglerna operativt. Vi måste våga vara aktiva i vårt flygande, och inte bara förlita oss på att andra ska göra saker för oss.

Jag tycker att vi måste våga ta kritik och utveckla vårt gemensamma flygande istället för att börja straffa dem som försöker förbättra verksamheten. I en miljö där vi inte kan säga till utan att straffas, skapar en förödande utveckling. Vi måste våga vara öppna för utveckling och nya idéer. Dessutom måste vi ha en miljö och regelverk som skapar framtidsutsikter istället för att mörka moln.

Jag tycker att vi måste våga skriva mer störningsrapporter, för att hjälpa andra piloter att inte göra samma misstag. Vi inom FFK och myndigheten måste våga delge dessa erfarenheter till alla brukare, och inte bara ligga på hög med dessa.

Du och jag måste våga mer om vi in framtiden ska bibehålla vårt allmänflyg. Vi är del av ett allmänflyg som hjälper samhället på flera plan. Det skapar arbetstillfällen, rekreation och framför allt är en viktig resurs i krisberedskapen.

Vi måste våga vara stolta över att vara piloter.

Lars-Göran Johansson
Flygchef FFK



Foto: Christer Dahlgren



Ungdomsläger i **SOMMAR!**

Sedan förra numret av FFK-Nytt har ett antal nya sommarläger planerats. Här följer information om hur du går tillväga för att söka. Missade du förra numrets läger? Titta in på ffk.se (klicka dig vidare till tidningen i PDF-format) eller gå till youngpilots.se för mer information.

Flygläger för alla

För första gången kommer det att genomföras ett regelrätt centralt läger den andra veckan i augusti. Det kommer att bli fem dagar med teori, flyg, skratt och skoj. Till lägret är ungdomar från hela Sverige välkomna – se detta som ett tillfälle att knyta kontakt med flygintresserade ungdomar från Sveriges alla hörn!

Plats: Långtora Flygfält, Enköping

Datum: 6 augusti till 10 augusti (v.32)

Ansökningskrav: Du är minst 14 år gammal

Kostnad utöver medlemsavgift (100kr/år): 400 kronor

Anmälningförfarande: Anmälan sker på www.youngpilots.se/lager

Sista anmälningdag: 15 juli

Flygläger i Blekinge

I början av augusti anordnar Young Pilots Blekinge för andra året i rad ett sommarläger. Lägret pågår från torsdag till söndag och bjuder på flygning, teori, lekar, bad, skratt och mycket mer! Login, som sker på Blekinge Flygklubb, kommer fungera som språngbräda för dagsturer till destinationer som Bornholm, Anholt, Öland, Göteborg eller Visingsö.

Plats: Ronneby, Blekinge Flygklubb

Datum: 2 augusti till 5 augusti (v.31)

Ansökningskrav: Du är mellan 14 och 25 år gammal

Kostnad utöver medlemsavgift (100 kr/år): Gratis

Anmälan: Via Facebook, sök på Young Pilots Blekinge

Sista anmälningdag: 31 maj

Flygläger i Sundsvall

För andra gången anordnas ett läger i Sundsvall. Under 6:e till 8:e juli kan du som är mellan 15 och 20 år få flyga mycket i segelflygplan, motorsegelflygplan och vanliga motorflygplan och även få teoretisk inblick i flygtekniska ämnen. Det är FFK Young Pilots i samarbete med Sundsvalls Segelflygklubb som är arrangörer. Mer information om lägret finns på sundsvallssegelflygklubb.se eller via telefon 0706 72 83 91.

Plats: Stöde, Sundsvall

Datum: 6 juli till 8 juli (v.27)

Ansökningskrav: Du är mellan 15 och 20 år gammal

Kostnad utöver medlemsavgift (100kr/år): 400 kronor

Anmälningförfarande: Anmälan sker på www.sundsvallssegelflygklubb.se

Sista anmälningdag: 25 juni

Asien köper nytt



Foto: Tieu512 - Wikipedia

Asien och Mellanöstern köper en stor andel av alla nyttillverkade flygplan. Det Dubai-baserade flygbolaget Emirates räknar med att inom en snar framtid anställa så många som 450 piloter för att täcka behovet av den ständigt ökande flygplansflottan. Även Kina och Indien är stora spekulanter, vilket bådär gott för bland annat Airbus.

Till skillnad från många stora euro-peiska flygbolag går det bättre för de europeiska flygplantillverkarna. Franska Airbus räknar fortsatt med vinst i mångmiljardklassen. Under 2011 levererades hela 534 flygplan från Airbus fabrik. Där ingår flera individer av typen A380, världens nu största serieproducerade flygplan. Under 2012 väntas leveranserna öka till 570 flygplan.

Många experter hävdar även att Airbus antagligen kommer att redovisa en större vinst, i takt med att produktionstakten för A380 stabiliseras och barnsjukdomarna försvinner.

Kina och mellanöstern växer

En av de största på flygmarknaden just nu är utan tvekan Kina, som årligen utbildar tusentals piloter. Den växande asiatiska marknaden kräver också en växande import och egenutveckling av civila flygplan, det senare något som det kinesiska företaget COMAC gjort sig känt för. Vissa slitningar med de nya europeiska utsläppsrätterna har dock satt käppar i hjulen för ett antal kinesiska nyinköp – vilket är ett sätt för den kinesiska regeringen att sätta ekonomisk press på EU.

Även mellanöstern går bra, och flera stora flygbolag ser sig om på den europeiska marknaden efter nya inköp. Bara Emirates har ett hundratal flygplan nedskrivna i orderboken. Det är fler flygplan än flygbolaget i dag opererar i linjetrafik.

Kraftig solaktivitet påverkade flyg

Även Solen har årstider och cykler. Just nu är solen inne i en extra aktiv fas, med regelbundna så kallade solsstormar. Den magnetiska solvinden stör bland annat jordens magnetfält och vissa radiofrekvenser, som även påverkar flygplan.

Solens cykler kommer och går med ungefär elva års mellanrum. Där är därför ingen oväntad eller onormalt farlig fas solen genomgår. Däremot uppstår det bland annat problem med den långdistansradio som trafikflygplan använder över Atlanten och Stilla havet. Detta har medfört att vissa flygrutter fått läggas om, med förseningar och ökande kostnader som följd.

Några störningar på det övriga elnätverket eller allmänflyget väntas inte. Däremot kunde ett vackert och mäktigt norrsken skymtas flera gånger under mars månad. Norrskenet, som också uppkommer på grund av solstormarna, syntes så långt söderut som till Skåne, vilket innebar ett vackert skådespel både från luften och på marken.



Ny teknik kan fördubbla räckvidden

Enligt Boeing kommer det i framtiden att kunna gå att flyga upp mot 20 timmar i sträck. Det är nya lättviktskonstruktioner och utökad effektivitet på motorerna som kommer att förlänga räckvidden.

Det är främst Boeings modell 777 som omnämns i pressmeddelandet från den amerikanska flygplanstillverkaren. Tidigare har bränslets egna vikt blivit en flaskhals i flygplanets räckvidd. Eftersom en stor mängd bränsle kräver mer energi att lyfta och transportera, ställer det också stora krav på att flygplanets grundtomvikt är låg, och att motoreffektiviteten är hög.

Med ny materialteknik och moderna motorer hoppas Boeing snart kunna förlänga de längsta lång-distansflygningarna. Det



är ny teknik från Boeings nya flaggskepp 787 som kommer användas i den äldre flygplansmodellen 777. Även Airbus har planer på att förbättra aktionstiden för A380.

SAAB satsar på förarlöst



Foto: Grippenn - Wikipedia

SAAB Automobile må ha gått i konkurs, men SAAB:s försvarsavdelning fortsätter starkt. Med det nyutvecklade förarlösa drönarflygplanet Neuron väntas Sverige bli en del av ännu ett viktigt steg mot framtidens flygvapen.

I slutet av 2012 ska Neuron lyfta för första gången. Flygplansskrovet är byggt i Linköping och har därför svenska grunder, men som med mycket annat finns flera utländska tillverkare med i samarbetet – bland annat franska

Dassault. Neuron är på det sättet tänkt att bli en testbädd för ny teknik inom flera länder, något som också främjar samarbete ingenjörer och företag emellan.

Neuron är byggt på så kallad smygteknik (på engelska stealth) vilket gör att flygplanet är svårt att upptäcka på radar.

Förarlöst växer

I USA har den växande andelen förarlösflygplan visat att dessa farkoster har en roll på det moderna slagfältet. Många länder satsar därför på utveckling av nya förarlösa

typer för landets försvar. Men också inom den civila sektorn finns det redan nu vissa användningsområden, till exempel kustbevakning, brandövervakning och kontroll av kraftledningar – de uppdrag som bland annat FFK i dag genomför.

Tekniken ligger fortfarande i framtiden. För att samhället ska kunna utnyttja förarlösa flygplan i denna form av uppdrag krävs det dels att tekniken blir säker. Dessutom ska det bli ett kostnadseffektivt alternativ till dagens organisationsform.

Gripen lufttankades

Under en stor samövning i norra Sverige under våren deltog ett flertal nationer. Då var det också läge att låta Gripen öva lufttankning.

Tusen liter i minuten är flödeshastigheten på flygplanet som kallas "Mighty", en C-130 Herkules med epitetet T, för Tanker. Flygplanet är det enda av sitt slag i Sverige, och är därför en mycket viktig resurs för att utbilda och vidmakthålla lufttankningsförmågan hos de svenska gripenpiloterna.

Flygningarna skedde med bas på Kallax. Själva lufttankningarna skedde dock över andra områden, så kallade "Air refueling areas", där tankerflygplanen lägger sig i stora ovala väntlägen med en diameter på cirka sex mil.

