



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 4 - November 2013

Höstövningar med FFK

Över Atlanten + Sommarens ungdomsläger + Daglig inspektion



I DETTA NUMMER

FFK-Nytt

Tidning för Frivilliga Flygkårens medlemmar och samarbetspartners
Ansvarig utgivare:
Lars-Göran Johansson
ISSN 1654-6105

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

SUPER SOMMAR MED YOUNG PILOTS
Lars-Göran Johansson

Den här veckans innehåll är rikligt varierat för att erbjuda en spännande och varierad läsning. Det är ett nummer som innehåller mycket intressant och varierande innehåll. Det är ett nummer som innehåller mycket intressant och varierande innehåll. Det är ett nummer som innehåller mycket intressant och varierande innehåll.

Årets ungdomsläger blev återigen en rekordsaga. Runt om i Sverige anordnades ett tiotal läger med hundratals ungdomar som deltagare. Vi kör en resumé och passar på att blicka framåt mot 2014.

12

FFK Kårstab

Flottiljvägen 4,
611 92 Nyköping
Stockholm/Skavsta
Flygplats
Telefon vxl 0155-20 90 90
Fax 0155-289977
Mail: ks@ffk.se
Hemsida: ffk.se
Styrelsen har sitt säte i Nyköping

Daniel Wetterström har meningen på släp. Han arbetar som bogserpilot och är en av de få piloterna i Sverige som sysslar med reklamflyg.

16

Meningen på släp
Text: Martin Trankell
Foto: Daniel Wetterström och Sofia Mållgård

Daniel Wetterström satsar på flyget. Just nu bygger han timmar genom att göra något som är så förorening - att dra reklamflyg åt ett svenskt brakarflygförbund. Vi träffade Daniel och hörde hur livet som bogserpilot ser ut.

Bidrag från läsekreten välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. Lämna gärna material fortlöpande. Sista dag att lämna material till nästa nummer: 26 januari 2014

ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHEFEN HAR ORDET
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 YOUNG PILOTS SATSAR PÅ MÅNADSAKTIVITETER
- 8 NYHETER
- 10 FOTOTEMA MAKRO
- 12 YOUNG PILOTS SOMMARLÄGER 2012
- 14 ÄLSVBORG SIKTAR HÖGT
- 16 MED MENINGEN PÅ SLÄP
- 18 FERRYFLYGNING ÖVER ATLANTEN
- 25 PROFILPRODUKTER FRÅN FFK
- 26 FLYGSÄKERHETSTEMA DAGLIG TILLSYN
- 28 REKORDSTOR HEMVÄRNSÖVNING I MÄLARDALEN

ACROSS THE POND

Att flyga över Atlanten är inget du bara gör. Det fick FFK-Nytt redaktör erfara när han deltog under en flygverens av ett svenskt flygplan till Kalifornien i USA tidigare i år. Detta är en berättelse om de stora krav som ställs på en sådan resa, men också hur pilotlivet på många sätt är underbart och häpnadsväckande, och hur det gång på gång lägger grunden till en förändrad syn på de häpnadsväckande naturundervärk som växlar i världen.



Bild framsida:
Hösten har snart passerat - men så vacker den var. Här avbildad från vänster bas på Avesta flygfält i Dalarna.
Foto: Martin Jonsson

18

Vi åkte på Ferryresa över Atlanten. Läs mer om den långa och strapatsfyllda flygningen i mitten av tidningen.

Kårchefen har ordet

FFK – Vår organisation

Vad säger "Frivilliga Flygkåren" för dig? Hur vill du att FFK ska vara? Motsvarar FFK dina förväntningar? Vad du än svarar på frågorna så blir inte FFK bättre än vad vi gör det till, tillsammans.

På FFK:s återkommande stämma som går av stapeln i Eskilstuna 24 till 25 maj nästa år kan du som medlem göra din röst hörd genom motioner och via länens representanter. Där får vi på kårstaben, via styrelsen, våra riktlinjer för närmaste åren.

Vi på kårstaben arbetar nu efter tre ledord:

- Enkelhet
- Glädje
- Förebild

Det ska vara enkelt att gå med i FFK. Vi ska försöka minimera allas administration så långt vi kan utifrån de regler som finns. Vi ska vara tydliga i det vi gör. För att vara tydlig behövs oftast en enkelhet.

Det ska vara roligt att vara med i FFK. På våra övningar ska vi ha kul men det ska också vara lärorikt. Har vi som medlemmar kul så kommer vi också att lära oss mer och bli ännu bättre. Då blir det enklare och vi kan bli bättre förebilder.

Alla FFK-medlemmar bör vara en förebild för andra personer – erfarna som oerfarna. Vi ska vara mot andra som vi vill att de ska vara mot oss. Som förebilder känner vi en stolthet över att vara FFK-medlemmar. När vi utför våra flygningar ska vi göra det på ett sådant sätt att andra ser upp till oss för vad vi gör och för vad vi åstadkommer. I FFK:s värdegrund står det att vi ska respektera alla och alla behandlas likvärdigt. Tjejer, killar, unga som gamla, rika och fattiga och så vidare ska respekteras och inte behandlas nedvärderande. Vi ska stötta varandra för att göra dina vänner och samtidigt flygvärlden bättre. Gör vi det är vi de förebilder alla önskar att de vore.



Ett annat sätt att vara en förebild är att vi alltid ser representativa ut när vi är ute och flyger. Det innebär flygoverall, M90-uniform eller blå FIG-tröja. Kläder som visar att det är FFK som är ute och flyger. Kläder är en del av att känna tillhörighet – som en del i familjen FFK. Därför kommer vi att sälja en del nya profilkläder. Det rör sig om jackor, tröjor och skjortor i första hand. Detta kommer att finnas i den nya webshopen på vår hemsida tillsammans med andra saker.

Jag är stolt! Stolt över att vara en del av Frivilliga Flygkåren. Stolt över vad vi åstadkommer. Vad ni som medlemmar uträttar för samhället. Jag hoppas att alla medlemmar känner sig stolta över att vara just FFK:are, för nu går vi in i ett nytt år med nya möjligheter. Ett år där vi kan visa att vi är så bra som vi säger. För även om 2013 har varit turbulent för oss då vår trogne ledare hastigt togs ifrån oss har NI visat att FFK som organisation är att lita på. Så tack till er alla som jobbat i det tysta så att verksamheten fungerat.

Nu ser vi fram emot 2014 – Ett flygets år!
Lars-Göran

Meddelande om

FFK RIKSSTÄMMA 2014

FFK Styrelse har beslutat att FFK Riksstämma kommer att hållas helgen 24-25 maj 2014. Platsen för riksstämman blir Eskilstuna.

*Detta utgör det meddelande som föreskrivs i § 8
GRUNDSTADGAR FÖR FRIVILLIGA FLYGKÅREN – FFK*



Nytt år

När det är nytt år vill vi på kårstaben att ni skickar in era flygtider för 2013. Använd vårt formulär som kommer tillsammans med julbrevet. Skriv tydligt eller mejla till oss de uppgifter vi behöver.



Hemsidan

Vi har i dagarna fått en ny hemsida. Den tycker vi är tydligare och enklare att använda än den vi hade tidigare. Dessutom har vi fått med några funktioner som gör det enklare för er i länen. Anmäl er övning direkt på hemsidan via ett webbformulär så kommer den alltid till rätt person. Flygplanslistan har vi gjort tydligare vilket gör det enklare för er att se om planen är ok innan ni ska ut och flyga. Dokumentarkivet har också fått en ansiktslyftning. Det är nu lättare att hitta de dokument man söker. Den största förändringen är vår nya webbutik. Här finns våra profilprodukter som du som medlem kan köpa.



GÅ MED I HEMVÄRNSFLYGET

- Behovet av nya hemvärnsflygare kvarstår – gärna kvinnliga. Kontakta närmaste gruppchef eller länsflygchef. Dessa lämnar sedan sitt förslag till kårstaben för fortsatt handläggning av utbildning och avtalsskrivning.
- Från och med 2014 kommer antagningsrutinerna att förändras. Det är därför extra viktigt att vara ute i god tid för att inte tappa tempo i rekryteringen. Formalia, intervjuer och grundläggande soldatutbildning för frivilliga (GU-F) och andra utbildningar ska hinna göras i tid.
- GU-F är två veckor lång. På schemat står sjukvård, vapentjänst, skyddsvaktstjänst och fälttjänst, samt teoretiska pass om soldatreglerna och Försvarsmaktens värdegrund.
- Läs om hemvärdet på hemvarnet.se



UNGDOMEN

Under november månad bildades ytterligare en sektion i länsflygavdelningen i Älvsborg (P-län). Även tidigare under hösten har vi fått en YP-avdelning i Norrbotten (BD-län). Vi vill välkomna de nya grupp-erna i vår gemenskap.

Tack vare våra fina flygläger i somras är det flera län som nu börjar få in ungdomar men som saknar en YP-grupp som har en verksamhet. Vi från KS önskar få kontakt med er som kan tänka er att hjälpa till för att få igång en fungerande YP-grupp i ert län. Hör av er till Johanna

Wintzell johanna@youngpilots.se eller till oss på kårstaben.



VIKTIG INFO FRÅN FLYGCHEFEN

FFK-PFT

En FFK-PFT kan endast göras av en av FFK-kårstab godkänd lärare. Kårstaben sänder listor med uppdrag till FFK-lärare som genomför FFK-PFT med berörda piloter i FIG, SIG och HV. Det är dock viktigt att du som pilot följer upp att du är behörig att flyga. Det innebär giltigt certifikat, medical och klassbehörighet men också en FFK-PFT eller PC de senaste 365 dagarna. Du kommer att se när du gjorde din senaste PFT på ditt nya medlemskort som skickas i december. Har du inte aktuell PFT så kontakta kårstaben för att ordna med en FFK-PFT.

- PFT kan ersättas med en PC. Sänd in första sidan av PC-protokollet till KS.
- Under FFK:s interna flygoperativa utbildningar integreras FFK-PFT i utbildningen, som exempelvis lågflyg, spaningsflyg, kraftledning, formation med mera.

12-års motorer

På hemsidan har vi tidigare skrivit att en motor inte får vara äldre än 12 år för att få användas i FFK:s tillståndspliktiga verksamhet. Detta gäller inte längre och texten är borttaget från hemsidan. FFK sätter inga andra krav på kalender- eller gångtid än vad ordinarie regelverk specificerar. CAMO avgör om en flygmaskin är luftvärdig och kan användas i tillståndspliktig verksamhet. Ett meddelande har gått ut till samtliga CAMO med information om detta.



Det händer att personalen på kårstaben är lediga. För att ditt ärende inte ska bli liggande så är det viktigt att använda våra gemensamma e-postadresser för att skicka in exempelvis uppdateringar av certifikat och flygrapporter. Genom att skicka uppgifter på ”rätt” adress underlättas kårstabens arbete mycket och vi kan snabbare hantera ditt ärende. Dessa e-postadresser bevakas alltid. En lista finns på vår hemsida under ”Kontakt - Kårstaben” och kommer här som en påminnelse:

flygrapporter@ffk.se - Flygrapporter

rapporter@ffk.se - Störningsrapporter / ASR

medlem@ffk.se - Medlemsinformation, cert, flugna timmar med mera.

ovning@ffk.se - Övningssinformation, planerade övningar, rapporter med mera.





MEDLEMSFÖRMÅNER

- Utbildning till lediga befattningar i någon av de flyggrupper som arbetar för samhällets beredskap eller försvarsmakten. För de placerade tillkommer sedan vidareutbildning och övning i aktuell befattning.
- Rabatt på prenumeration av Flygrevyn. Ditt förmånspris som FFK-medlem ser du i julbrevet med ditt nya medlemskort som kommer i december. Viktigt att du skriver ditt FFK-medlemsnummer, namn och adress på betalningen till Flygrevyn.
- Förstärkning av ditt försäkringsskydd under deltagande i FFK-verksamheten.
- Rabatt på utvalda produkter PilotShop Hangar 11-29.
- 10% rabatt på klockor hos Torgoen



Landningsavgift på Skavsta (ESKN)

Skavsta flygplats har sen ett tag infört en landningsavgift som tas ut för alla landande flygplan.

Om du ska besöka FFK, är du undantagen och behöver inte betala någon landningsavgift.

Tidigare räckte det med att Kårstaben rapporterade vilka flygplan som varit på besök. Nu går inte detta längre!

Flygplatsen kräver nu föranmälan för att man ska slippa betala landningsavgiften.

Ta kontakt med tornet eller Kårstaben innan ni kommer så du slipper en onödig avgift.

PLATSANNONS

Young Pilots (YP) behöver förstärka sina resurser på kårstaben. Vi söker dig som vill jobba med att utveckla YP. Viktigt är att du är social och kan arbeta självständigt. Du förväntas ha mycket kontakt med medlemmarna runt omkring i landet. B-körkort är ett krav då det innebär en del resor inom landet. Erfarenhet från ungdomsarbete är meriterande. Jobbet är heltid med placering i Nyköping på kårstaben.

Skicka ansökan till FFK, Flottiljvägen 4 611 92 NYKÖPING, märk kuvertet med "Ansökan" eller maila till ansokan@ffk.se. Sista ansökningsdag är 15:e december.

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

Flygande medlemmar ska se till att kårstaben har en kopia av gällande handlingar:

- Certifikat två sidor (om baksidan är ifylld)
- Protokoll från senaste genomförd PC (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.

Personal på Kårstaben



Lars-Göran
Kårchef
0155-20 90 91
lg@ffk.se



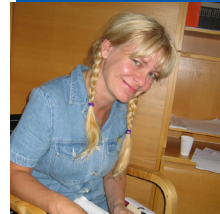
Ulf
Stf. kårchef
0155-20 90 92
uffe@ffk.se



Hans
Flygchef
0155-20 90 97
hans@ffk.se



Daniel F
Stf. flygchef
0155-20 90 95
forsberg@ffk.se



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



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



Hannele
Adm. uppdragsflyg
0155-20 90 96
hannele@ffk.se



Daniel J
Mil. kontakter
0155-20 90 98
daniel@ffk.se



Flygchefen

Hösten kom, men kom liksom av sig. Vi är i en period med snabba skiftningar i väder och ökad risk för både dimma och hård vind. Har du koll på läget?

Hösten är en fantastisk tid för flygning. Vackra färger och fantastiska dagar med hög och klar luft, men även dagar med snabba skiftningar i väder, ökad risk för dimma och inte minst snabba förändringar av vind. Det gäller att hålla koll, inte bara på aktuellt väder när vi ger oss ut på en flygning, utan även det förväntade vädret ett par timmar senare. Så här på hösten och vintern kan skillnaderna vara mycket stora.

Har du med dig FFK:s TBOS-iPad (och det har du väl?) när du ska ut och flyga, så har du ett bra verktyg för att läsa TAF och METAR. Alla FFK:s paddor har applikationen AeroWeather installerad. Det är en applikation som ger dig alla uppgifter du behöver för väder och inte minst vindriktningen i förhållande till aktuella banor. Leta upp den flygplats du är intresserad av. Under METAR och TAF hittar du en ruta som heter "Banor". Här ser du direkt motvinds och sidvindskomponenterna för flygplatsens olika banor.

Även om en TAF visar att väder och vind är inom gränserna, så kan vinden ändras med upp till tio knop, och vindriktningen upp till 60 grader, utan att meteorologen eller flygledaren utfärdar en ändring. Blåser det redan hårt kan din flygning lätt komma över gränsen för vad som är lämpligt för våra flygmaskiner. Är du det minsta osäker på väderutvecklingen, ring meteorologen! Tidigare fanns MetOffice både i Stockholm och Sundsvall, men tyvärr har man nyligen valt att lägga ned tjänsten i Sundsvall. Numret som du bör ha i mobiltelefonen hittar du bland annat i Svenska Flygfält. Metoffice Arlanda 08-517 887 51 (hela Sverige).

Hur är det med NOTAM? Jo tack ganska bra! Innan vi ger oss ut är det viktigt att vi läser aktuella NOTAM, både för flygplatsen och för sträckan eller området vi ska flyga i. Konsekvenserna av att inte läsa NOTAM kan bli stora.

Jag är säker på att den som flög till Skavsta under presidentbesöket ångrade att han inte läst NOTAM när två JAS



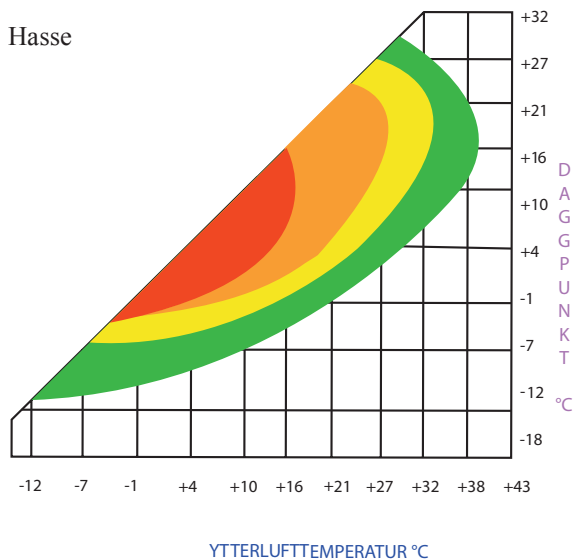
Gripen hann upp honom vid en av inflygningspunkterna! Kanske ångrade han sig ännu mer under polisförhöret som följde efter landning. Ett ganska onödigt misstag som lätt hade kunnat undvikas.

Även för NOTAM kan vi få hjälp av FFK:s TBOS-padda. I applikationen AeroWeather finns en knapp som heter "NOTAM". Klicka på den och du får en lista med alla NOTAM för flygplatsen. Observera dock att detta bara är NOTAM för flygplatsen. Vill vi ha alla NOTAM måste vi titta på LFV:s hemsida. (www.lfv.se/aismet) En liten hint! Paddan och Safari funkar utmärkt även för detta.

Under hösten och med det fuktiga och varma väder vi har haft under lång tid, ökar risken att drabbas av förgasaris. I Svenska Flygfält och på andra ställen finns en enkel och mycket bra lathund. Du känner säkert igen den.

Var extra uppmärksam vid temperaturer som enligt det välkända diagrammet nedanför kan ge förgasaris. Inte minst om du måste vänta på annan trafik och motorn går på tomgång eller efter en längre taxning på lågt varv. Risken är stor att du får förgasaris vid dessa tillfällen. Under flygning är det bra att slå på förvärmningen samtidigt som du gör din F.R.E.D.A:s check. (Fuel, Radio, Engine, Direction, Altitude)

Höst och vinter är en fantastisk tid att flyga men var lite extra uppmärksam på de risker som finns med väderomslag, dimma och förgasaris. En bra planering gör att du alltid har koll på läget!





Vinterskoj med Young Pilots

Traditionellt har vintern varit en lugn period för Young Pilots. Nu satsar länen dock på mer vinteraktiviteter och ungdomarna hoppas kunna träffas minst en gång varje månad. FFK-Nytt besökte YP-Västmanlands novemberträff och tjuvlyssnade på de kommande äventyren och planerna för just Västeråsgänget.

Young Pilots ordförande Andreas Eriksson beställer kaffe och tillbehör åt de närvarande på Café Grändens kvällsfik i centrala Västerås.

På agendan står främst planeringen av nästa veckas paintballbatalj, men också lite brainstorming kring länets rekryteringsbehov och framtidsplanerna. Just Västmanland är på många sätt en perfekt plats för flygaktiviteter. Här har alla ungdomar inom YP blivit hjärtligt mottagna av Västerås lokala flygmuseer, flygskolor och flygklubbar. Västerås flygklubb på Johannisberg flygfält har varit värd åt länets läger och Hässlö Flygförening på Västerås flygplats har länge varit en naturlig samlingsplats, för att nämna några exempel.

Dessutom ligger Dalarnas länsorganisation inte långt bort. Nu senast deltog Västeråsarna på flygdagen i Avesta. Nästa vecka kommer också två av Dalarnas ungdomar ner och skjuter färg på Västeråsgänget. Må bästa lag vinna!

Traditionell julfest

Diskussionen går sakta men säkert över till planeringen av vintern och våren. Förra året anordnade YP-Västerås en riktigt lyckad julfest på flygmuseet och alla vill i år se favorit i repris. Den största diskussionsfrågan verkar vara att bestämma vart själva middagen ska hållas – på Hässlö flygplats finns det så mån-



Foto: Andreas Eriksson

ga ställen att försöka boka att det är svårt att välja. Alla är överens om att flygmuseet är fint och i flygmiljö, om museet kan tänka sig att ställa upp. Dessutom finns flygföreningen och Hässlös intresseorganisations lokaler. Arbetsuppgifterna delas ut och alla ska återkomma på Facebook senare.

Utöver julfest ser alla fram mot den traditionella semmelbakardagen som närmar sig. Det är med andra ord knappast bara flyg som står på schemat när vinterhalvåret knackar på dörren. Men flygaktiviteter för våren står också högt på prioriteringslistan. Det har förts samtal om att delta som figuranter i de närliggande FFK-gruppernas övningar. Flygmuseet har också ett par toppenfina flygsimulatorer och alla hoppas att inom kort kunna få till lite fler flygpas för medlemmarna. Tanken med simulatorpassen är att bygga en grund med teorektioner om flygplanens instrumentering och därefter titta på hur det praktiskt hänger ihop i simulatören.

Sommarläger 2014

Rekryteringsbehovet är alltid ganska stort i Young Pilots. Främst handlar det om att synas – intresserade ungdomar finns det alltid men organisationen är ännu så pass ung att det handlar om att bli upptäckta. Ett sätt är att anordna läger. Västeråsungdomarna har tidigare haft två flygläger i länet. Just i år blev det ett uppehåll, men inför nästa sommar hoppas alla att det ska bli litet större sommaräventyr.

När mötet börjar gå mot sitt slut har vi alla sex runt bordet skrattat mycket. Mötet har gång på gång fryst när någon hittat en bra bild på iPaden, medtagen för att föra protokoll men som används lika mycket för att Googla flygbilder. En spontant avslutande kontroll av länets Facebookgrupp skvallrar ofrånkomligt om att både jag och FFK:s kårchef Lars-Göran sett informationen om paintballen nästa vecka. Ska vi inte vara med? Nästa år utmanar vi SP på en duell.

Text: Martin Trankell

USA tillåter elektronik ombord



Foto: U.S Government

Den amerikanska luftfartstyrelsen FAA har godkänt användningen av elektronisk utrustning under start och landning. Det handlar inte om ett fullständigt godkännande. Mobiltelefonens signal måste fortfarande hållas avstängd, men med den nya lagen är det numera tillåtet att läsa elektroniska böcker eller spela spel under tidigare förbjudna flygfaser som start och landning.

I ett meddelande som FAA skickat ut till amerikanska flygbolag anges information om hur flygbolagen ska gå tillväga för att tillåta passagerarna att använda elektronisk utrustning ombord under start och landning. Bland annat krävs extra utbildning av besättningen och bevis på att flygplanets instrument inte störs av användningen. Det kommer också krävas utökad information till passagerarna om hur större elektronisk utrustning (som exempelvis bärbara datorer) ska förvaras för att undvika skador under de kritiska flygfasererna.

En framtid i Europa?

Den stora anledningen till att mobiltelefoners signal fortsatt måste avstängd har sin grund i att en rad andra tekniska problem. Bland annat finns det tekniska problem med mobilmastsystemet som kan störas ut om mobiltelefonen är igång i ett flygplan som rör sig på hög höjd och i snabb fart.

Hurvida reglerna så småningom kommer att överföras till Europa är i dag osäkert, men den amerikanska satsningen blir utan tvekan ett startskott för en debatt även inom den europeiska luftfartsorganisationen EASA.

Förlös SAAB på gång?



Foto: Försvarsmakten/Stefan Kalm

Saab arbetar på en förlös form av JAS 39 Gripen. Innovationen kan ses som ett naturligt steg för ett företag som under flera år satsat på obemannad teknik – men också som en naturlig utveckling i en världsmarknad som allt mer strävar åt att förflytta piloten ut ur cockpit och ned till marken. Det går också hand i hand med Saabs tidigare strategier om att marknadsföra Gripen som en exportplattform.

SAAB har i många år marknadsfört JAS 39 Gripen som en exportplattform. För inte så länge spanns planer på att utveckla en hangarfartygskapabel Gripen åt Indien. Allt som allt baserar sig prototyperna på den testbädd som i svensk media kom att kallas "Super-JAS", en version som i mer tekniska ordalag är en vidareutveckling av de nu flygande typerna av Gripen-systemet.