I framtiden kommer även det helt svenska tankerflygplanet ges möjlighet till att samarbeta och lufttanka andra



Foto: Louise Levin - Försvarsmakten

länders JAS-39 Gripen. Tidigare har det främst varit tal om främst svenska Gripenflygplan. Det finns även vissa planer på att utveckla det nordiska

samarbetet – då till exempel finska flygvapnet använder flygplanstypen F-18 Hornet med samma tankningsanordning som i Sverige.

Text alla nyheter: Martin Trankell



Makro

FlygSverige i FÖTÖ

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

1 Dimma: Lillhäradmasten i Västerås sticker upp från ett dimtäckt Västmanland. Peter Krüger tog denna fenomenala bild under en privat flygning.

Foto: Peter Krüger

2 Vårlandning: En Cessna 172 är på väg inför landning på den nyligen snöbefriade banan på Hässlö flygplats. Jonathan Hölling tog fina denna bild på en kamrats landning tidigare i år.

Foto: Jonathan Hölling

3 Isflyin: Även i år blev det ett lyckat flyin på isen utanför Rättvik i Dalarna – och bland annat Young Pilots deltog. På en något skrovlig och tidvis blöt is (som hade upp till två centimeter vatten) ankom under helgen 22 flygplan. Positivt var att hela viken i år kunde utnyttjas för landning, och ingen landningsbana behövde plogas upp.

Foto: Staffan Eriksson

4 Levelfika: Marcus Oswaldson, styrman på Nextjet, behöver också fika på jobbet. Här syns dagens färdkost, samlat bredvid flygplanets (en BAE ATP:s) kompass, som pekar norrut. I bakgrunden skymtar de vårbetonade molntussarna.

Foto: Marcus Oswaldson

5 Sjöspanare: Daniel Lisskar står iförd en överlevnadsdräkt med en tillhörande personlig nödradiosändare (PLB) hängande runt halsen. Daniel deltog på en familjedag som piloter från Stockholms sjöinformationsgrupp anordnat. Besättningarna flyger ofta uppdrag över kallt och kargt hav, vilket ställer stora krav på överlevnadsutrustning och utbildning.

Foto: Christer Dahlgren

1



2



3



4



5

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 2012. 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



Banderra
30 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



Flygkalender 2012
100 kr



Paraply
80 kr
Pga paraplyets
längd är portot
125 kr



Standar
190 kr
Endast flaggan
90 kr



Lågflygvinge
broderad **75 kr**



Lågflygvinge
guldmetall **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-XL,
60 kr
V-ringad
70 kr



T-shirt
svart, storlek S-XXL
60 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



Frivilliga Flygkåren 2011

Vi lägger ännu ett flygande år bakom oss. På följande tolv sidor beskrivs organisationens verksamhetsår 2011 i förkortad form. Vill du läsa mer ur styrelsens verksamhetsberättelse? Tag då kontakt med kårstaben.





Foto: Klas-Göran Berg

FFK:s organisation

Organisationen har två aktiva delar. En del för det civila samhällets behov – Krisberedskapsflyg FFK-KB och en del för Försvarmakten. Den senare delen består av Hemvärnsflyg FFK-HV och Sjöinformationsflyg FFK-SIG. Krisberedskapsflyget har flyginsatsgrupper (FIG) och KB-flyggrupper i alla län i landet.



Foto: Bengt-Olle Nilsson

Information om verksamheten

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



Under 2011 har styrelsen fortsatt arbetet med att anpassa verksamheten till samhällets förändrade behov. Flyginsatsgrupper, FIG, finns i samtliga län med inriktningen att: "FFK ska bygga upp den operativa förmågan och kapaciteten genom Flyginsatsgrupper utifrån den riskbild som finns i dag, för att stödja samhället vid extraordinära händelser och göra insatser för att rädda människoliv.

Byggnad av lokala nätverk mellan FFK och samverkande myndigheter och organ är viktigt och däri ingår även andra frivilliga försvarsorganisationer."

Vidare har utvecklingsverksamhet bedrivits för att uppfylla Försvarmaktens olika behov. Under året har FFK i utbildnings, övnings, och insatsverksamhet, trots ökad efterfrågan, endast producerat 7 452 flygtimmar jämfört med 9 029 flygtimmar 2010 (9 132 timmar under år 2008). Minskningen beror i huvudsak på inställda övningar med anledning av de under året drastiskt ökade kraven från Transportstyrelsen att flygplan måste vara i så kallad "kontrollerad miljö."

Personalförsörjning

Organisationen uppvisar endast ett antal vakanser i vissa geografiska områden. Antalet medlemmar uppgick den 31 december till 2 077 stycken (jämfört med 2 184 år 2010). 119 är kvinnor och 511 ungdomar i åldrarna 15 till 25 år. I siffran ingår även medlemmar som inte har placerats i någon grupp. Under året har 501 medlemmar slutat och 394 nya medlemmar tillkommit.

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

Kårstaben är vid årets slut bemannad med fem heltids- och tre deltidsanställda medarbetare. Arbetsmängden som består av att administrera och stödja den omfattande verksamheten är mycket större än den fasta personalen hinner med. Konsulter och timanställda har därför anlåtits i ökande omfattning i samband med kurser och speciella uppdrag.



Foto: Martin Trankell

Den ekonomiska situationen

FFK:s ekonomi är fortsatt stabil och årsomsättningen för 2011 slutade med drygt 27 miljoner kronor. Av detta har 14,6 miljoner kronor betalats till flygklubbar för hyra av flygplan i samband med uppdrag under utbildning och övning.

Kommentarer om framtiden FFK:s framtid

Styrelsen ser med tillförsikt beträffande uppdragsgivande myndigheters intresse för verksamheten. FFK:s bruksflygtillstånd ska förnyas den 1:a april 2012. Något senare, den 8:e april, kommer en ny europeisk luftfartslag att träda i kraft. Detta är ett första europeiskt regelverk som i första hand berör certifikat och utbildning. Implementeringen av den europeiska luftfartslagens olika delar är delvis beroende på hur den nationella myndigheten tillämpar lagen och om den kan inom vissa ramar själv bestämma om när lagen ska tillämpas. Erhållen information talar för att det nya regelverket ej kommer att påverka FFK under det första året. Under hösten 2012 väntas den del i nya regelverket som berör FFK:s verksamhet att fastställas med ytterligare en implementeringstid före tillämpning i Sverige.

Transportstyrelsens tillsyn av FFK innebär en starkt ökad administrativ börda med redovisningsskyldighet av bland annat certifikat, flygplansavtal, nyttjade flygplan och försäkringar för dessa. I praktiken innebär detta kraftigt ökade kostnader för administration genom att FFK måste dokumentera och spara information som Transportstyrelsen i stor utsträckning redan har i sina register.

På vilket sätt Transportstyrelsen beslutar om hur FFK ska kunna uppfylla villkoren för att utnyttja flygplan som ägs av flygklubbar i kontrollerad miljö är en fråga som direkt avgör om FFK kan bedriva verksamhet under 2012 och i framtiden. Från FFK:s sida har vi gjort allt som rimligen kan begäras för att tillfredsställa Transportstyrelsens krav. Vid årsskiftet 2011 till 2012 fanns det totalt 60 flygplan i kontrollerad miljö. För att bedriva FFK:s verksamhet behövs 192 flygplan. Mer än två tredjedelar av antalet flygplan som behövs finns fysiskt men får inte användas. Arbete pågår för att, tillsammans med Transportstyrelsen, finna en lösning.

Ett viktigt påpekande är att flygsäkerheten hos de flygplan som FFK hyr in, inte blir högre genom att tvinga flygklubbarna att använda underhållsinstanser klassade som part F eller 145 verkstäder. Flygklubbarna mister den nära kontakt de haft med sina 66-tekniker och avstånden till de fåtaliga godkända verkstäderna innebär ökade kostnader för transportflygningar till verkstäderna. Det medför även att nödvändiga åtgärder på flygplanen skjuts upp till ett senare tillfälle då kostnaden för transport till verkstadsbesök ökat kraftigt.

Flygsäkerheten hos FFK:s inhyrda flygplan har aldrig varit ifrågasatt. Normalt underhåll enligt privatflygreglerna av flygklubbarnas flygplan har varit och är tillräckligt för FFK:s verksamhet. Kravet på kontrollerad miljö är tillkommet för att göra FFK:s brandflygverksamhet "konkurrensneutral" gentemot något enstaka kommersiella flygföretag som vill lämna anbud på brandflyg.

Skapar större flygsäkerhet

Kan myndigheterna inte lösa frågan om kontrollerad miljö så kan statsmakterna inte längre repliera på ideella och privata resurser för att bedriva flyg för samhällets krisberedskap. Andra lösningar måste skapas. Alternativt är den form av krisberedskapsflyg som FFK:s ideella medlemmar svarat för under 50 år att betrakta som nerlagd.

En nedläggning av FFK eller en kraftig begränsning av verksamheten medför även att det omfattande flygsäkerhetsarbete som bedrivs försvinner och flygklubbarna går miste om det flygsäkerhetstillskott som FFK:s utbildning och verksamhet ger klubbarna. Totalt sett är medels tilldelningen inklusive organisationsstödet större för år 2012 jämfört med i fjol, vilket är positivt och tyder på stor tilltro till FFK:s verksamhet.

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

Framtidssamarbetet i korthet

Dialogerna med de uppdragsgivande myndigheterna Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Försvarsmakten är mycket stimulerande och intressanta och sker i en öppen och positiv anda. Det är styrelsens mening att detta ska fortsätta på samma sätt vilket är viktigt för FFK:s framtida utveckling.

Det är även mycket viktigt att samarbetet med andra frivilligorganisationer, intresseorganisationer och flygklubbar utvecklas vidare.