Den nya obemannade versionen ligger på ritbordet, men går hand i hand med en världsmarknad som allt mer ställer krav på obemannad spaning och attack. Gripen-systemet har en unik fördel i sin förmåga att redan kunna utföra flera typer av uppdrag med en och samma maskin. Det skiljer den från exempelvis vissa motsvarigheter i det amerikanska flygvapnet, där det är vanligt med specialiserade, jakt, attack och spaningsflygplan. Även om den obemannade versionen främst ska engagera sig i spaning, finns det möjligheter att bestycka och även låta flygplanet delta som en del av en förlösad flyggrupp.

Det som väntar i Gripenfrågan är först och främst serieproduktionen av den nya versionen av Gripen, som är projekterad att levera färdiga flygplan år 2018.

Stängt när Obama flög

Luftrummet över stora delar av Mälardalen var stängt i ett stort så kallat restriktionsområde i samband med presidentbesöket från USA tidigare under hösten. Med undantag av ett par missöden flögs inget privatflyg inom det annars tungt trafikerade luftrummet. Men bland annat AOPA var kritiska till att stängningen delvis var villkorad och missgynnade vissa aktörer.

Trycket från bland annat Secret Service och andra amerikanska aktörer ska ha varit stort mot Transportstyrelsen. Beslut om att stänga luftrummet över östra de-

larna av Mälaren upp till 18 000 fot togs tidigt. AOPA gick strax innan besöket ut med ett ifrågasättande av att flygförbudet var villkorat. Till exempel tilläts ingen avancerad flygning i de yttre delarna av området, men vanlig flygning tilläts. På samma sätt hindrades bruksflyget från att flyga i utvalda delar av området – men vanlig privatflygning fick fortsatt pågå i dessa regioner. Över storstockholm rådde däremot ett totalförbud som gällde alla sorters flygning.

Nej till flygtrafik på Ärna

Kommunstyrelsen i Uppsala röstade i början av november nej till förslaget om kommersiell flygaktivitet på Ärna flygplats. Den satsning som pågått under flera år har haft som mål öppna den tidigare flygflottillen på Ärna och skapa förutsättningar för att ta emot bland annat lågprisflyg.

Flygvapnet äger förnärvarande Ärna och använder flygfältet som en övningsflygplats. FFK har tidigare deltagit vid vissa övningar på fältet, men aktiviteten har länge varit sporadisk. Flygplatsens eget aktiebolag har sedan 2004 drivit frågan om att bygga ut Ärna och skapa kommersiella förutsättningar för att ta emot exempelvis lågprisflyg. Affärsidén har varit att skapa ett alternativ för de passagerare som i dag nyttjar Arlanda för sina utlandsresor och samtidigt avlasta den stora grannflygplatsen. Ett motargument har varit det faktum att många Uppsalabor redan i dag arbetar på Arlanda.

– Uppsala behöver goda flygförbindelser. Men Uppsalas civila flygplats heter Arlanda. Det är också den externa arbetsplats där flest kommuninvånare



Bild: Erik Frohne

arbetar. Det är därför positivt att vi har nått den här blocköverskridande överenskommelsen. Nu kan Uppsala bejaka de jobb och den tillväxt som Arlanda skapar i stället för att försöka konkurrera, säger Erik Pelling, kommunalråd (s) till Flygtorget.se

Militär utbyggnad kommer

Verksamheten på Ärna är dock inte begränsad till kommersiellt flyg. Kommunen ser positivt på flygverksamhet

som hör till nyttoflyget, exempelvis polisflyg och kustbevakning. Tidigare har Regeringen också beviljat utbyggnader av bansystemet för ökad förmåga inom Flygvapnets aktivitet. Bland annat ska ett nytt inflygningssystem av typen ILS byggas, samt att banändor och plattor ska förstärkas. Sammantaget kan beslutet i kommunen ses som vägledande för vilken typ av aktivitet Uppsala helst ser på fältet – snarare än ett nej till all verksamhet.

Ryanair dömt till skadestånd

Flygbolaget Ryanair fälldes i en fransk domstol för att ha brutit mot Frankrikes arbetsmarknadslagstiftning. Skadeståndet, som utgörs av en summa på närmare 90 miljoner kronor, är ett resultat av att Ryanair hindrat personal från att organisera sig fackligt.

Domstolen anser att Ryanair brutit mot fransk lagstiftning och dömde flygbolaget att betala 86 miljoner svenska kronor i skadestånd. Dessutom dömdes Ryanair för att illegalt ha anställt personal via Irland och inte i Frankrike, för att undvika högre franska löne- och sociala kostnader.

Ryanair har figurerat flitigt i media under det senaste året och flygbolagets anställningsmetod har kommit i fokus. En stor andel av flygbolagets piloter är kontraktsanställda, vilket bland annat innebär att piloterna endast får betalt



om en flygning genomförs. Ryanair har också möjlighet att utan förvarning upphöra med att ge de kontraktsanställda piloterna uppdrag, något som oroar de anställda som organiserat sig fackligt.

EU bevakar flygplatsavtal

Utöver Ryanairs anställningskultur håller EU ett vaksamt öga på flygbolagets samarbeten med flera europeiska

flygplatser. Det har länge funnits ett stort intresse för regionala flygplatser att locka till sig Ryanair. EU ska nu undersöka om flygbolaget fått ekonomiska bidrag på två spanska flygplatser. Det skulle ses som en olaglig statlig finansiering av flygbolaget till en destination som inte innefattas av glesbygdsregler.

Text alla nyheter: Martin Trankell

MAKRO

FLYGSVERIGE I FOTO

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

1 Hösten är här: Hösten får inte avskräcka från flygning – även om dimman ofta sätter stopp. SE-KTT syns här landa på Roslagens flygfält Mellingeholm i Norrtälje.
Foto: Dmitrij Karpenko

2 Ballongtur: Chalmers stiger ibland till skyarna i denna ballong som tillhör Calmers Ballong Corps. Hösten var inget undantag för Chalmeristerna som har som mål ett flyga så mycket som möjligt när det är väder och säsong.
Foto: Carl von Rosen Johansson

3 Rött och gult: Det är svårt att inte ta en bra bild med höstens färger sprakande i rött och gult – det sade fotografen Martin Jonsson när han skickade denna bild till redaktionen. Men vi tror nog att fotografen också drog sitt strå till verket i denna otroligt vackra flygbild. På bild syns Avesta Flygklubbs Samburo över ett höstigt Sverige.
Foto: Martin Jonsson

4 Fläkt på Hedlanda: Young Pilots besökte under sommaren flygdagen på Hedlanda. Flygningen till flygdagen skedde tillsammans med piloter från FFK som flög ungdomar och flygplan för att bevittna en dag fylld med flyg. Andreas Eriksson från Young Pilots Västerås hamnade själv på bild när han försökte få en närbild på en av hedersgästerna till flygdagen – ambulanshelikoptern.
Foto: Jonas Wettergrund

5 Torrbrand: Som FFK-Nytt under sommaren berättat har det i år varit rekordtorrt och varmt. Resultatet kommer visa sig i brandflygningssiffrorna när FFK summerar året som gått i kommande nummer. Under tiden bjuder vi på denna fantastiska flygbild. Lägg märke till brandbilen i högerkant.
Foto: Dmitrij Karpenko

1



2



3



4



5



SUPERSOMMAR MED YOUNG PILOTS

Text: Johanna Wintzell

Ännu en gång har Young Pilots haft en supersommar med så mycket som tio ungdomsläger som har anordnats runt om i landet. Från Sjöbo i söder till Luleå i norr har fler än 150 ungdomar fått testa på att flyga, träffa nya vänner och knyta framtida kontakter.

Först ut i år var YP-Dalarna med lägret i Mora där ungdomarna bland annat fick flyga motor- och segelflyg. Lägerdeltagarna besökte också Mora flyginformation, fick besök av ambulansen samt avslutade med den för lägret traditionella kyrkrodden på Siljan.

Under vecka 27 genomfördes som vanligt Bungelägret på Gotland och Såtenäslägret på F7. På de båda lägren blev det en del grundläggande teoriundervisning i de

diverse flygämnena. Dessutom anordnades motorflygning och praktisk navigering i luften. På Bungelägret blev det såklart också en hel del dopp i den Blå lagunen – ett kalkbrott med klarblått vatten som numera är traditionellt för alla som deltagit på ett Bungeläger. Det anordnades också gutelekar, utbildning i FFK:s system tag bild och sänd (TBOS) och besök i Visby. Obligatoriskt häng på länsflygchef Christers fallskärm hanns också med, liksom ”slungningar av ämnet H2O”, det vill säga ett regelrätt vattenkrig!

På Såtenäslägret, som genomförs i uniformliknande klädsel, blev det en stor portion träning i exercis (något som av många också önskades ännu mer), segelflyg, flygning med C-130 Hercules, en heldag på Blue Shark som är stridsledning-

scentralen på F7, flyguppvisning av JAS 39 Gripen, vinschning med SAR-helikopter och luftgevärsskytte.

Regionsläger för alla i Sverige

Störst händelse för i sommar var kanske premiären för det nya lägerkonceptet: Regionläger. Dessa läger genomförs i norra, mittersta och i södra Sverige. Till dessa läger finns 20 platser och deltagarna utgörs i första hand av ungdomar från län i regionen.

Region Syd inledde med bas i Sjöbo där det förutom motor- och segelflygning bjöds på spännande studiebesök på Sturup hos Malmö Aviation och i flygtornet. Ytterligare ett uppskattat besök på flygledningscentralen ATCC gav deltagarna mer information om hur man blir flygledare.

Den sista kvällen genomfördes ett episkt vattenkrig där det avfyrades uppemot 400 vattenballonger, kastades diverse hinkar med vatten och sprutades med ett antal vattenpistoler. Det blev en blöt kväll – framför allt för ledarna.

Museum, choklad och gyrokopter

I Young Pilots kör vi ”all in” under sommarhalvåret och vecka 29 var det därför dags för YP-Kronoberg och YP-Hallands läger med motor- och segelflyg på Feringe flygfält. Det anordnades även teoriundervisning med navigation, meteorologi och radiokommunikation på schemat. Roligt blev det också med den kanske mest efterlängtdade aktiviteten: Paintball. Det blev många timmar av adrenalinsprakande skjutande och desto fler blåmärken att stoltsera med.

Under vecka 30 var det dags för regionläger nummer två i ordningen. Lägre genomfördes i samarbete med Eskilstuna Flygklubb och både boende och flygning, såväl motor- som segelflygning genomfördes på Ekeby flygfält. I mitten av veckan blev det en utflykt till Flygvapenmuseum i Linköping där deltagarna fick en superb guidad tur av en för detta helikopterpilot. En av höjdpunkterna var också stoppet på Cloettafabriken på hemvägen där det blev storkonsumtion av kexchoklad, Polly, Center och annat gott.

Första veckan i augusti var YP Skåne näst i tur med sitt läger och dessutom genomfördes det sista regionlägret och det i Luleå-trakten i Norrbotten. Skånelägre bjöd på flygteori och navigationsrundor, övning i Search-and-Rescue, motor- och segelflyg samt också det mer ovanliga Gyrokopter som ungdomarna fick testa på.

Nytt i Norrland

På det så kallade ”Norrslägre” som är det första i sitt slag (tidigare har lägre i Stöde, Sundsvall, varit det högst belägna på Sverigekartan) fick ungdomar från Norrland och ett gäng ungdomar från Stockholmstrakten testa på att flyga motor- och segelflyg, motorseglare och ultralätt flygplan. Dessutom blev det även ett besök på flygmuseet på F 21 Luleå där alla deltagarna fick flyga en kvart i Viggen-simulatorn. Det blev mycket flyg, något som också uppmärksammades av TV och Piteå-Tidningen. Under några dagar

var sannerligen Young Pilots kändisar i lokalpressen. En mycket positivt resultat är också att det numera finns en Young Pilots-sektion i Norrbotten, i dagsläget belägen i Kiruna.

I slutet på augusti genomförde YP Göteborg ett läger i samband med sitt utställande på Borås Airshow. Det blev boende i tält, många fina flygplan att klappa på och intressanta piloter att prata med.