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

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



Flygplanssituationen inom FFK

Tillgången till flygplan för FFK:s utbildnings, övnings, och uppdragsverksamhet har under året starkt reducerats. Den 1:a april fick FFK ett bruksflygtillstånd som bland annat kräver att alla flygplan som används i tillståndspliktig verksamhet ska ha teknisk service och underhåll i en så kallad kontrollerad miljö. Det innebär en likadan nivå som gäller för kommersiellt flyg. Tidigare har flygplanen som FFK använt i tillståndspliktig verksamhet kunnat servas och underhållas enligt reglerna för privatflyg. Detta innebar att flygplanen oftast servats av en lokal så kallad 66-tekniker som på orten svarat för underhållet åt flygklubbarnas flygplan.

Detta godtogs inte längre av Transportstyrelsen. Följden blev att tillgången på flygplan minskade från 242 stycken till 17 stycken efter den 1:a april. Resultatet blev att FFK i praktiken inte längre kunde uppfylla de åtaganden som gjorts för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten.

Ett stort arbete krävs

FFK ansökte om dispens från kravet på kontrollerad miljö fram till sista september. Härigenom skulle det vara möjligt att genomföra större delen av åtagandena, men dock inte alla. Dispensen innebar att de så kallade 66-teknikerna på särskilda villkor tilläts utföra underhåll och service på flygplanen. Sammanlagt blev som mest 97 stycken flygplan tillgängliga. FFK:s kårstab lade ett mycket stort arbete för att uppfylla dispensens krav. För att kompensera bristen på flygplan fördelade och flyttade FFK:s kårstab de få tillgängliga flygplanen mellan länen.

Minskad verksamhet som följd

Efter september blev antalet tillgängliga flygplan elva stycken. Flygaktiviteterna minskar som regel på hösten, men bristen på flygplan medförde ändå att en stor del av den planerade verksamheten fick ställas in.

Fortsatt fokus på utbildning

FFK har, på grund av nämnda begränsningar från Transportstyrelsen, inte i alla avseenden kunnat genomföra den utbildnings- och övningsverksamhet som myndigheterna har beställt.

Samarbetet med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarsmakten, andra myndigheter och samhällsorgan med ansvar för den svenska krisberedskapen är mycket gott. Detta har underlättat för FFK i arbetet med att sträva mot uppställda mål.

För personalen i FFK-HV har den icke flygoperativa utbildningen skett vid hemvärnsförbanden. All grundutbildning lågflyg har genomförts vid kårstaben i Nyköping. Lågflygutbildningen är en förutsättning för att KB-, SIG och HV-flyg samt insatsverksamheten inom FFK ska utvecklas vidare och har även en klart flygsäkerhetshöjande effekt.

Kompletteringsutbildning (KU) har fokuserats på lågflyg för att kvalitetssäkra den delen av verksamheten. Även kompletteringsutbildning mörker har genomförts.

Tidernas största samövning genomförd

Årets regionala samövning, RSÖ, med basering på Ärna flygplats i slutet av augusti ingick som en del av manifestandet av att FFK verkat i 50 år. Besättningar från samtliga länsflygavdelningar deltog vilket gjorde övningen mycket omfattande. Förutom det sedvanliga scenariot med ett kraftigt oväder som vållat höga flöden och omfattande skador på infrastrukturen ingick händelser som anpassats till HV-flyggruppernas och SIG gruppernas uppgifter.



Foto: Amanda Follin

Följande insatser gjordes under årets RSÖ:

1. Störning och skador på kraftledningar
2. Avbrott och skador på järnvägar
3. Störning och skador på vägar
4. Undsättning av människor med Trafikverkets bandvagnar
5. Insats med kommunal räddningstjänst.
6. Informationsöverföring till länsstyrelsen vid översvämning
7. Sjöräddningsinsats
8. Mätning av radioaktiv strålning
9. Spaning över ytan efter eventuella fiender
10. Övervakning av skyddsobjekt
11. Spaning över havet efter främmande örlogsfartyg
12. Sändning av digitala bilder från flygplan till ledningsorgan med utrustningen TBOS

Samverkan skedde med Svenska Kraftnät som ställde upp med ett MOLOS fordon, (mobilt-lednings-och sambandsfordon). I övningen deltog även länsstyrelsen i Uppsala län, Trafikverket, Sjöfartsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Strålsäkerhetsmyndigheten, Räddningstjänsten i Uppsala samt Vattenfall AB. Dessutom deltog frivilligorganisationerna, FRO (Frivilliga radioorganisationen) och FAK (Frivilliga automobilkåren).

Fortsatt hög klass

Repetitionsutbildningen för både de civila och militära delarna inom FFK har bedrivits på regional nivå. Utfallet av dessa utbildningar är bra och ledningspersonalen i länen har bemödat sig om att genomföra väl förberedda och meningsfulla övningar, trots de svårigheter som uppkommit på grund av den beskurna tillgången på flygplan.

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



Hemvärnets år i korthet

Uppdraget från Forsvarsmakten för den krigsplacerade personalen inom Hemvärdet har varit att uppnå och utbilda det önskade antalet krigsplacerade i landet. Vid årets slut fanns 264 befattningar för krigsplacering inom FFK-HV. Totalt finns 245 personer placerade i HV-flygorganisationen, varav sex är kvinnor. Tillgången till sökande för krigsplacering inom FFK-HV är i huvudsak god.

16 av FFK:s 32 flyggrupper ingår i Hemvärnets underrättelsekompanier. Detta är en viktig roll för FFK som tillför Forsvarsmakten en flygande resurs för underrättelseinhämtning.

Utbildning inom hemvärdet

Nio piloter deltog i grundutbildning lågflyg och 45 piloter i kompletteringsutbildningen. 34 piloter utbildades i flygspaning, varav elva av dessa blev grundutbildade. Tre instruktörer utbildades.

Den inplanerade samverkansövningen med flygvapnet blev inställd på grund av kriget i Libyen vilket också medfört att det planerade samarbetet har lagts på is till kommande år.



SIG:s år i korthet

Marinen har nu i samråd med FFK bestämt att satsa på fyra Sjöinformationsgrupper med totalt 32 piloter. Dessa är fördelade med en grupp i Halland, en i Skåne, en grupp i Stockholm och en grupp som bemannas med hälften av piloterna från Blekinge och hälften från Gotland.

De olika SIG styrs av respektive sjöinformationskompani SK Göteborg och SK Muskö. Samordning och likriktning sker på bataljonsnivå. FFK har med stora besvär, på grund av de ökade luftvärdighetskraven, genomfört HV- och SIG-uppdraget från Forsvarsmakten med vissa inskränkningar.

Utbildning inom SIG

SAR-utbildning för vatten och nöd har genomförts med 45 elever under året. Även kompletterande utbildning inom formationsflyg, lågflyg och instrumentflygning har genomförts med ytterligare 49 kursplatser fyllda.



Foto: Roland Olsson/Folke Jacobsson

Framtiden för FFK

FFK fick sitt bruksflygtillstånd 2011-04-01. Under året har revisioner gjorts för att anpassa driftshandboken FFK-DHB till de krav som Transportstyrelsen har för att FFK ska uppfylla bruksflygtillståndet. Efter ett omfattande arbete lyckades FFK få ett antal dispenser som gjorde det möjligt att fortsätta verksamheten. Dispenserna medgavs av Transportstyrelsen för krav på piloternas utbildning och övning. FFK visade genom så kallade kompensatoriska åtgärder att det var möjligt att uppfylla Transportstyrelsens krav.

På ett område, underhåll och tillsyn av flygplanen, var Transportstyrelsens uppfattning emellertid att bruksflygreglerna måste uppfyllas fullt ut. Det vill säga att flygplanen måste fullt ut underhållas efter de regler som ges för kommersiell verksamhet. Antalet disponibla flygplan under året är redovisat

tidigare i denna verksamhetsrapport. Ett mycket omfattande arbete startades på våren och har pågått under hela året för att få in flygplan i kontrollerad miljö. Arbetet har bestått av flera delar.

Det första var att undersöka om FFK kunde skapa en egen verkstad och egen CAMO för de plan FFK önskar använda. Detta kunde inte göras på bland annat på grund av att konkurrensen skulle snedvridas med statliga medel.

Det andra var att försöka förmå 66 tekniker att söka tillstånd att starta en så kallad part F verkstad där flygplanen kan underhållas och servas i kontrollerad miljö.

En tredje del var att övertala flygklubbarna att serva sina flygplan i part F verkstäder eller i part 145 verkstäder. De senare har kan åta sig mer omfattande arbeten än part F verkstäderna. Utöver

kravet på part F och part 145 tillkommer kravet på att en utomstående organisation kallad CAMO kontinuerligt ska svara för flygplanens luftvärdighet.

Flygplansägarna viktiga

Hela processen med att få in flygplanen i kontrollerad miljö är således beroende på om det skapas nya verkstadsresurser och om flygplansägarna vill ta de ökade kostnaderna som det innebär att gå in i kontrollerad miljö. FFK betalar större timsättning för flygplan som kommit in i kontrollerad miljö, men flygklubbarna är tveksamma om de kommer att få full kompensation, då allt som rör flygplanens underhåll, reparationer och service blir dyrare. De facto är den flygtid som flygplanen nyttjas av FFK mindre än den flygtid som ägarna använder flygplanen.

Utvecklingsprojekt för det civila

FFK har under 2011 fortsatt sitt arbete med att utveckla organisationens förmågor med samhällets förändring och behov i åtanke.

Flyginsatsgrupper

Under 2011 har flyginsatsgrupperna FIG konsoliderats som ett steg i anpassningen av organisationen till de behov som landet har i samband med extraordinära händelser och större olyckor.

Sjöräddning

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

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

Strålningsmätning från luften

Strålsäkerhetsmyndigheten SSM och FFK har utfört provflygningar för att mäta strålning under den regionala samövningen. SSM indikerar ett stort behov av den resurs som FFK kan tillföra denna del av krisberedskapen.

Kontroll av vägar och järnvägar

Trafikverket har vidareutvecklat sin samverkan med FFK efter årets regionala övning.

Överföring av lägesbild

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



utrustning i form av IPAD som kommer att underlätta användningen av TBOS.

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

Jourhavande piloter från FFK

Varje länsflygavdelnings flyginsatsgrupp har ett journummer dit myndigheter kan ringa för att begära hjälp. Journumret går till jourhavande pilot som har till uppgift att starta det flygföretag som myndigheten begär. Normalt kan ett flygplan med två mans besättning vara i luften inom cirka två timmar. Olika förutsättningar som tillgång till flygplan, väder, med mera kan dock göra att tiden varierar.

Årets uppdragsverksamhet

Under vinterns snökaos med blockerade bangårdar flög FFK för att dokumentera läget åt Trafikverket på fyra olika platser

samtidigt under ett dygn.

Vid ett havsövervakningsuppdrag kontaktades FFK:s flygplan som avbröt sitt pågående uppdrag och medverkade i sökandet av en brädseglare som drivit till havs. Eftersöket pågick samtidigt med helikopter. FFK besättning hittade brädseglaren och medverkade i undsättningen.

Stormen i slutet av november ställde till stor skada på infrastrukturen och kraftförsörjningen. Sex län kontaktades via FFK:s journummer. Två län flög för Trafikverket. Fyra län övade insatser tillsammans med respektive länsstyrelse. Dagen efter stormen hade EON behov av resurser, utöver normalt tillgängliga, för kontroll av kraftledning vilket flögs av FIG i Skåne län.

Något senare begärde länsstyrelsen i Halland att FFK skulle övervaka översvämningarna i Lagan.

Frivilliga Flygkåren 50 år

Under året blev det 50 år sedan FFK började verka som ideell resurs för svenska myndigheter. Detta uppmärksammades på olika sätt runt om i landet, bland annat med ett jubileum.

Jubileet ägde rum på Luftstridsskolan, LSS, vid Ärna flygplats utanför Uppsala. Det är en traditionell plats för flyg. Där fanns tidigare flottiljerna F16 och F20. Jubileet hölls mellan 24 och 27 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 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 hela FFK:s verksamhet deltog förutom flyginsatsgrupperna (FIG) både hemvärns (HV) och sjöinformationsgrupper (SIG). Den samlade flygplansflottan omfattade 28 flygplan. Med och motspelare var myndigheter med krisberedskapsansvar och frivilligorganisationer. Totalt var 84 uppdrag inplanerade.

Följde insatserna i realtid

Till jubileumsdagen den 27 augusti var representanter för uppdragsmyndigheter och samverkande frivilligorganisationer inbjudna liksom länsflygchefer, kårstyrelse, 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 sjösplaning för marinen, spaningsflyg för hemvärdet, och två uppdrag för flyginsatsgrupperna. De sistnämnda hade ett sjöräddningsuppdrag (SAR) samt ett uppdrag med rekognosering av skador på väg och järnväg. Senare kunde gästerna under insatserna följa flygningarnas radiokommunikation och även via GPS-



Foto: Bengt-Olle Nilsson

presentation på kartan fortlöpande se deras positioner. 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.

Stipendier och medaljer utdelades

Länsflygchef Christer Dahlgren gav information om verksamheten inom sin länsflygavdelning i Stockholm och Johanna Wintzell (ungdomsansvarig) berättade om Young Pilots. Efter lunch gav den kvinnliga flyggruppen Skybirds en vacker uppvisning i formationsflyg som uppskattades mycket. Ett annat mycket uppskattat inslag följde sedan, då fem flyglärare erbjöd intresserade en provlektion i flygning. Det var många besökare som passade på att för första gången själv spaka ett flygplan. Kommentarer efteråt visade stor entusiasm.

Efter ett kort klädbyte blev det samling för mingel utanför Ärnas matsal där Hemvärdets musikkår spelade. Solen sken och stämningen var på topp. Middagen avnjöts i matsalen med underhållning. Roine Karlsson berättade på ett humoristiskt sätt hur FFK under åttiotalet, under Roines tid som försvarsminister, ombildades till en självständig frivilligorganisation. Flera tal och tacktal följde på varandra. Under festmiddagen deltog 140 personer.

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.

Uppdragsverksamhet

FFK bedriver uppdragsverksamheten baserat på tillstånd från Transportstyrelsen. I uppdragsverksamheten ingår utbildningsuppdrag från civila myndigheter och Försvarmakten. Under året har en stor mängd uppdrag flugits och ett urval återges nedan.

En mindre del av insatsverksamheten, cirka åtta procent av all flygtid, har varit brandflyg som upphandlas av länsstyrelserna genom anbudsförfarande. All annan insatsverksamhet baseras på avtal eller annan överenskommelse med civila myndigheter eller Försvarmakten för att FFK med ideella resurser (piloter och flygplan) ska upprätthålla ett insatsberett flyg i samhällets krisberedskap.

Skogsbrandbevakning från luften har under året bedrivits av FFK i 16 län med totalt 577 flygtimmar. Samarbetet mellan brandflygare och räddningstjänsten har fungerat bra och vi har återigen visat vilken nytta FFK även gör för samhället för att förebygga omfattande skador.

Pejling av varg och björn

Pejling från luften av varg och björn, som försetts med sändare har pågått under året. Verksamheten bedrivs endast av länsflygavdelningen i Dalarnas län. Pejling flögs endast 39 timmar (jämför 107 timmar under fjolåret). Verksamheten ger god övning och erfarenhet när FFK



FFK har under året pejlat djur, bland annat varg.

kan komma att användas vid eftersök av havererade flygplan eller vid eftersök av personer med nödsändare. Pejlingsverksamheten upphör på sikt då uppdragsgivarna har övergått till GPS-baserade söksystem.

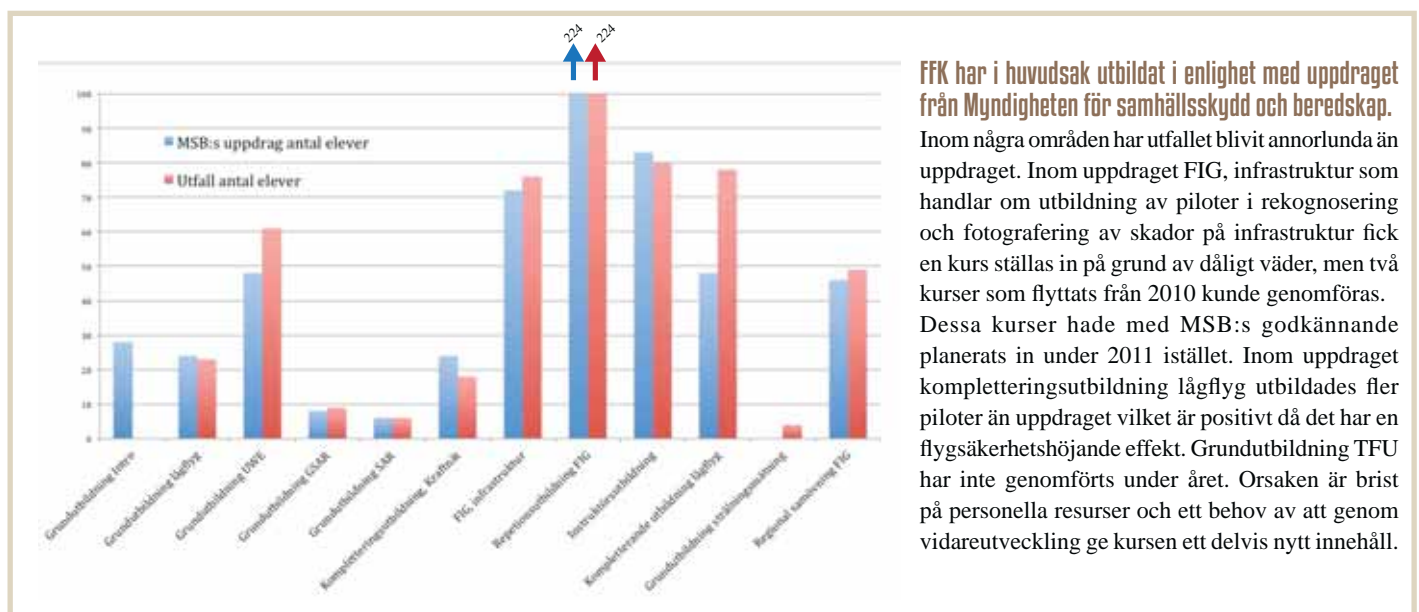
Viktigt med central översiktsbild

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

utbetald ersättning för flygplanshyra.

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

FFK har som ambition att all verksamhet ska utföras så professionellt som möjligt och resultatet visar att vi lyckats bra även under 2011. Våra beställare av uppdrag lovordar resultatet.



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

Inom några områden har utfallet blivit annorlunda än uppdraget. Inom uppdraget FIG, infrastruktur som handlar om utbildning av piloter i rekognosering och fotografering av skador på infrastruktur fick en kurs ställas in på grund av dåligt väder, men två kurser som flyttats från 2010 kunde genomföras. Dessa kurser hade med MSB:s godkännande planerats in under 2011 istället. Inom uppdraget kompletteringsutbildning lägflyg utbildades fler piloter än uppdraget vilket är positivt då det har en flygsäkerhetshöjande effekt. Grundutbildning TFU har inte genomförts under året. Orsaken är brist på personella resurser och ett behov av att genom vidareutveckling ge kursen ett delvis nytt innehåll.