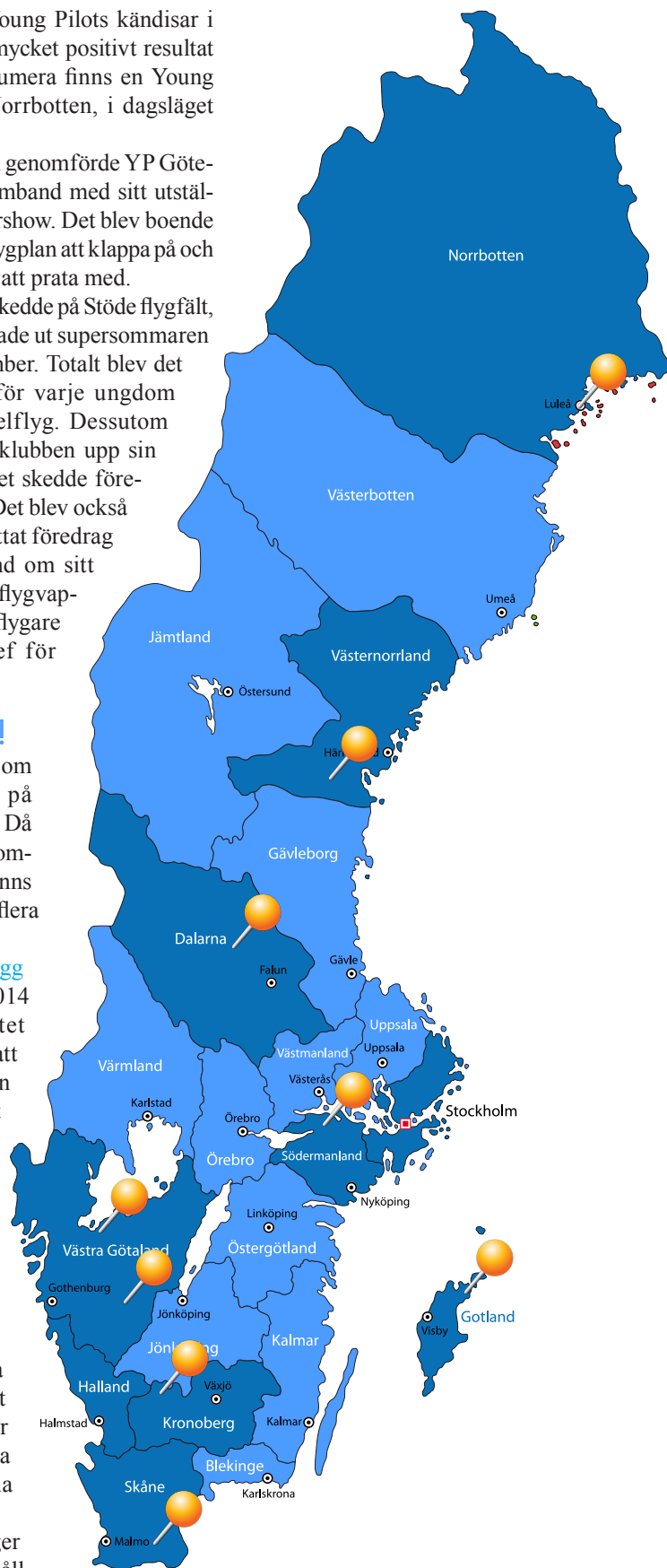
Årets sista läger skedde på Stöde flygfält, Sundsvall, som firade ut supersommaren i mitten på september. Totalt blev det fyra flygningar för varje ungdom i motor- och segelflyg. Dessutom visade modellflygklubben upp sin verskamhet och det skedde föreläsning av Trike. Det blev också ett mycket uppskattat föredrag av Sture Österlund om sitt liv som pilot, från flygvapentiden till trafikflygare och som flygchef för Skyways.

Sök till nästa år!

Vill du veta mer om vad som hände på sommarens läger? Då kan du läsa vår Sommarblogg där det finns uppdatering från flera av årets läger:

youngpilots.se/blogg

Sommaren 2014 kommer konceptet med regionläger att förötsätta vid sidan om de flertalet lokala läger som alltid anordnas. Det sker även ett årligt centralt styrt läger på Sätenäs vid F 7. För det centrala Sätenäslägre och de regionala lägren i Norr, Mitt och Syd kommer anmälan för nästa sommar att öppna på vår hemsida: youngpilots.se/lager i januari 2014, så håll utkik!





ÄLVSBORG PÅ NYA HÖJDER

Flyggrupper i Älvsborgs län trotsade höstdimman och begav sig upp i lufthavet för lågflygövning och träning med FFK:s nya fotograferingssystem TBOS. Flygplanssituationen har förbättrats i länet de senaste månaderna och på övningen deltog denna gång moderna flygplan av typerna DA-20 och Tecnam. FFK-Nytt deltog och sög in övningsstämningen.

Vädret den 22 september blev inte riktigt vad väderprognosen spådde. FFK-arna i Älvsborg hade räknat med att starta sina planerade övningar tidigt på morgonen. Så blev det inte. Dimman låg tät och ogenomtränglig över Borås. Prognosen lovade bra flygväder, men höstvädret är ofta ganska oförutsägbart.

Uppklarnadet kom dock hastigt och klockan 10:30 var till slut alla besättningar på plats i Borås och dagens övningar kunde startas. Först och främst delade ställföreträdande chefpilot Anders Fagerlind med sig av sina gedigna kunskaper om tag bild och sänd (TBOS), något som var till stor nytta under övningsdagen.

Försiktighet vid lågspaning

Övningen var synnerligen väl förberedd och det dröjde inte länge förrän besättningarna var i luften. Två helt nya lågflygbanor hade förberetts, en östlig och en västlig bana. Den västra var mycket kuperad, och den östra gick i flack terräng. Banorna flögs i en sådan ordning att konflikter ute på banorna skulle undvikas. Det visade sig att samtliga piloter med lågflygbehörighet nyss hade gjort sina periodiska flygträningar och också fått sina behörigheter förlängda. Chefpiloterna manade ändå till försiktighet och uppmanade berörda att inte göra lågöverflygningar över känsliga platser och ej heller i övrigt ta onödiga risker.

Mer grönt i Älvsborg

I Älvsborgs län har FFK nu god tillgång på flygplan som är godkända för operativ verksamhet inom organisationen, så kallade gröna flygplan. Minst sju plan finns att tillgå. För dagen ingick fem flygplan i övningen.

Flygplansflottan har också förändrats. Tre av flygplanen var ”lätta” och bestod av två DA-20 och en Tecnam. Erfarenheten av dessa lätta flygplan har varit god. Förutom att bränsleåtgången är låg har pilot och spanare generellt mycket god sikt, vilket gynnar säker lågflygning.

Med iPad och kamera i lufthavet

I övningen ingick också fotografering av mål. Endast en utrustning (en iPad samt



en kamera) för TBOS var tillgänglig och denna kunde endast utnyttjas av några besättningar. Besättningarna fick trots detta chans att träna fotografering på förutbestämda mål. Att få bra bilder är inte helt lätt. Flygplanet måste läggas i rätt läge i förhållande till målet och hastigheten får inte vara för hög. Vissa flygplan lämpar sig bättre för flygfotografering.

– Jag har fotograferat ganska mycket från flygplan och det är min bestämda uppfattning att valet av kamera spelar mindre roll. Jag har fått möjlighet att fotografera från både Tecnam och DA-20. Dessa flygplan kan flygas långsamt och fotografering kan ske ut genom lucka eller med öppen huv, det säger Ingvar Bragd,

som deltog som pilot under övningen.

Övningar med TBOS kommer att stå högt på dagordningen i Älvsborgs län framöver. Det är väl inte helt omöjligt att det kan finnas ett myndighetsbehov av att beställa flygbilder, med kort varsel, i framtiden. Det gäller att alla inom våra grupper blir förtrogna med utrustningen. Återkommande utbildning krävs.

Intensiv övningsdag

På grund av att övningen kom igång sent på dagen blev tempot högt. Alla berörda hade ambitionen att genomföra dagens program. Det fick bli en macka under planeringen av flygpasset. Övningarna avbröts så att besättningarna skulle hinna hem till sina baser före mörkrets inbrott.

Vad lär sig deltagarna då under en sådan övningsdag? Utan tvekan var dagen mycket givande. Att öva i hemtrakten är och kommer alltid att vara värdefullt, då det förmodligen är i hemtrakten som ”uppdragen” kan komma att utföras. Att flyga lågt bra och säkert, kräver kontinuerlig träning. Om piloten ska lyckas bra är förutsättningen att ordentliga förberedelser genomförts. En viktig förberedelse är kartpreparationen. Var står masterna? Hur ligger det till med topografin över den rutt vi ska flyga? Är kurser och tider rätt inlagda och läsbara?

Samtliga besättningar gjorde mycket gott ifrån sig och åkte hem till hemmabasen, nöjda och med nya kunskaper i baggaget, lagom till att höstdimman slog till igen.



Meningen på släp

Text: Martin Trankell
Foto: Daniel Wetterström
och Sofia Malloupas

Daniel Wetterström satsar på flyget. Just nu bygger han timmar genom att göra något som är få förunnat - att dra reklamsläp åt ett svenskt bruksflygföretag. Vi träffade Daniel och hörde hur livet som bogserpilot ter sig.

Daniel och jag har stött på varandra förut. Daniel har en passion för flygvärlden och en drivkraft för allmänflyget som är beundrasvärd, och jag har stött på honom vid ett antal flygtillställningar, flygdagar och andra evenemang under åren. När jag hörde av mig för en intervju var det därför en livshistoria jag till viss del kände till. Daniel själv är glad och optimistisk när han svarar på min obligatoriska fråga – vem är du?

– Jag är uppväxt i Stockholmsområdet och arbetar för närvarande som pilot säsongvis på Aeronom Flygreklam AB. Under vintern då det är lågsäsong och vi flyger lite arbetar jag som ramparbetare på Bromma och Arlanda flygplats. Jag har sedan barnsben alltid varit förtjust i flygplan. En julafton, när jag var cirka

tio år gammal, fick jag Flight Simulator 2000 av föräldrarna i julklapp. Efter det var målet att bli pilot självklart. Jag sparade ihop pengar och flög min första provlektion i en Piper PA-38 Tomahawk vid tretton års ålder och började PPL-skolning när jag var 16 år.

Sveriges största reklamföretag

Daniel har en bakgrund där han på gymnasiet läste flygteknik, men målet har alltid tagit honom upp i det blå. Han flög under gymnasietiden mycket med vänner och familj till olika platser i Sverige på sitt färskas PPL. När väl skolan var avslutad skrev han upp sig för heltidsstudier för att bli kommersiell pilot. Nu är han färdigbakad pilot som kan söka jobb på olika flygbolag runt om i Europa, men som branchen ser ut just nu är det inte lätt att få

det första jobbet direkt efter utbildningen. Istället hoppades Daniel kunna göra något intressant och utvecklande inom bruksflyget.

– Allting började med att jag satt och letade efter bruksflygföretag runt om i Sverige där jag kan börja samla timmar. Jag hade själv ingen aning om att reklambogsering fanns i Sverige, men sökte och blev antagen efter en provflygning med chefpiloten. Tidigare hade jag aldrig tänkt att jag ville pyssla med detta, men blev fort väldigt intresserad av att fortsätta med detta då det krävs stor precision och är utmanande. Både när det gäller att fånga upp släpet samt att flyga många timmar i sträck i stallfart, med tio grader nos upp och samtidigt hitta folket på marken för att kunna leverera bästa service till kunden.

Företaget äger fyra Rallye 180 och två



Cessna 172 och opererar dessa i både Sverige och Norge. På företaget arbetar för närvarande tre piloter på deltid. Daniel själv flyger mellan 100 och 200 timmar per säsong.

– Våra största kunder är stora etablerade företag, men vi har även de som vill fria på ett annorlunda sätt samt de som vill överaska med ett grattis på födelsedagar.

Precisionsflygning på hög nivå

Att fånga och flyga med släptet är ingen lätt manöver, och jag ber Daniel förklara hur arbetet går till en typisk arbetsdag. Till att börja med måste banderollen rullas ut på ett grässtråk och kontroller göras så att alla bokstäver är i gott skick och att inget är trassligt. Denna banderoll är försedd med en järnstång som har ett roder för balans. Till denna stång fästs därefter en cirka 90 meter lång lina som sträcks ut längs marken som i sitt slut har en ögla. Denna ögla hängs upp i två pinnar som är cirka fyra meter höga och står med cirka fem meter avstånd från varandra. Det är sedan

Daniels uppgift att fånga upp ögla med den bogserlina som löper efter flygplanet.

– När jag startar med flygplanet, har jag en krok fastknuten med ett rep som är knuten i fotsteget på planet. Detta rep sitter fast i fönstret på planet och jag kan med hjälp av detta fälla loss kroken då jag är i luften. När kroken hänger fint bakom, vilket jag måste tvära flygplanet för att kontrollera, svänger jag in på en lång final i dykning mot släpet. Strax innan jag passerar pinnarna som linan sitter upphängd i, drar jag på full gas och stiger med kraftig vinkel tills släpet rycker upp i luften. Efter detta får man ej överstiga 50 knop för att inte ha sönder bokstäverna. I Rallyn flyger vi alltid med ett steg klaff och 10 graders nos upp.