Flygsäkerhet det yttersta målet

För att säkerställa och utveckla flygsäkerheten i verksamheten krävs ett väl fungerande kvalitetssystem för hela organisationen. Kårstaben har under året knutit till sig en speciellt kvalitetsansvarig (Roger Axelsson). Han har under 2011 utvecklat kvalitetssystemet och utfört ett flertal "audits" på olika delar av verksamheten.

Ett rapporteringssystem över piloternas flygtid och utbildningsstatus används för att följa upp att piloter har behörighet att verka som piloter under året. De som inte sänder in uppgifter får inte delta i övningar eller i uppdrag. I kårstabens administrativa system följs kontinuerligt upp vem som flugit respektive uppdrag och med vilket flygplan.

Krav på löpande träning

För att uppfylla de nya krav som bruksflygtillståndet ställer på piloterna genomförs löpande FFK-PFT (periodisk anpassad flygträning). Detta började gälla från 1:a april 2011. PFT genomförs även i samband med utbildningar som exempelvis kompletteringsutbildningar och grundutbildningar. Kompletterande utbildningar har gjorts i lågflyg, spaning, kraftledningsövervakning, formationsflyg och instrumentflyg-checkar. Utöver detta sker ett antal PFT i länen med FFK:s lärare eller anlitate så kallade CRI

(klassinstruktör - class rating instructor).

Vidare genomförs en årlig central övning, RSÖ, där olika förmågor sätts på prov. Under året genomfördes detta i samband med FFK:s 50-års jubileum i Uppsala. 25 besättningar och 30 flygplan samlades på Uppsala Ärna flygplats (F16:s flygflottilj). Under övningen testades besättningarna i samverkan med olika myndigheter för att se inom vilket område vi behöver sätta in extra utbildning för att behålla kompetensen.

6 763 timmar utveckling under året

Under året har centralt genomförts 1 244 flygtimmar kompletterande utbildning av piloter samt kontrollflygningar. Dessutom har länen genomfört 5 519 flygtimmar under övningar i samverkan med myndigheter och internt. För att kvalitetssäkra utbildningen sker pilotutbildningen centralt för SAR (search and rescue), spaningsutbildning, Trafikverkets behov, kraftledningskontroll samt formationsflygning. Årets flyglärarseminarium genomfördes specifikt med FFK:s interna lärare för att ytterligare kvalitetssäkra alla omfattande utbildningar som FFK:s lärarkår utför i hela landet. En annan viktig personalgrupp för flygsäkerheten är våra mycket kunniga chefspiloter i länen.

Landningar tränas ihärdigt

En vanlig orsak till våra haverier i flyg-



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

Därför har FFK fortsatt med obligatoriska landningsövningar som protokollförs. Alla piloter i organisationen med avtal ska delta minst en gång varje år. Bästa länsflygavdelning får en inteckning i Hasse Anderssons vandringspris. Året 2011 blev länsflygavdelning i Jämtland bäst. Bästa enskilde pilot blev Daniel Hedström, Uppland med 0 prickar.

Ungdomsverksamheten

Ungdomsverksamheten växer fortsatt starkt med ett stadigt ökande medlemsantal. Flera läger har hållits under årets som gått.

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

Även i år har ett centralt läger genomförts på Sätenäs där 18 ungdomar fick uppleva segelflyg och motorflyg

samt en insikt i verksamheten på en flygflottilj.

Det har också genomförts läger i Sjöbo, Sundsvall, Västerås, Örebro, Alingsås, Borås, Bunge och Mora. Moralägret fick mycket stor respons i media då TV, radio och tidningsjournalister besökte lägren. Sjöbolägret genomfördes i samverkan med Flygsportförbundet.

I god samverkan med Segelflygförbundet och deras lokala segelflygklubbar anordnades lägren i Sundsvall, Borås, Örebro och Alingsås. Vi hoppas på favorit i repris nästa år.

Mer än bara läger

Young Pilots har presenterat sig på ett flertal flygdagar och arrangemang som såsom exempelvis Hässlö Roll Out, Jönköpings flygdag samt Ung08 i Kungsträdgården Stockholm. Verksamheten har utvecklats starkt under året och nått sitt första delmål med att nå 500 YP-medlemmar. Utbildningsplanen för ungdomsverksamheten har utvecklats under året och provats på de olika lägren. Denna utbildningsplan kommer att finslipas under 2012. Nya sektioner har bildats i Skåne och Blekinge.





Foto: Amanda Follin



Foto: Johanna Wintzell

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

Lennart Myhlback, Ordförande

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

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

Eva Lisskar-Dahlgren, adjungerad med fokus på ungdomsfrågor

Revisorer
Patrik Zettergren (Auktiserad revisor, Mazars CET)
Lise-Lott Rydberg-Windt Tommie Rasmusson

Juridiskt ombud: Advokat Magnus Jonsson

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

Ledningsfunktionärer i Länen (gällande 2011-12-31)

Län	Länsflygchef	Stf länsflygchef	Chefspilot	Stf Chefspilot
AB	Christer Dahlgren	Peter Lovén	Fredrik Wengelin	Kent Tillaeus
C	Sune Pettersson	Vakant	Magnus Träff	Andreas Andersson
D	Bengt Torsek	Lars Andersson	Rune Leindahl	Anders Eriksson
E	Leif Thelander	Vakant	Björn Ahlgren	Vakant
F	Jörgen Hjort	Göran Svensson	Göte Rickardsson	Oddbjörn Nilsen
G	Rolf Lundström	Vakant	Ulf Rosén	Vakant
H	Bo Forsberg	Anders Thulin	Jack Nyman	Bo Forsberg
I	Jan Åhlberg	Mats Pettersson	Johan Löfström	Vakant
K	Torsten Norberg	Ingemar Olofsson	Per-Olof Eriksson	Åke Bergvall
LM	Bengt Olle Nilsson	Jöran Blom	Mats Jerpander	Vakant
N	Ingemar Andersson	Jan-Olof Andersson	Svante Andersen	Björn Blommegård
O	Göran Åhlin	Magnus Falck	Christian Forsäng	Lars Rydberg
P	Sven-Olof Järnfors	Ingvar Bragd	Conny Birgersson	Anders Fagerlind
R	Nils Martin Karlsson	Leif Lindelöf	Lars G Wik	Vakant
S	Tommy Wirén	Daniel Jansson	Benny Öhqvist	Vakant
T	Per Lindsten	Stig Holm	Anders Bergqvist	Kalle Kovacs
U	Ann-Sophie Tersmeden	Christopher Carlander	Lars Eriksson	Bo Johnson
W	Folke Jacobsson	Roland Olsson	Ingemar Brottare	Vakant
X	Mikael Wahlberg	Urban Andersson	Urban Andersson	Stig Huss
Y	Lage Norberg	Jan Guander	Kjell Lilja	Lennart Sundström
Z	Sven-Åke Roos	Tom Brantheim	Kjell-Åke Jonsson	Vakant
AC	Lennart Ingman	Ulf Ericsson	Bengt Bergsten	Vakant
BD	Lars-Olov Persson	Jan-Olov Nilsson	Bror Tingvall	Vakant

BALANSRÄKNING

2011-12-31

2010-12-31

RESULTATRÄKNING

2011

2010

TILLGÅNGAR

Anläggningstillgångar		
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>		
Maskiner och inventarier	329 468	440 966
<u>Finansiella anläggningstillgångar</u>		
Långfristigt värdepappersinnehav	1 184 536	1 183 445
Andelar	2 400	2 400
Summa anläggningstillgångar	1 516 704	1 626 811
Omsättningstillgångar		
<u>Kortfristiga fordringar</u>		
Kundfordringar	390 837	201 336
Övriga fordringar	448 380	97 569
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	346 597	981 587
	1 185 814	1 280 492
Kassa och bank	8 598 484	7 862 940
Summa omsättningstillgångar	9 784 298	9 143 432
Summa tillgångar	11 301 002	11 770 243

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital		
<u>Fritt eget kapital</u>		
Hasses minnesfond	70 470	79 470
Balanserat resultat	6 545 968	7 618 154
Årets resultat	1 084 556	-1 071 736
Summa kapital	7 700 994	6 625 888
Avsättningar	1 500 000	1 500 000

Kortfristiga skulder

Leverantörsskulder	336 950	34 549
Aktuella skatteskulder	28 395	12 044
Övriga kortfristiga skulder	178 613	193 128
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	1 556 050	2 404 634
Summa kortfristiga skulder	2 100 008	2 644 355
Summa skulder och eget kapital	11 301 002	10 770 243

Ställda panter	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser	Inga	Inga

Verksamhetens intäkter

Erhållna kostnadsersättningar	26 767 939	22 209 782
Övriga intäkter	522 820	436 241
Summa intäkter	27 290 759	22 646 023

Verksamhetens kostnader

Externa kostnader	-19 299 659	-16 841 004
Personalkostnader	-7 002 472	-6 731 619
Avskrivningar	-67 073	-245 091
Summa kostnader	-26 369 204	-23 817 714
Rörelseresultat efter avskrivningar	921 555	-1 171 691

Finansiella intäkter och kostnader

Övriga ränteintäkter och dyl.	149 027	106 943
Övriga finansiella kostnader	13 974	-6 988
Summa finansnetto	163 001	99 955
Årets resultat	1 084 556	-1 071 736

Kommentarer till årets resultat

Resultatet påverkas delvis av att tre funktionärskonferenser, som planerades under november december i samförstånd med uppdragsgivarna flyttades till en sammanslagen storkonferens i januari 2012.

Den tidvis mycket begränsade tillgången på flygplan under året, förryckte delar av planeringen för såväl utbildningar som övningar. Delar av inställda utbildningar planeras in för genomförande under 2012.

En planerad förstärkning av kårstabens bemanning har påverkats då en medarbetare slutade under våren. Rekrytering till tjänsterna har skett under året och endast en av tjänsterna är tillsatt. Tjänsten tillsattes i slutet av november.



Styrelsens slutord

År 2011 lägger vi nu bakom oss. Vi kan glädja oss åt att det genomförda året medfört en fortsatt god utveckling av verksamheten.

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

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

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

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

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

Nyköping 8 mars 2012

Lennart Nyhlbäck
Ordförande

Tommy Wären
vice Ordförande

Sven-Inge Ander
Kärchef

Kenneth Wallin *Ingemar Grenenmark*

Rane Leindahl *Bertil Planwall*

Lasse Norberg *Conny Svensson*



Foto: Henrik Gustavsson

Ändrade certifikatregler skjuts på framtiden

Transportstyrelsen meddelar att Sverige väljer att vänta ytterligare ett år med att införa de nya certifikatregler som vi tidigare omnämnt i FFK-Nytt. För att göra det hela lite mer komplicerat finns det också delar i de nya reglerna som kan få vänta upp till tre år.

Regelverket infördes (i de länder som valt att inte vänta) den 8:e april i år. När detta skrivs har Transportstyrelsen ej meddelat EASA hur länge Sverige avser vänta med de olika delarna av regelverket, och enligt allmänflygorganisationen AOPA-Sweden arbetar myndigheten först med en konsekvensanalys.

– Vi välkomnar att Transportstyrelsen inte hastar med införandet av de nya reglerna. Vi vill dock trycka på att åtgärder som sparar pengar, till exempel LAPL, bör införas så snart det är möjligt, skriver Martin Antvik, på AOPA Swedens hemsida.

Nytt certifikat på gång

Just LAPL (Light Aircraft Pilot License) är en av de heta potatisarna i det nya

regelverket. I det förslag på regelverk som legat ute på EASA:s hemsida beskrivs kraven för LAPL som betydligt lägre än för PPL. LAPL är dock inte ett nytt certifikat för ultralätta flygplan. Maxvikten på de flygplan en pilot med LAPL ska kunna flyga ligger på 2 000 kilo med maximalt tre passagare plus en pilot. Det inkluderar i praktiken nästintill alla klubbägda flygplan i Sverige. Själva certikatet ska vara enklare att upprätthålla.

Enligt förslaget kommer också utbildningskraven vara lägre för LAPL, med enklare regler kring ensamflygning reducerade erfarenhetskrav. Vad det blir i praktiken återstår att se efter att Transportstyrelsen slutfört sin konsekvensanalys och förslaget behandlats med de allmänna synpunkterna.

Mer information om regelsituationen och de ändringar som är aviserade kan du läsa om på aopa.se och på transportstyrelsen.se.

Text: Martin Trankell

Välkommen till Tornet



Vi besökte flygledningstornet i Arvidsjaur och passade på att diskutera flyginformationstjänst.

Text: Martin Trankell
Foto: Alexander Wiklund

Det är en märkbart vindstill vardag som möter oss när jag och tidningens fotograf bestiger tornet på Arvidsjaur flygplats. På "position" sitter Petter Sundström. Utanför har han för närvarande ansvar för två Cessnor som gör studs och gå i varvet. Ytterligare ett flygplan ligger cirka två mil söder om fältet och gör sporadiska upprop där avsikter och höjändringar blandas i en strid ström av fraseologi.

Innan vi tar de sista stegen upp i tornet får vi stanna upp för att ta av oss våra ytter skor. Häruppe känns det lite som att komma in i det allra heligaste. En mjuk heltäckningsmatta täcker golvet, vilket gör hela rummet hemtrevligt och ombonat.

Men det mest påtagliga är såklart utsikten utanför de omkringsvepande glasrutorna. Tornet i Arvidsjaur är inte så högt, cirka fyra våningar, men det ger ändå en överraskande bra utsikt över den två och en halv kilometer långa banan, de två taxibanorna och den ensamma plattan. Norrbottens kullar sticker upp bortom flygplatsen och gör ett avbräck mot den annars monotona granskogen som omger landningsbanan.

Tuff utbildning för AFIS

Petter Sundström är AFIS-tjänsteman. Det innebär att flygplatsen och de flygplan som flyger i dess närhet har tillgång till flyginformationstjänst. Det är inte samma

sak som att prata med en flygledare eller att lyda under så kallad kontrolltjänst.

AFIS-flygplatser har blivit allt vanligare i Sverige under de årtionden som gått. Främst är det halvstora flygplatser med ett mindre antal starter och landningar som använder sig utav flyginformationstjänst. Det är ett mer kostandseffektivt sätt att hålla öppet, och att utbilda AFIS-tjänstemän är inte ett flerårsprojekt som det är med flygledare.

– Jag började här 2009. Vi var flera som gick en AFIS-utbildning på Lappland Aviation Academy här på Arvidsjaur flygplats, berättar Petter, och fortsätter med att förklara att utbildningen är på nära sex månader, fördelade över tre



Fakta om AFIS-utbildning

Utbildningen till att bli AFIS-tjänsteman är fördelad över två faser. Under den första fasen, som är ungefär tre månader lång, läser eleverna teori som varvas med praktiska övningar i simulator. Därefter följer praktik vid ett torn någonstans i Sverige. Detta skede kallas för Bk-skedet och tar ungefär ytterligare tre månader. I samband med denna praktik får AFIS-tjänstemannen en utbildning i de lokala skillnader som finns på flygplatsen.

Utbildningen anordnas av privata aktörer och ofta är det ägaren till flygplatsen som ansvarar för antagning och anställning då det också är denna part som senare ansvarar för bemanningen av tornet.

månader teori och tre månader praktik. Under teorin sitter eleverna mycket i en flygledningssimulator där de utsätts för allt svårare scenarion. Han berättar också att alla deltagare genomgått en flygpsykologisk lämplighetsprovning inför kursen. Utbildningen är tuff, då många deltagare inte har någon tidigare flygerfarenhet. Petter berättar med ett skratt att han själv hade stor huvudbry över alla förkortningar som finns inom flygvärlden.

– Jag satte mig en kväll och skrev ner i princip alla förkortningar jag kunde komma på. ATC var Air Traffic Control, ATCC var Air Traffic Control Centre, ACC var Area Control Centre. Det var inte lätt att skilja på allting.

Framför sig har Petter en stor mängd instrument, skärmar och knappar, och ibland tar han upp telefonen och svarar på anrop, samtidigt som han håller ett vaksamt öga på de två flygplanen som ligger i varvet. Mitt eget interna löfte om att försöka hålla samma koll på trafiken fallerar snabbt. Det är ingen barnlek att konstant hålla visuell kontakt

med två olika flygplan, som ligger på ett par kilometers avstånd, vita mot den halvmolniga aprilkvällen.

Med information som verktyg

Arvidsjaurs flygplats är en av de mest aktiva AFIS-flygplatserna i Sverige. Anledningen är den stora mängd allmänflygsverksamhet som den lokala flygskolan genererar. Det är mycket skolflygning och mycket träning i varvet, så Petter är van att hålla många bollar (eller mer ordagrant flygplan) i luften samtidigt.

Anledningen till vårt besök är också just allmänflygssituationen. Hur upplever AFIS-tjänstemännen ankommande privatflygare?

– Ibland är piloterna rädda för att ropa och jag tror ibland att man väljer att åka runt vårt luftrum. Det är ju lite tråkigt att man inte använder oss när vi finns. Vi är ju här för att hjälpa till.

Petter har annars positiva erfarenheter av privatflygning, och tycker det är roligt när det kommer trafik till flygplatsen. Tiden går som fortast och att det blir bäst

rapportering när det är ”ungefär fem eller sex flygplan” i luftrummet samtidigt.

Men jag klämmer honom på mer konstruktiv kritik, och efter en stunds fundering kommer Petter på några saker som kan vara värda att nämna. Jag får veta att det ibland händer att piloter glömmer att rapportera sin höjd. Oftast går det bra med höjdrapporteringen när flygplanet när inpasseringspunkten till luftrummet – då sitter det nog i ryggmärgen för de flesta piloter att rapportera höjden. Men avsikten att sjunka eller andra eventuella höjdförändringar inne i luftrummet missas då och då.

Petter förklarar att flyginformationstjänst är till för att hjälpa, ge information och på så sätt undvika konflikter mellan trafik. För att ge den bästa servicen till alla flygplan, behöver tjänstemannen också veta flygplanets, position, höjd och färdriktning. Inom flyg-utbildning till privatflygcertifikat finns mantrat ”position, höjd, avsikt” som allmänflygaren med fördel kan använda vid upprop till flyginformationstjänst.

Ett annat återkommande misstag

Vad säger reglerna om AFIS?

Vid vissa icke kontrollerade flygplatser tillhandahålls flyginformationstjänst för flygplats (AFIS). Denna tjänst utövas av AFIS-enhet. Sådan enhet lämnar upplysningar av betydelse för luftfartyg angående känd flygtrafik, väderförhållanden samt förhållanden på flygplatsen. AFIS-enhet identifieras genom namnet på vederbörande flygplats följt av ordet "INFORMATION".

Numera är det även krav på färdplan vid flygning som berör AFIS. Du kan göra en förkortad färdplan över radio. En förkortad färdplan ges oftast genom att berätta antalet personer ombord, avsikt och ibland även information om bränsle.

Det är även krav på att du har dubbelriktad radioförbindelse inom TIZ och TIA (flyginformationsluftrum). Även om luftrummet per

definition klassas som så kallad G-luft så är alltså ändå krav på radio.

En stor andel, nära hälften, av Sveriges bemannade flygplatser har i dag någon form av AFIS-tjänst. Kom ihåg att du som pilot har ansvar att rapportera din position och dina avsikter. Kom också ihåg att en AFIS-tjänsteman inte får ge dig klareringar eller förslag. Du måste istället själv bestämma hur du vill göra med hänsyn till den information du får. Det är utvecklande och utmanande att behöva bilda sig en trafikbild inför till exempel en inflygning. Detta sker på samma sätt vid okontrollerade fält med flera flygplan.