Inget vanligt liv

Det blir också en del annan sorts flygning för Daniel på företaget. Senast i somras genomförde han en uppvisning på Borås Airshow där han fångade upp ett reklamsläp inför ett antal tusen åskådare.

– Det roligaste är helt klart upptaget, men att flyga över arenor och folkfyllda stränder där alla står med blicken uppåt är en speciell känsla det med. Att jobba med detta erbjuder inget vanligt liv med fasta tider, hotell och så vidare. Det krävs att du som pilot ordnar med allting helt självständigt, vilket kan innebära att du sover över på flygklubbar ena dagen eller kanske på en stor internationell flygplats andra dagen. Men det är något jag stormtrivs med. Att få pussla ihop alla bitar själv med många bollar i luften är väldigt roligt. I framtiden drömmer jag om att få göra ”allt” inom flygandet. Jag är väldigt sugen på att prova ”bushflygets” värld ett par år i Afrika eller Asien där jag tror att jag kan förvänta mig väldigt speciell och utmanande flygning. Jag går även i tankarna på att bli instruktör och utvecklas i den branschen. Om tio år dock, hoppas jag på att ha ett stadigt jobb inom trafik eller affärsflyg. Vad som än händer kommer jag dock aldrig att släppa privatflygandet.



ACROSS THE POND

Att flyga över Atlanten är inget du bara gör. Vi deltog under en flygleverans av ett svenskt flygplan till Kalifornien i USA tidigare i år. Detta är en berättelse om de stora krav som ställs på en sådan resa, men också hur pilotlivet på många sätt är underbart och häpnadsväckande, och hur det gång på gång lägger grunden till en förändrad syn på de häpnadsväckande naturunderverk som existerar i världen.

Under mig passerar den norska Atlantkusten. Nosen har vi riktad i nordvästlig riktning, upp mot Shetlandsöarna där vi ska göra vårt nästa bränslestopp. Det har redan varit molnigt och instrumentförhållanden i närmare två timmar, men jag och min kollega Marcus har precis kommit ut i det bättre vädret och skyntar nu den norska kustremsan igenom molnuggarna nedanför flygplanet. Framför oss ligger Atlanten, delvis dold i molntäcket. Vi äter mackor och försöker få i oss en ordentlig lunch – stoppet i Norge blev nämligen smått kaotiskt. Färdplanstider som måste passas, räddningsdräkter som skulle trädas på och avgifter som skulle betalas. Men nu när jag sitter här och ser hur GPS:en blir oroväckande blå i vår färdriktning, är den enda tanken jag förmår frammana: ”Vad har jag gett mig in på?”

Den amerikanska flygdrömmen

Att flyga över Atlanten i ett litet tvåmotor-

flygplan är inget du bara gör. Vid vår avfärd hade planeringsarbetet pågått under flera månader, mer eller mindre på heltid. Flygplanen som skulle levereras var två individer av typen Beechcraft 76 Duchess. Internationellt är det en relativt vanlig tvåmotorskolare som numera börjar åldras på höstens kant. De två maskinerna har tjänstgjort i många år hos en av Sveriges största flygskolor, en skola som nyligen införskaffat en ny Diamond DA-42. Det är ett bränslesnålare flygplan med avsningsförmåga och modern instrumentering. Duchessflygplanet kom istället att säljas till en köpare i Kalifornien i USA. Det är en amerikansk stat som är hemvist åt en blommande privatflygmarknad. Kombinerat med USA:s lägre bränslekostnader är Kalifornien en av de få platser där det fortfarande är fördelaktigt att använda dessa gamla bränsleslukande arbetshästar inom alldaglig flygverksamhet. Sagt och gjort – köparen befann sig i Kalifornien och flygplanet måste flygas över på något

sätt. Har vi några frivilliga?

Att flyga över Atlanten har varit lite av en pojkdrom sedan jag tog min första segelflygktion för cirka tio år sedan. Med ökad erfarenhet, genomförd kommersiell flygutbildning och införskaffad lärarlicens ökade insikten om de många faror som följer med en sådan resa. Att genomföra resan i ett enmotorigt flygplan är ett äventyr som är kombinerat med stora risker. Det finns alltid en risk att en motor stannar av någon anledning, och det är helt enkelt livsfarligt att flyga över Atlantens stora (och iskalla) vattenområden utan någon reservplan. Marknaden är å andra sidan stor för så kallad ferryflygning med både en- och flermotoriga flygplan. De piloter som genomför dessa flygningar regelbundet är minst sagt något våghalsiga.

En tvåmotormaskin löper å andra sidan inte lika stor risk med mekaniska problem. Eller rättare sagt, risken per motor är lika stor. Att få ett dubbelt motorbortfall är ovanligt och en statistiskt säkrare affär.



Att bevittna norska kusten försvinna under nosens spår och medvetet styra ut mot ett öppet hav är ett beslut som fattas med blandade känslor. Allvaret och äventyrlusten var två påtagliga känslor som följer med hela vägen till USA.



Så om mitt motstånd mot att ferryflyga endast bestod i risken att förlora en motor, kunde jag verkligen tacka nej till en livsdröm likt denna?

Sjövett

I takt med att vi rörde oss allt längre ut över havet minskade molnen successivt, och genom några gluggar här och där skymtade vi de norska oljeriggarna ute på det Norska havet. Känslan av att lämna Skandinavien bakom sig en Duchess är minst sagt omvälvande och ger upphov till ett visst pirr i magen. Om allvarskänslan någon gång kom i skymundan av äventyrskänslan, hämtades den snabbt till ytan igen av den konstant påminnelsen av att vara iklädd överlevnadsdräkten.

Jag har nyligen läst på mer om just överlevnad till sjöss och nödländning på de stora haven. FFK har en mycket kompetenshöjande UWE-utbildning ämnad åt att göra piloter och passagerare familjära med de rörelser som krävs för att evakuera ett flygplan som hamnat i

vattnet. Problematiken är månghövdad. Dels kan flygplanet slå runt i samband med sättning i havet, vilket ger upphov till disorientering. En så enkel sak som att spänna loss sig kan i ett sådant spatialt utmanande läge vara ett enormt hinder. Olika flygplan har också olika förutsättningar att klara av en så kallad "ditch" (landning på vatten). Våra lågvingade Duchessar utgjorde det bättre alternativet. Vingarna tenderar till att flyta på vattenytan en stund vilket såklart underlättar evakueringen. Detta förutsätter såklart att flygplanet inte slår runt i samband med sättning.

Om evakueringen går väl så ska överlevnaden till sjöss också säkras. Med på vår resa hade vi en överlevnadsflotte som naturligtvis låg lättillgänglig. Att ligga nedsänkt i nollgradigt vatten trots överlevnadsdräkt är nämligen ingen lyckohistoria. Den uppskattade tiden till att hypotermi inträder är tyvärr inte längre än att den räknas i timmar. Det förutsätter att personen i fråga har rätt

sorts klädsel under dräkten, och att inget läckage uppstår. Allt sammantaget är det oerhört viktigt att vara väl förberedd och hantera alla nödsituationer på ett korrekt sätt. Det är av yttersta vikt att bli funnen så snart som möjligt och uppfiskad och en viktig del av just detta är att ropa mayday så tidigt som möjligt. Den som planerar för det värsta, vinner det mesta.

Tio timmar till Reykjavik

Flygningen till Shetlandsöarna flöt dock på utan problem, trots ihärdigt övervakande av våra motorinstrument. Inflygningen till Shetlands nordligaste flygplats Sumburgh är oerhört vacker med landmassans skarpa och karga kontrast mot det svartblå Atlantiska havet som vidsträcker sig i alla riktningar. Det var också en skön syn att få vila synen på fast mark igen, efter tre timmar över öppet hav, och efter en fin instrumentinflygning hade vi fast mark också under fötterna.

Så snart vi hade tankat och betalat



Flygplatsen Kulusuk är den enda i sitt slag på den grönländska östkusten. Varje år får den ödslig belägna flygplatsen åtskilliga besök från de allmänflygplan som inte har bränslereserver nog att korsa Grönland i ett svep.



tullavgift i Storbritannien var vi på väg igen. Vår slutdestinationen för dagen var Reykjavik, med ytterligare en mellanlandning på Färöarna. Även om vårt stopp på Färöarna var kort blev vi hjärtligt mottagna av tullpersonalen som alla var personliga och välkomnande. Vi fick höra lite om hur det är att bo på den vindbitna ögruppen, och hur turismen strömmar från båda sidor av Atlanten. Rent flygmässigt utgjorde Färöarna och flygplatsen Vagar en utmaning – med varningar för kraftig turbulens när vinden blåser på. Och det gör den oftast. Med en hel del berg i närheten av flygplatsen är instrumentflygningen också restriktiv och kräver förberedelse. Efter att ha pratat igenom utflygningen, med hänsyn till de låga moln som täckte bergstopparna i närheten, startade vi upp och satte nosen norrut.

Det började bli kväll och när Island

äntligen tornade upp sig i horisonten hade det varit en lång första dag. Tanken att klockan ringde klockan fem på morgonen hemma i Västerås till att nu sitta i ett flygplan över Islands största glaciär Vatnajökull tolv timmar senare gav upphov till en trevlig känsla av framgång. Dagens sista flygtimmar bjöd på ett otroligt vackert landskap fyllt med just glaciärer, vulkanisk svarttonad mark och oändliga mängder orörd natur. Efter att vi landat på Reykjaviks centrala flygplats, fyllt i tio flygtimmar i loggboken och inkvarterat oss på det fina hotellet nere i hamnen så slöts ögonen fort och vilan var välkomnad.

Grönland är stängt

Att ta sig till Island är en ganska enkel sak ur formell synpunkt. Hela rutten ligger inom Europa och svenska färdplaneringscentret kan hjälpa dig med

färdplaner, tillstånd och råd. Att ta sig vidare till Grönland är litet svårare. Dels rör du dig officiellt utanför det Europeiska luftrummet för första gången. Stora bitar av nordatlanten är också speciellt reglerad luft där det krävs specialtillstånd för att flyga. Bland annat saknas radiotäckning i stora delar av mittatlanten. Det krävs dessutom att du alltid flyger enligt instrumentflygregler (IFR). På Grönland är mer eller mindre allting stängt på söndagar, vilket inkluderar alla flygplatser. Att få tillgång till flygbränsle som passar till kolmotorer är heller ingen självklarhet på de isolerade flygplatserna, dit resurser endast kan bringas med fartyg eller flygplan.

Därför var det med glädje vi fann en isländsk flygfirma baserad på Reykjavik som var experter på området. Mot en avgift fick vi i receptionen hjälp att skicka alla våra färdplaner, inhämta alla tillstånd



och försäkra oss om bränsletillgången. Tur var det – vid vår destinationsflygplats Kulusuk på den grönländska östkusten fanns det bara några hundra liter kvar.

Efter start mot Grönland stötte vi på lite isbildning som tvingade ned oss under molnen och till den relativt låga höjden 2 000 fot (600 meter). På denna föga imponerande höjd insåg jag plötsligt att vi för första gången kunde bevittna den vidsträckta Atlanten från horisont till horisont. Under den första dagen hade bilden alltid påverkats av moln eller siktnedsättningar i någon form. Mitt i stunden fick jag syn på en liten fiskebåt som bara några kilometer bort ihärdigt trålade emot det ruggiga mittatlantiska vädret. Jag kom på mig själv med att reflektera över det lilla fartygets oerhörda utsatthet på det enorma och något vindpiskade havet – innan jag insåg att de eventuella fiskare som råkade titta upp

på oss, nog tänkte exakt samma sak om vårt lilla flygplan. Även om fartyget var litet mot det stora havet befann sig fiskarna i rätta element. Vi å andra sidan, hade endast våra bränslereserver att tacka för att vi kunde stanna i vårt.

Isberg och glaciärer

Grönland är en speciell plats att besöka ur flera flygperspektiv. Kulusuk är den enda flygplatsen på den grönländska östkusten som är tillgänglig för mindre flygplan från Island och Reykjavik. Det något paradoxala i Kulusuks totala enslighet är att den närmaste flygplatsen faktiskt är Reykjavik. Det innebär också att om något skulle hända på Kulusuk som gjorde att vi ej kunde landa, så skulle vi behöva vända vårt ekipage tillbaka till Island igen och återvända tre timmar i motsatt riktning. Det låg precis på räckviddsgränsen med Duchessen.

När de första isbergen började torna upp sig i horisonten lättade molnen och isbildningen upphörde och vi fick en enormt vacker syn av den grönländska kontinenten som tornade upp sig i väster. Inte utan vissa hurrarop spanade vi glatt efter rätt fjord att inträda, för att finna Kulusuk flygplats som ligger dold inne i en dal. Vid Kulusuk finns det en ensam NDB-fyr, vilket är ett slags radiohjälpmedel som börjar bli föråldrat. Väderkraven för att få göra instrumentflygningar på hjälpmedlet är strikta och kräver förhållandevis bra väder. Därför var vi mycket glada åt att de isländska väderprognosererna hållit vad de lovat. Under den klarblå himmelen kunde vi se mil efter mil in på den Grönländska glaciärryggen, förskuggat av de enorma bergsmassiv och isberg som tornar upp ur den svartgrå Atlanten. Julisolen gassade och temperaturmätaren visade nästan 20 plusgrader, men nedanför vårt lilla flygplan sträckte sig ett snötäcke så långt ögat kunde nå. När vi angjorde vänster bas under sjunkande sväng, med isbergen under oss och den tusen meter långa grusbanan till vänster, insåg jag utan överdrift att Kulusuk har en av världens mest häpnadsväckande inflygningar.

De facto isolerat

Efter landning sammanstrålade vi besätt-

ningar i tornet i Kulusuk för att diskutera vädersituationen. Tyvärr prognoserades det moln över den grönländska glaciärryggen. Det går normalt inte att flyga under dessa moln då själva glaciärryggen är närmare 8 000 fot hög (cirka 2 500 meter). För att minska risken med syrebrist är den otrycksatta Duchessen begränsad till flyghöjder under 10 000 fot. Det var även den höjden vi skulle tvingas flyga på, för att säkra vår hinderfrihet. Molnen bjöd naturligtvis på isbildning. Sammantaget riskerade vi alltså att fastna i Kulusuk, en utsikt som kanske inte kändes perfekt. En ödsligare plats på jorden är nog svår att finna då Kulusuks lilla by endast huserar 300 lokalbor. Bortsett från grannbyn Tasiilaq som ligger bara några kilometer bort, är Kulusuks närmaste granne antingen Reykjavik eller någon av de små samhällen som är belägna på Grönlands sydspets. De båda alternativen är belägna hundratals mil bort.

Efter stor behjälplighet av tornpersonalen i Kulusuk (som vi kunde konversera med på danska och svenska) lyckades vi finna en alternativ väg upp till Kangerlussuaq, ett stort flygfält i nordvästra Grönland. Om vädret förbättrades kunde vi under flygningen skifta mål mot vår huvuddestination Nuuk, Grönlands huvudstad.

Flygningen mot Kangerlussuaq domineras av glaciärryggen. En kvart efter start har alla de ståtliga berg som täcker den grönländska kustresan försvunnit in i det 8 000 fot tjocka snölagret. Utan att titta på höjdmätaren så bjuder synintrycket på en flygning som sker lågt, oftast inte mer än cirka 1 000 fot (300 meter) över ett fullkomligt slätt snölager. Det är en mjölk av evig snö som sopats jämn av de konstanta grönländsvindarna. Vid mittpunkten av resan över ryggen täcker snön vyn från horisont till horisont och är bokstavligen talat ett jämnt hav av snö. Glaciären var så enfärgad och jämn att känslan av vidsträckthet helt enkelt inte ville fastna i kameran.

Fyra timmar senare avslutade vi vår



inflygning i Nuuk. Vädret blev bättre än förväntat och vi kunde utan problem byta destination från Kangerlussuaq och åka direkt till den grönländska huvudstaden. Inflygningen till denna AFIS-försedda flygplats tar dig genom västra Grönlands längsta fjord Gothåbsfjorden, en mäktig syn med höga karga berg som försvinner ned i det isbergsströdda vattnet.

Det Atlantiska vädret hade bjudit oss på mestadels sol och inte för mycket otrevligt väder. Men längre skulle inte vädergudarna stödja oss. Ute över Davis sund (det vattenområde som avskiljer Kanada och Grönland) utvecklades ett djupt lågtryck med kraftiga vindar. Istället för att flyga vidare under vår tredje resdag fick vi istället bunkra in oss på hamnhotellet i Nuuk och vänta ut de 50 knop starka vindarna. Ramppersonalen i Nuuk meddelade oss att en rampruck tidigare blåst ned i ett dike i de kraftiga vindarna som är mycket vanliga i dessa nordatlantiska lågtryck. Vi förstod illa dolda budskapet, och såg till att vara extra noggranna i fastbindningarna. Flygplanen förankrades med betongdäck och roderläsen fästes så hårt det gick.

Baffin och Quebec

Två dagar senare, efter att ha avnjutit grönländsk kultur och miljö, såg äntligen vädret bättre ut igen. Efter en morgonkaffe och väderbriefing i tornet i Nuuk – tillsammans med de två flygledare som under dagarna varit oss otroligt behjälpliga med både hotellanskaffning, utrustningsinköp och sightseeing, tog vi plats i Duchessarna igen.

Den som antar att Grönland är en öde och ogästvänlig plats misstar sig. Just Nuuk är välbefolkad och här finns det mesta som behövs i levnadsväg, som bio, köpcenter och de flesta affärer. Den som har ett intresse för det riktigt ödsliga bör istället passa på att besöka norra Kanada. Vår första anhalt i Nordamerika var den lilla byn Iqaluit, belägen på Baffin Island. Samhället är huvudstad i området Nunavut, ett kanadeiskt område som täcker en yta fyra gånger större än Sverige. Det är hem till inte fler än 6 500 invånare.

Det enda sättet att ta sig till eller från städerna i Nunavut är att flyga eller knipa en plats på något av de fartyg som

försörjer byarna. Den närmaste vägen som förbinder området med resten av Kanada börjar nämligen hundratals mil längre söderut. Nunavut angränsar till Quebec där det primärt talas franska. Franskan talas i alla affärer, på hotell och på flygplatser, men också på radiofrekvenserna. I Kanada stöter du som atlantflygare alltså för första gången på ett nytt språk som annars inte används på radio i Norden, och som skapar vissa problem med avlyssningen.

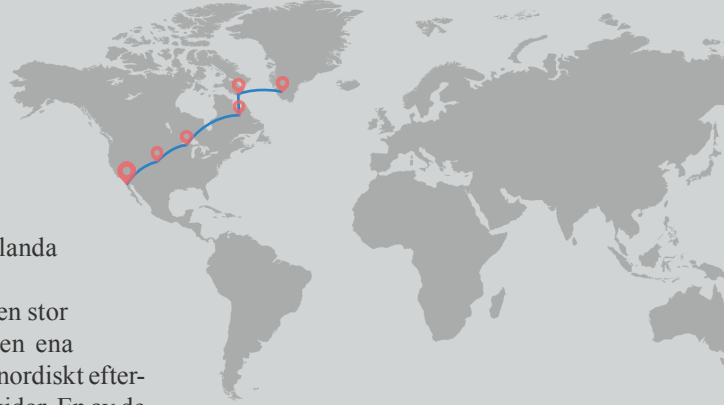
Det visade sig snart att det normala sommarvädet i nordamerika består av åskoväder och tillhörande skogsbränder. Vår första dag i Nordamerika avslutades i en liten stad som heter Kuujjuaq. Det är ett mindre samhälle precis i höjd med mitten av Hudson Bay. Vi hade gärna fortsatt längre söderut, men stora områden av åskoväder störde säkerheten i att komma fram. I stora delar Quebec rapporterades

det också utbredda skogsbränder. På vår nästa destinationsflygplats rapporterades det till och med rök över flygplatsen. Själva flygmiljön började påminna om nordligaste Sverige, och vi fick i Kuujjuaq se de första träden sedan vi lämnat Island.

Destination USA

Dagen därpå startade vi så tidigt som möjligt för att undvika de värsta åskovädren. Slutdestinationen för dagen var inget mindre än International Falls i Minnesota. Vi var alla oerhört inställda på att spendera natten i destinationslandet USA – knappt en vecka efter att vi lämnat Sverige. Kanske så pass inställda på destinationsmålet att vi fick intala oss att inte ta onödiga risker. Just viljan att komma fram till destinationen är en av flygvärldens största fallgropar, och nu när slutmålet inte låg mer än några dagar bort började det klia under fötterna att till-





ryggalägga fler och fler kilometer per dag.

Åskovädren satte dock käppar i våra hjul redan tidigt. Under dagen utvecklades en mycket stor åskfront längs vår flygsträcka. Den kanadensiska flygledningen agerade mycket professionellt och höll oss upp-daterade om de signifikanta väderrapporter som anlände, och understödde oss med att förklara var samtliga geografiska referenser låg i förhållande till vår rutt. Det var inte utan viss oro och en hel del kryssande som vi lyckades hitta en väg omkring det mycket kraftiga väderområdet och landa i International Falls, strax efter klockan tio på kvällen. Den bäcksvarta plattan och det internationella området där vi parkerat fullkomligt ångade av fuktighet från det åskoväder som precis innan vår landning dragit förbi flygplatsen. De två tulltjänstemän som snart hjälpte oss att fylla i alla papper sade sig ha varit övertygade

om att vi inte skulle kunna landa denna kväll.

Minnesota är hemvist åt en stor mängd svenskättlingar. Den ena tulltjänstemannen hade ett nordiskt efternamn och älskade att åka skidor. En av de stora drömmarna var att besöka Sverige och delta i Vasaloppet. När väl alla papper fyllts i och våra besättningsvisum kontrollerats var stämningen påtagligt avslappnad, och vi fick ett enormt varmt mottagande i det här stora landet i väst. Vi avslutade kvällen med en kanske något lyckorusad fotografering framför USA-flaggan inne på tullkontoret.

Land of the free

En amerikansk frukost består av tjocka pannkakor, vitt bröd och marmelad. Det är ingen myt att kaffet är svagt. På sätt och vis inmundigade jag frukosten som ett tyst firande – ett sorts segertåg över

att ha besegrat Atlanten och faktiskt anlant i USA. Det är en underlig men fin känsla att för egen maskin ha paddlat över Atlanten utan att ha behövt gå igenom säkerhetskontrollen på Arlanda.

Väl ute på flygplatsen fick vi nästa hjärtliga mottagande på den flygfirma som på amerikansk allmänflygmaner säljer bränsle, kartor, ranger- och tankservice till en försvinnande liten avgift. Firman ägs av en ättling till nordiska släktingar vid namn Thor Einarsson – som av detta skäl tog extra munternt på vårt besök. En av våra medpiloter Karl hade tidigare i månaden varit i samtal med Einarsson, och snacket hade såklart gått att några ”riktiga” svenskar snart skulle komma på besök.

Det tog inte lång tid innan Thor hade bjudit oss på rangerservice, mat och kastat lite försäljningskläder på oss, och önskade oss lycka till med endast några hundra kronor i bränslekostnader på fakturan. En enorm vänlighet och för mig ett mått på hur välkomnande och tillgänglig den amerikanska allmänflygmarknaden är.