I gengäld får du hjälp med väderinformation, uppföljning, alarmeringstjänst, trafikinformation och så vidare av AFIS-tjänstemannen. AFIS kan blandas med vanligt torn. De åtskiljs då med olika öppettider.



är enligt Petter att glömma att rapportera avsikt om högersväng efter start. Flyginformationstjänst är enligt definitionen inte kontrollerad luft, vilket innebär att alla svängar måste företas till vänster i närheten av flygfältet. Men Sverige har utfärdat ett undantag från detta förbud för just flyginformationstjänst. Det gäller bara om piloten meddelar avsikten om högersväng i förväg.

Viktigt med förberedelser

En annan AFIS-tjänsteman vi pratat med tycker det är viktigt att alla som flyger briefar sig väl, läser NOTAM och går igenom AIP. Det är viktigt att försäkra sig om att det går att använda ett flygfält, och genom de publikationer som finns på internet går det att bilda sig en helhetsbild. Arvidsjaur byggde i somras om banan, en information som fanns att läsa i NOTAM, men ändå var det några missar. Det blir som tråkigast för den som begett sig ut på resa – oftast får besättningen vända om eller flyga till ett annat flygfält. I värsta fall kanske

bränslesituationen gör att det blir farligt. Vi får också veta att informationsansvaret under luftrummet också faller på AFIS-tjänstemannen. Ibland passerar det trafik under det luftrum som kallas för trafikinformationsområdet (TIA), vilket är en motsvarighet till terminalområde (TMA) under AFIS-tjänst. Det finns inget formellt krav på denna trafik att ropa upp tornet om du flyger under ett TIA, men det finns mycket information att få om du gör det. Utanför luftrummet upphör dock AFIS-tjänstemannens område, och då finns istället Sweden control för hjälp.

Ännu ingen radar

Petter återkommer ständigt under vår besök till poängteringen att AFIS-tjänstemannen är där till pilotens hjälp. Genom att få information från flygplanet så kan tjänstemannen också göra flygningen för besättningen säkrare och enklare. Utöver den direkta informationstjänsten kan också AFIS hjälpa piloter med uppföljning och alarmeringstjänst (om något skulle hända dig under flygningen),

öppning och stängning av färdplan och ge väderinformation.

Däremot finns det begränsningar. Exempelvis får AFIS-tjänstemän ej använda sig av radar, vilket gör att piloter inte kan få vektorering eller positionsbestämmelser med hjälp av sin transponder. Dock är en nationell utbildning på gång, som ska låta AFIS-tjänstemännen utnyttja radarsystemet på de flygplatser som har detta installerat. Just Arvidsjaur är först ut med att genomföra utbildningen, och Petter själv har deltagit. Tillståndet att använda radarsystemet väntar dock på sig ytterligare.

Tills vidare finns det alternativ, om ett flygplan till exempel skulle flugit vilse. På den välutrustade instrumentpanelen framför sig har Petter en så kallad "pejl", som visar riktningen till det flygplan som sänder på radiofrekvensen. Vi tittar på den under en stund, och när flygplanet i varvet ropar upp svänger den digitala visaren upp i en ny riktning. Siffrorna 116 dyker upp i mitten på instrumentet. Petter pekar därefter på de lappar som

sitter påklustrade runtomkring på tornets fönsterbalkar – minnslappar som visar de olika magnetiska gradtalen. Med ens blir det för mig lättare att hitta trafiken, som jag hittar på en kort final.

Denna radionavigeringsmetod kallas för VDF-pejling (VDF står för very high frequency direction finding). Den kursangivelse som visas på instrumentet kan läsas tillbaka till flygplanet. Piloten kan därefter styra upp på kursen och på så sätt ta sig till flygfältet. Den pålästa känner till denna kurs som QDM, som utläses som Q-D-Martin.

Det tål att poängteras att alla flygplatser inte är utrustade med VDF-pejl, men är du vilse så går det alltid att ropa upp och göra ett försök. Att ”begära Q-D-Martin”, som det på fraesologispråk kallas, kan vara en räddare i nöden om du är riktigt vilse.

AFIS-tjänstemän får inte heller föreslå färdväg eller lösningar på konflikter. Det är en helt renodlad informationstjänst som ges till luftfartyget. Till exempel får du bara information i vilken riktning du har trafik, men AFIS-tjänstemannen

får ej föreslå hur du ska svänga för att undvika trafiken. Det finns däremot tre undantag då du ändå kan få förslag under informationsstjänst: Om flygplanet bör åka till väntläge eller hålla på plattan, eller vid förslag om användning av bana med hänsyn till vind och förhållanden.

Våra kollegor i etern

Petter tar upp telefonen och trycker in sändningsknappen. Han frågar flygplanet som ligger söder om fältet om deras avsikt är att kvarligga i TIA, och får det bekräftat. Några minuter senare kommer ett nytt upprop från samma flygplan – avsikten är nu att återkomma för landning. Petter ger information om att två flygplan ligger i trafikvarvet, och fem minuter senare susar även det tredje planet förbi tornet på väg in för landning. Klockan närmar sig åtta. Solen går börjar gå ner och vinden har om möjligt blivit ännu lugnare. Om en timme kommer Petter att stänga ner för dagen, släcka banbelysningen och larma på i tornet.

Det är spännande att ha fått vara i tornet,

för även om jag gjort några blyxtvisiter under min flygutbildning är det skönt att nu ha suttit med en längre stund och tittat.

Tornet är på sätt och vis den magiska platsen vi piloter så sällan ser, men som vi så ofta kommer i kontakt med. Det slår mig igen hur hemtrevligt och välstädat det är, hur kaffemaskinen står inbjudande på ett lagom avstånd från den högteknologiska utrustningen som är kopplad till flygplatsens virrvarv av lampor, radiomottagare, radarmaster och telefonlinjer. Petter själv utger en mycket trevlig och avslappnad atmosfär. Jag känner själv att det kan tyckas nästan en kliché, som ett försök till att beskriva en utopi flygledare och piloter emellan. Men jag känner mig trots allt bekväm och säker med att ha ett ansikte på rösten jag så ofta talar med. En vacker dag kan det vara Petter som tar emot ett nödmeddelande från mig, eller hjälper mig hem om jag flyger vilse – allt från denna upphöjda plats. En plats som på sätt och vis också är ett med lufthavet. Det känns hemtrevligt. Säkert. Och lugnande.



I takt med att flygplanen studsar flyttar Petter runt de så kallade ”stripparna.” Här ses strippar som används av en flygledare.

Pejlutrustningen kan vara en räddare i nöden för den vilsna piloten. Kom ihåg att även AFIS kan hjälpa till med pejl.



Vindens verkan

Teorin bakom vindens verkan är något som tål att repeteras med jämna mellanrum. Ett flygplan rör sig genom ett lufthav i ständig rörelse. De flesta piloter känner till de faror som kommer med sidvind i samband med landning, men hur påverkar vinden oss i övriga flygfaser?

Detta kvartal ska vi avhandla en viktig kunskap för varje flygare – förståelse av vinden som företeelse. Om du tänker aktivt på vinden och vindens inverkan under flygning, så kommer du snart märka att du utvecklar ett, på sätt och vis, sjätte sinne för dess inverkan på flygplanets färdväg och aerodynamik. Extra viktigt blir detta i närheten av terräng, och när flygplanet befinner sig nära marken.

Först och främst är det viktigt att skilja på att flygplanet rör sig med en hastighet över marken, så kallad markfart (groundspeed), och en hastighet i luftpaketet. En vanlig jämförelse är ett tänkt vattendrag som du skickar en jämn vattenström igenom. Låt oss säga att vattnet strömmar med en hastighet av fem knop. En lax som vill simma uppströms, måste då simma med

en hastighet större än fem knop. Vid fem knops hastighet är fiskens bana jämfört med omgivande terräng noll, även om hastigheten som fisken själv upplever är fem knop. Precis på samma sätt fungerar flygplanet i ett rörligt luftpaket. Kommer vinden från sidan, måste flygplanet också hålla upp in i vinden, för att röra sig i en rak linje fram till sitt mål.

Varför är vinden viktig?

Vindens inverkan kan tyckas vara trivial i de allra flesta fall. Dock finns det flera viktiga faktorer som bör beaktas, speciellt dagar när det blåser med stor styrka.

Vid navigeringsflygning blir färdsträckan längre i motvind. Det ställer krav på noggranna bränsleberäkningar baserade på tiden det faktiskt tar att flyga en viss sträcka. Här kan det ibland vara en fördel att välja höjder som har mer fördelaktiga vindar. I den låghöjdsprognos som LFV utger finns det uppgifter om vinden vid marknivå, på 2 000 fot, FL 50 och på FL 100 (FL = flygnivå). Har ni ett modernt flygplan utrustat med glasskärmar, exempelvis Garmin 1000? Då går det att aktivera en vindpil med uppgifter om riktning och

styrka. Flygplanets dator räknar ut dessa faktorer med hjälp av information från den inbyggda GPS:en.

Motorstopp och vindens verkan?

Av större värde är att betänka flygplanets påverkan av vinden vid ett eventuellt nödfall. Vissa dagar är det inte ovanligt att det blåser så mycket som 30 till 50 knop på högre flyghöjder. De flesta allmänflygplan har en fart för bästa glidtal på cirka 60 till 70 knop. I rak motvind kan det under vissa förutsättningar innebära att flygplanet nästintill står still.