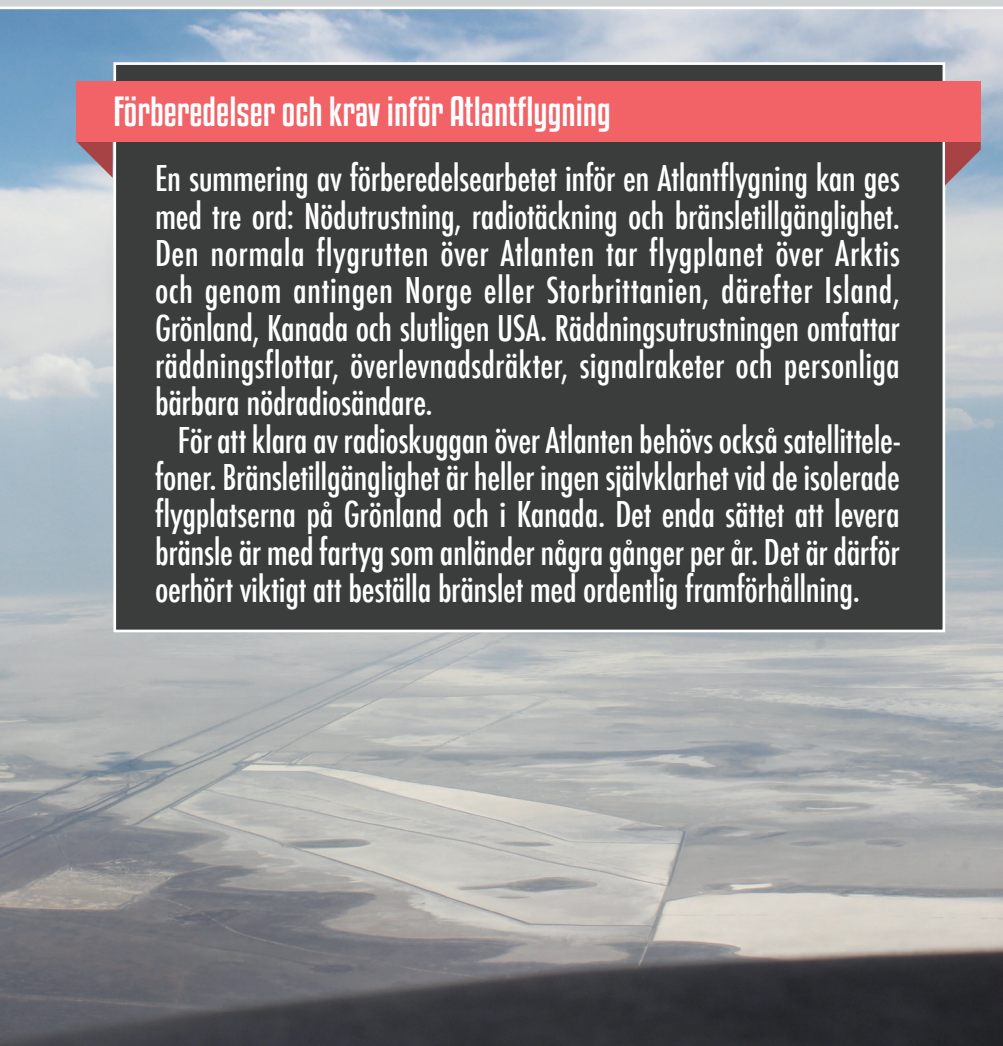
Tanken var att flyga ned över den amerikanska mellanvästern och ta oss till Salt Lake City. Men strax efter vi passerat ut över saltökenlandskapet började åskmolnen torna upp sig igen och satte käppar i våra hjul. Vi förlorade en del tid på att flyga runt dessa stora åskmoln. Ned mot vår destination såg åskkoncentrationen ut att vara som störst. Ovan basebollarenor och spikraka amerikanska motorvägar tog vi beslutet att stanna vid vår mellandestination Casper City för natten. Det var ändå en god språngbräda för den sista flygningen ned till Kalifornien och San Diego dagen därpå, förutsatt att åskovädet inte skulle stänga oss inne.

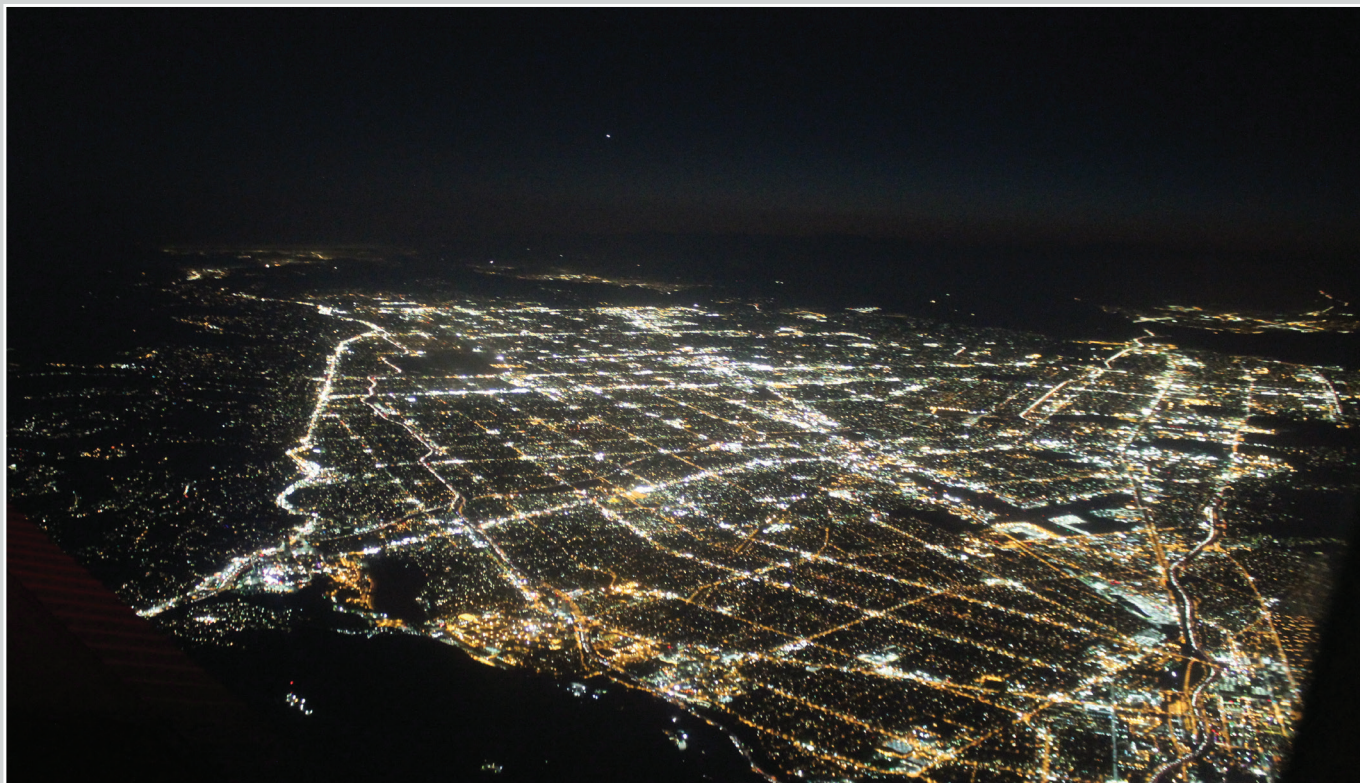
Och visst var det tydligt att just åskan skulle fortsätta att störa oss. Snart stod åskblixarna som spön i backen just vid fältgränsen i Casper City. Med en väldig fart packade vi alla våra väskor, band fast flygplanen varpå vi bokstavligen kastade oss in i en taxi och ilade ned till hotellet,

Förberedelser och krav inför Atlantflygning

En summering av förberedelsearbetet inför en Atlantflygning kan ges med tre ord: Nödutrustning, radiotäckning och bränsletillgänglighet. Den normala flygrutten över Atlanten tar flygplanet över Arktis och genom antingen Norge eller Storbritannien, därefter Island, Grönland, Kanada och slutligen USA. Räddningsutrustningen omfattar räddningsflottor, överlevnadsdräkter, signalraketer och personliga bärbara nödradiosändare.

För att klara av radioskuggan över Atlanten behövs också satellittelefoner. Bränsletillgänglighet är heller ingen självklarhet vid de isolerade flygplatserna på Grönland och i Kanada. Det enda sättet att levera bränsle är med fartyg som anländer några gånger per år. Det är därför oerhört viktigt att beställa bränslet med ordentlig framförhållning.





Med våra svenska anropssignaler utgjorde vi en ovanlig gäst i det södra kaliforniska luftrummet. Över Los Angeles fick vi ett värdigt adjö innan vi avslutade den långa och vackra resan vid vår destination i San Diego.

efterföljda av forsande regn och mer blixtar. Vi var alla eniga om att beslutet att stanna för natten fattats på goda grunder.

Stilla havet i väst

Sista dagen skulle ta oss via Salt Lake City och Las Vegas ned till Stilla havet och San Diego. På morgonen var det dock tydligt att åskovädren över Las Vegas inte skulle flytta på sig och istället för att besöka casinostaden omplanerade vi rakt västerut, för att åka strax norr om det ökända Area 51 och istället mellanlanda i Reno. Landskapet runt Salt Lake City är oerhört vackert, med de enorma saltvidderna som sprakar i olika färger från luften. Närmare Reno övergår saltlandskapet i ett mer kuperat och snart bergigt område – där de högsta topparna är betydligt högre än Kebnekaise hemma i Sverige.

Väl på marken i Reno svettades vi i den nästan 40 grader varma solen. Bara några mil öster om flygplatsen härjade en enorm skogsbrand – ett naturfenomen som verkade förfölja oss ända från Quebec. Vi visste att Reno var det sista stoppet på vår

resa innan landning vid slutdestinationen San Diego. På sätt och vis kändes därför Reno som en parantes som vi endast hade bråttom att lägga bakom oss. Vi hade också fastnat på marken med våra motorer igång i Salt Lake City tidigare under dagen. Den stora flygplatsen i Salt Lake City är större än Arlanda, och vi var såklart inte prioriterade för start en eftermiddag i rusningstid. Förseningen innebar att landningen i San Diego skulle behöva ske i mörker. Det fanns alltså angelägenhet om att komma iväg så snart som möjligt och avsluta resan på ett värdigt sätt.

Efter start från Reno var det inte många minuters flygtid innan det Stilla havet tornade upp sig i väster. Med en enormt vacker solnedgång över havet, som in mot land lyste upp det ökenbetonade kaliforniska landskapet, kände vi alla att denna sista flygning på den enormt långa resan skulle bli den mest rofyllda.

Vi passerade över Los Angeles precis i tid för att se Disneyland's fyrverkerier i mörkret, omgivet av denna enorma stad vars ljus sträcker sig vida i alla

riktningar. På den södra kaliforniska radiofrekvens-en var det ovanligt lugnt. Luftrummet är Los Angeles är annars en av världens mest tätt trafikerade, men nu var det söndag kväll och flygledarna var oss oerhört behjälpliga och lugna. Med våra svenska registreringsbeteckningar som anropssignaler var det stundtals tydligt att vi blev specialbehandlade – två underliga fåglar flygandes långt hemifrån. Snart låg San Diego i nosen – och en mörkerinflygning senare vare vi på marken och klossade flygplanen för sista gången.

Efter att ha flugit drygt 10 000 kilometer och spenderat över 50 timmar i flygplanet fann jag mig på hotellet och reflekterade. Vi hade sett isberg, glaciärer, öknar, bergskedjor och två världshav. Vi hade ridit ut grönländska oväder, ätit middag över nordatlanten, landat på grusbanor i arktis och kryssat åtskilliga amerikanska blixtoväder. Men nu var vi framme. Flygplanen var levererade. Och ett av våra största livsäventyr var genomförda. Atlanten har korsats!

Text och foto: Martin Trankell

FFK PROFILPRODUKTER

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom kårstaben? Gå in och beställ i den nya butiken på hemsidan. FFK har inget vinstsyfte med försäljningen utan strävar efter att hålla lägsta möjliga pris. Därför säljs produkterna enbart till medlemmar. Aktuella priser januari 2013. Porto och embal- lagekostnad tillkommer. Vi reserverar oss för att den önskade varan kan ta slut.



FFK märke
påstrykt
10 kr



Blazermärke
broderad
190 kr



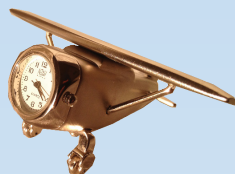
Keps
50 kr



Young Pilots
Keps
50 kr



Multi-luva
Young Pilots
30 kr



Flygplans-
klocka FFK
9 cm bred
100 kr



Reflexväst, FFK strl M, L - 30 kr
Reflexväst, YP strl M - 30 kr



Nyckelring, YP
5 kr



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



Nyckelband i siden
FFK, YP
5 kr



Slipsnål
100 kr



Standar
190 kr
Endast flaggan
90 kr



Rockslagsmärke
(17mm PIN)
med/utan nål
20 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% Bomull
storlek S-XL
350 kr

Daglig tillsyn

Skillnaden mellan succé och fiasko

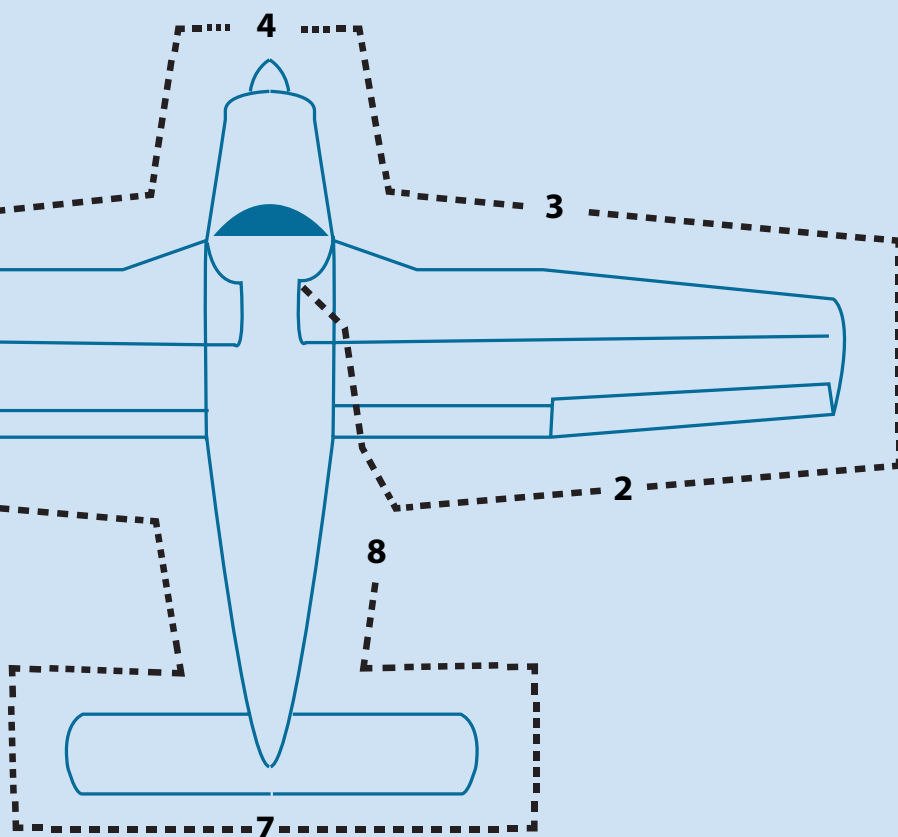
Alla piloter vet att en daglig tillsyn är viktig, men vad är det du som pilot ska titta på? Finns det saker som är viktigare än andra?

När du inleder din dagliga tillsyn, börja med att gå igenom samlingspärmen och kontrollera att flygplanet har gällande luftvärdighet och försäkring.

Självklart har vi redan kontrollerat att flygplanet har rätt teknisk status för vårt FFK-uppdrag eller träningsflygning. En statuslista på samtliga FFK-flygplan finns alltid uppdaterad på hemsidan. Länken heter "Gröna flygplan" och du hittar den längst ner på hemsidan www.ffk.se

Första kontrollerna börjar redan när du är på väg till flygplanet. Hur ser maskinen ut? Verkar flygplanet luta? Är det blött på golvet? Under grundutbildningen lärde jag mig att "flygplan ska vara rena, raka och symmetriska" En regel så god som någon...

I varje flygplan ska det finnas en checklista för daglig tillsyn. Om det inte finns någon i flygplanet så kan det vara idé att ta fram POH:n. Där finns en lista som du kan använda. Varför inte göra två kopior



av listan? Den ena lägger du i flygplanet och den andra sparar du på ditt knäblock eller i flygväskan, så är du förberedd nästa gång listan saknas.

Gemensamt för de flesta checklistor för daglig tillsyn är att de börjar i kabinen med kontroll av huvudström och tändning. Det finns god anledning till detta. Att börja kontrollera ett flygplan och kanske dra runt propeller utan att ha kontrollerat att tändningen är avslagen är inte bara farligt – det är också dumstridigt. Varje år sker en eller flera incidenter där motorn startar "av misstag" för att befälhavaren inte kontrollerat att tändningen och blandning är avslagen innan propellern dras runt.

Slå på huvudströmen och tänd alla lampor. Passa på att notera indikerad bränslemängd i höger och vänster tank. Ta ett varv runt maskinen och kontrollera att alla lampor lyser och att blixtljus och liknande verkligen fungerar. Detta är en viktig detalj eftersom vi flyger efter regeln "se och bli sedd." Kontrollera att stallvarnaren på

en PA28:a tjuter när du rör metallblecket. Lampor drar mycket ström, varför det är bra att genomföra denna kontroll så snabbt som möjligt. På vintern när batterikapacitet går ner är detta extra viktigt.

Ta med en trasa eller en bit torkpapper när du startar ditt kontrollvarv. Bra både för att torka händerna från olja och att torka landställen på en PA-28.

Jag börjar alltid mitt varv runt maskinen på samma ställe, med en kontroll av motoroljan. Det är en bra utgångspunkt att använda som start och slut på varvet runt maskinen, men naturligtvis följer du checklistan för daglig tillsyn om det finns en sådan.

Oljan ska finnas i tillräcklig mängd för den flygning vi ska genomföra. Eftersom flygmotorer ofta drar en del olja är det viktigt att vi har tillräckligt från start. 6 till 7 quarts brukar vara lämpligt. Det lönar sig inte att fylla på för mycket. Motorn kastar bara ut överskottet och du får en



Kontrollera att inget skräp letar sig in i oljedämparen.

tråkig tvättning av undersidan att ta hand om. Kontrollera POH om du är osäker eller kontrollera med ansvarig tekniker. Du bör alltid ha en eller två flaskor extra liggande i flygplanet.

När du ändå är vid motorn, öppna cowlingen om det går. Finns det några läckage på eller runt motorn? Kontrollera lite extra kring avgasrören. En trasig avgaspackning syns tydligt. Var noga när du stänger huven så att låsen verkligen fäster ordentligt. Om det inte går att öppna cowlingen så stick in handen framifrån och känn mellan cylindrarna efter lösa föremål. Det är inte bara jag som har upptäckt att små fåglar kan bygga stora bon på bara ett par timmar.

Propellern ska vara utan skador och skavanker. För handen längs både fram och bakkanten för att känna eventuella skador. Hur är det med propellerspetsarna? Skavmärken på spetsen kan antyda att propellern gått i marken, kanske utan att någon uppmärksammat det.

Efter att du är klar med motorn är det dags för en titt på noshjulet och landningsstället. Är den kromade delen av stötdämparen ren? Ett mycket vanligt problem med flygplan som flygs från gräsfält är att smuts fastnar på stötdämparkolven och sen

förstör tätningarna i stötdämparen. Detta är enkelt att undvika genom att alltid torka bort smutsen före och efter varje flygning.

Titta på huvudhjulen. Kontrollera däckens kondition och leta efter läckage av bromsvätska. Om det är fuktigt någonstans kring hjulen måste du kontrollera mer noggrant varifrån det kommer så du inte har ett läckande bromssystem. Kontrollera samtidigt att bromsarna inte ligger på. Anliggande bromsar kan vara riktigt farligt om du opererar från kortare fält.

En PA28 har normalt tre dräneringspunkter, men en nyare Cessna kan ha så många som tolv punkter och alla ska dräneras. Kontrollera noga att det inte finns några avlagringar eller vatten i det dränerade bränslet. Om det finns vatten i bränslet dränerar du tills det tar slut och du enbart får ut bränsle. Hittar du någon form av avlagringar är det säkrast att kontakta tekniker.

Om du har en dräneringsflaska med filter kan du hålla tillbaka bränslet i tanken. En sådan rekommenderas varm och kan spara en hel del bränsle för en klubb på årsbasis. Om du inte har en flaskor med filter ska du inte hålla tillbaka bränslet i tanken utan

gör dig av med det på ett bra sätt. De flesta klubbar har regler för hur man hanterar dräneringsbränsle.

Nu är det dags att öppna tanklocket och titta i tanken för att få en uppfattning om bränslemängden. När du slog på huvudströmmen fick du en indikering hur mycket det bör finnas i varje tank. Kontrollera att det verkar stämma och att det är rätt tank som innehåller rätt mängd. Oftast är det omöjligt att visuellt uppskatta bränslemängden så en dipsticka eller ett mätvärde är därför ett måste. Har du inget hjälpmedel för att mäta så måste du tanka fullt eller till blecket (exempelvis i en PA-28) för att veta hur mycket du har ombord.

Bränslemätarna i småflygplan är ofta mycket osäkra och ger mest en grov indikering om kvarvarande bränsle. Lita inte på dem! Bara en kontroll i tanken ger ett rätt värde på bränslemängden. Ett annat sätt att kontrollera bränslemängden kan vara att räkna på förbrukningen med resedagboken som utgångspunkt. Denna metod är dock ganska osäker och det är sällan man vet exakt hur mycket maskinen har dragit vid tidigare flygningar. En visuell kontroll med mätsticka är det enda säkra sättet att veta.

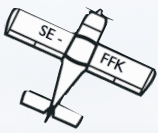
Kontrollera vingar och flygkropp. Tänk ”rent, rakt och symmetriskt” så blir det bra och kom ihåg att det inte räcker med att titta, du måste ta i grejerna för att verkligen känna att de sitter där de ska.

Som en sista punkt innan du är klar tar du en titt på framrutan. Hur smutsig är den? Ta en ren trasa och rent vatten och tvätta av rutan ordentligt innan start. Det är mycket lättare att genomföra ett bra spaningsuppdrag med en ren ruta.

Det kan tyckas vara många punkter att gå igenom på en daglig tillsyn, men alla punkter är viktiga och det tar oftast inte mer än ett par minuter att genomföra en ordentlig kontroll. Tänk så mycket bättre det är att veta att allting sitter där det ska, än att behöva fundera ifall grejerna sitter fast eller inte.

I nästa nummer tänkte jag titta lite närmare på startprestanda och vad vi behöver ta hänsyn till vid uppdragsflyg.

Text: Hans Jörnén
Flygchef



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B



Samlingsövning för Hemvärnet i Södermanland

Varje år samövar FFK:s piloter inom Hemvärnet i stora förbandsövningar. Övningarna anordnas tillsammans med de bataljoner som flyggrupperna är anslutna till för att stärka förmågor, samarbete och kunskaper. I år blev det extra krydda för övningen i Mälardalen när tre separata flyggrupper deltog vid ett och samma tillfälle.

I mitten av september var det dags för Södermanlands krigsförbandsövning (KFÖ) samtidigt som Uppland-Västmanlandgruppen skulle genomgå så kallad särskild övning förband (SÖF). En liten knorr på det hela var att Uppland-Västmanlands flygtropp slogs samman med Södermanlands flygrupp vilket gav flygtroppchef Major Lars Johansson tre flyggrupper till förfogande för att lösa de uppgifter som skulle läggas på piloterna.

Övningen hade sitt säte i Enköping. Normalt är att gruppcheferna rycker in något tidigare och deltar i slutförberedelserna på bataljonen. Därefter kommer resterande delar av piloter och mekaniker för att normalt vara närvarande i fyra avtalsdygn. På schemat står utöver flygning även en hel del gröntjänst.

Specialuppdrag rekognocering

Under övningen i september kom flygtroppen initieellt att genomföra vägrekognocering för kompaniets räkning. Tanken var att

omgruppera soldater till Skavsta och flyggruppen höll koll på framkomligheten. FFK:s hemvärnsgrupper nyttjas ofta som ett rekognoceringsstöd under aktiva uppdrag. Att fotografera och leverera information till ett aktivt förband kan vara svårt, då kompanierna inom hemvärnet sällan är helt vana att nyttja flygresurser. Ibland kan också radiokontakten störas av att soldaterna på marken har en liten tillgång till korrekt radioutrustning. Därför gynnas både piloter och marktrupper av att öva tillsammans.

Efter den inledande vägspaningen fick flygtroppen fokusera på underättelseinlämning inom Södermanlands inland och kust. Området delades in i tre områden som varje grupp separat fick ansvara för.

– Detta är ett sätt att följa Försvarmaktens uppdragstaktik för chefer, där varje gruppchef får handlingsfrihet samtidigt som vi får en effektiv och uthållig spaning, berättar flygtroppchef Lars Johansson.

Utebas bra övning

Under övningen genomfördes även ett antal uppdrag från den tillfälliga basen Björkvik. Tyvärr blev det korta moment vilket inte riktigt bidrog till att prova uthålligheten och möjligheten för FFK:s flyggrupper att nyttja dessa tillfälliga landningsplatser. Men de flygtaktiska övningarna fungerade bra – trots lite dimma som hindrade uppdrag på förmiddagar. Flygtroppchef Lars Johansson var också nöjd efter övningen och såg potential i utvecklingen framöver:

– Slutligen kan man konstatera att det var en bra övning där vårt arbete var uppskattat. Det gav dessutom mycket att samverka med en flygrupp som är fristående. Vi lärde oss mycket av varandra och hade många bra diskussioner. Jag tycker också att det blir en allt större förståelse för vårt utnyttjande samt vilken effektiv källa för underättelser Hv-flyget är för en högre stab.

Text: Martin Trankell

Foto: Daniel Jansson