Kom ihåg att farten för bästa glidtal endast berör flygplanets väg genom luftmassan. Om du hittar ett bra nödfält i vindens riktning, kan det i starka vindar vara fördelaktigt att höja farten något över fart för bästa glidtal för att nå fram. Detta är en konst som kräver upprepade träning och känsla för flygplanets flygväg i stark vind. För att få mängdträning kan du sjunka med glidflykt (motorn på tomgång och med fart för bästa glidtal) då och då när du är ute och flyger. Som en extra fördel blir du duktig på att snabbt och utan problem inta fart för bästa glidtal.



Turbulens i fjällterräng kan vara ödestiger. Avstå från att flyga i fjällterräng dagar när det blåser kraftigt, då det kan finnas kraftiga nedsvep och svår turbulens i området.

Vid motorstopp är det viktigt att hitta sitt så kallade utgångsläge, en intränad höjd tvärs sin sättningspunkt på nödlandningsfältet. Kom ihåg att flygbanan efter utgångsläget i stark motvind kommer att påverkas kraftigt, och att det kan bli svårt att nå fram till fältet ifrån ett ”vanligt” trafikvarv. Betänk därför vindsituationen noggrant innan flygning – alternativt i samband med att du väljer ditt nödlandningsfält. Försök få in detta som rutin i alla nödlägesövningar, precis på samma sätt som du gör nödchecklistan på rutin. Om du vet att det blåser kraftigt så finns möjligheten att svänga bas tidigare och använda klaff och flygbana för att korrigera din glidbana närmare sättningspunkten. Detta är en faktor du kan betänka redan på marken när du uppdaterar dig om vädersituationen.

Vindens övriga verkan

Om du flyger i kuperad terräng finns det stora chanser att du med jämna mellanrum stöter på turbulens nära bergstoppar. Vinden skapar turbulens nedvinds från en bergstopp. Det beror på att luften böjer av och hamnar i vertikal, turbulent rörelse när den stöter på terräng. På vindsidan strömmar luften mer

oberört, varför det ofta kan vara fördelaktigt att ligga på vindsidan av en bergstopp. Ska du flyga nära bergstoppar, försök göra dig en bild av var vinden kommer ifrån, och var du bör placera ditt flygplan med hänsyn till den turbulens som uppstår. Försök ”se” var turbulensen uppstår. Naturligtvis går det att helt undvika turbulensen genom att ligga på en (med marginal) högre höjd än bergstopparna.

Även andra föremål, som skogspartier, byggnader och andra större hinder påverkar vinden och skapar så kallad mekanisk turbulens på läsidan. Detta kan få ödesdigra konsekvenser nära marken, till exempel i samband med landning på ett flygfält med stora skogspartier i närheten av landningsbanan. Ligger det också kullar och berg i flygplatsens närhet bör du vara extra uppmärksam på nedsvep och turbulens. Ofta finns vanligt förekommande vindproblem medtagna i Svenska Flygfält. Ett bra exempel på detta är Siljansnäs flygplatskort – som du med fördel kan studera. Försök på flygplatskortet se varför den mekaniska turbulensen uppstår i de vindförhållanden som uppges.

Vid starka vindar skapas det också

turbulens i hela gränsskiktet – den del av luftpaketet som påverkas av den ovan beskrivna mekaniska turbulensen. Vid starka vindar kan detta luftpaket vara så ”tjockt” som 2 000 till 3 000 fot. Upplever du obehag eller problem med att flyga på dessa höjder går det oftast att stiga bort ur turbulensen.

Väntläge

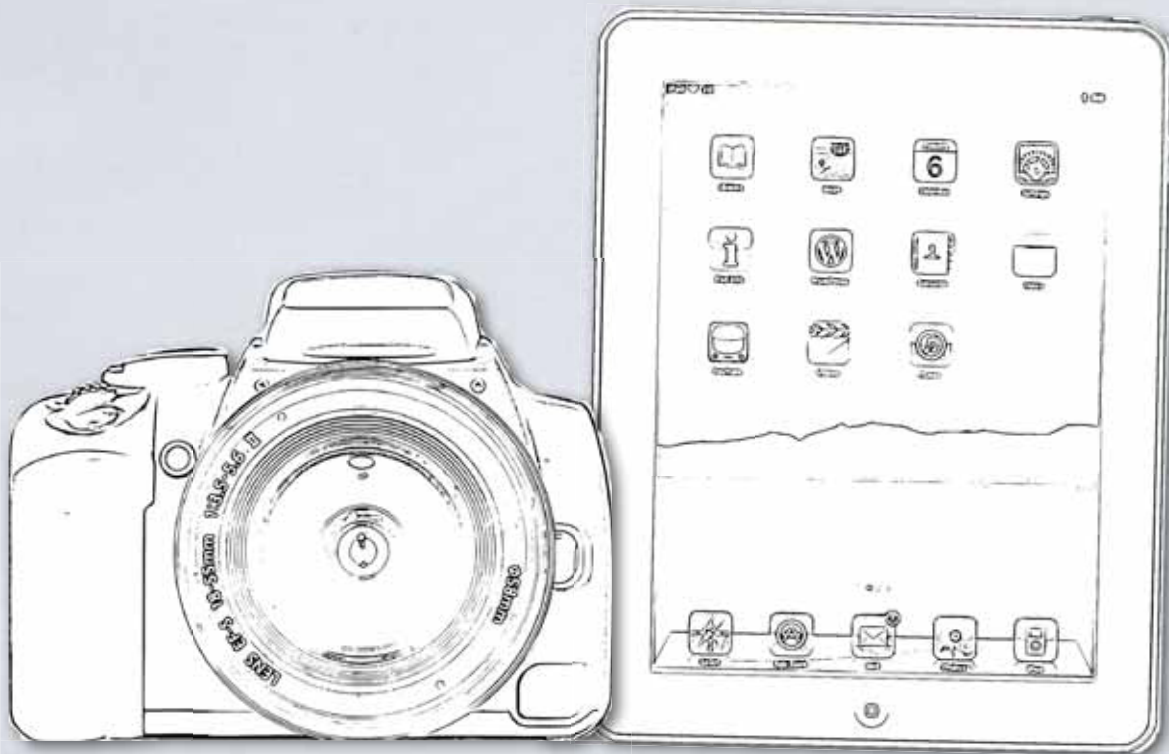
Ett annat läge då vinden spelar stor roll är vid bibehållande av väntläge. Kom ihåg att du ska försöka ligga kvar så nära det går vid ditt eller av tornet valda väntläge. Detta för att du ska hålla dig över ett specifikt geografiskt läge, men också för att övrig trafik i samma väntläge också ska kunna se och enkelt följa din flygbana i luften. Du måste se till att flygplanet ligger längre i motvinden, för att på så sätt inte driva för nära väntläget. När flygplanet väl svänger upp i medvind, kommer du att driva bort från väntläget. Lösningen är att anpassa bankningsvinkeln med hänsyn till vinden – en lägre bankningsvinkel krävs i direkt motvind, och normal bankningsvinkel bör hållas i medvind (banka aldrig mer än normala vinklar, för att undvika stall och oväntad höjdförlust).

Text: Martin Trankell



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B



TBOS ♥ IPAD

FFK:s bildöverföringssystem tag bild och sänd (TBOS) är på väg att få sig en rejäl förbättring. Tidigare har en bärbar dator tillsammans med ett bredbandsmodem behövs för att kunna direkt leverera spaningsbilder från luften. Nu är ny teknik på väg in i cockpit – i form av iPad.

Även om utvecklingen av TBOS har varit fortlöpande, har det rapporterats en del problem med tillförlitligheten i överföringen i samband med Bluetooth-tekniken i de nyare systemen. Systemen må ha blivit mindre sladdbetonade, men datorerna är fortfarande tunga och otympliga att hantera i cockpit.

Den nya TBOS-plattformen, som är under utveckling, kommer istället att använda sig av en Apple iPad – alltså en läsplatta. Fördelarna med att använda läsplattor är många. Dels är enheterna små och lätta, och har en mycket bra batterikapacitet. Dessutom behövs inga externa enheter i form av modem och GPS. Den tekniken är redan inbyggd i enheterna. iPaden själv kan också hantera den geografiska och tidsmässiga bestämningen av bilderna med hjälp av den inbyggda GPS-mottagaren. Ihopkopplad med en systemkamera från tillverkaren Sony blir systemet lätt att

hantera men ändå en kraftig resurshöjning inom FFK.

I det nya systemet finns det möjlighet att även att lagra flygplanets hela flygrutt, vilket går att ladda upp till TBOS-servern. Där kan myndigheter och andra uppdragsgivare se vart flygplanet befunnit sig, och var bilderna är tagna utefter färdvägen.

Modern teknik för en modern flygkår

Utbildning i det nya TBOS-systemet kommer att ske lokalt i länen, med stöd från kårstaben. En utpekad TBOS-ansvarig i varje flyggrupp utses, som har kontakten med kårstaben och ansvarar för till exempel uppdateringar.

På sikt är förhoppningen att varje FFK-flygning ska kunna få TBOS-förmåga. Rent teoretiskt skulle också iPad kunna användas i en mängd andra ändamål. Till exempel skulle uppdaterade föreskrifter, instruktioner och regler direkt kunna uppdateras över

internet. Navigationshjälpmedel och väderinformation skulle kunna laddas upp under ett uppdrag. En ihopkoppling med moderna mobiltelefoner är också möjlig.

Annat på gång inom IT

Utöver TBOS arbetar kårstaben med att förenkla uppdateringen av medlemsuppgifter och rapportering. Även statusen på FFK:s avtalsflygplan finns numera i ett webbaserat system som förenklar kontrollen inför flygning.

Allt detta är en del av flera steg mot att utveckla en ny, gemensam webbplattform inom FFK. På denna plattform ska gemensamma funktioner för planering och information finnas. En egen lagring av dokument är planerad, där även driftfärdplaner kan komma att inkluderas. Målet med satsningen är att göra det enklare att kommunicera, planera och genomföra övningar inom FFK.

Text: Martin Trankell