



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 2 - Maj 2014

Årsberättelse 2013

UWE-kurs + Friedrichshafen + Samarbete med Missing People



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

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

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

Lämna gärna material fortlopande. Sista dag att lämna material till nästa nummer: 4:e augusti 2014

I DETTA NUMMER



Flygmässan i Friedrichshafen anordnas varje år och tar pulsen på allmänflygutvecklingen i Europa och världen. FFK var på plats för att titta, känna och klämma.

12

Redaktionen har varit nere i det för oss piloter så okända elementet vatten. Vi deltog på UWE-kurs, läs mer om hur undervattensevakeringen tränas på sidan 28.

28



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHEFEN HAR ORDET
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 YOUNG PILOTS BYGGER SIMULATOR
- 8 NYHETER
- 10 FOTOTEMA MAKRO
- 12 FRIEDRICHSHAFEN 2014
- 14 HAVERIFÖRELÄSNING FÖR YOUNG PILOTS
- 14 NY MEDARBETARE PÅ KÅRSTABEN
- 15 ÅRSRAPPORT 2013
- 27 AOPA ANORDNAR FLY-IN
- 28 UNDERVATTENSEVAKUERING UWE
- 30 FLYGSÄKERHETSTEMA SAMARBETE
- 32 SAMARBETE MED MISSING PEOPLE



FFK gör avslut på kalenderåret 2013 med en verksamhetsberättelse. Läs mer om året som gick och framtidsplanerna för organisationen.

15



Bild framsida:
Vackert vårväder
i Norrbotten
Foto: Martin Trankell

Kårchefen har ordet

Myndighetsfrågan

Clear Air Turbulence (CAT) är något som piloter inte gillar. Det är ett område där luften är kraftigt turbulent men som är svår om inte omöjligt att förutsäga. Som pilot vill man inte ha något som är oförutsägbart. Piloten vill veta vad han eller hon har att förvänta sig. På så sätt kan piloten anpassa sig till de rådande förhållandena.

Som kårchef förväntar jag mig av våra myndigheter en viss tydlighet och ansvarstagande för sitt verksamhetsområde. Som en organisation i svensk krisberedskap vill vi inte ha kortsiktiga lösningar som skapar turbulens där vi årligen hamnar mellan hopp och förtvivlan.

En myndighet som har ett ansvar att se till att det ska finnas resurser för en viss verksamhet måste också ta det ansvaret. I Sverige har vi tre gyllene principer för vår krisberedskap:

- **Ansvarsprincipen**

- Den som har ansvar för något i normala lägen ska även ha det ansvaret vid en kris.

- **Närhetsprincipen**

- En kris ska hanteras så nära som möjligt av de ansvariga.

- **Likhetsprincipen**

– En organisation ska så långt det är möjligt, fungera likadant vid en kris som vid det dagliga arbetet.

Allt detta låter logiskt på ett papper. Men vad händer om en frivillig försvarsorganisation ska arbeta under en kris som berör flera myndigheter? När en frivillig försvarsorganisation rycker in är det en stor kris! Då är det inte enbart en part inblandad. Det är minst en eller flera kommuner, en eller flera landsting, en eller flera länsstyrelser och en eller flera statliga myndigheter involverade i samma krissituation. Det är flera ansvariga som ska lösa samma problem eller delar av densamma, men ingen som har ett tydligt övergripande ansvar. Här vill man i vårt krishanteringssystem att det ska ske en samverkan mellan berörda parter. Denna samverkan är som pilotens CAT. Den uppstår ibland och lika snabbt som den kommer kan den också försvinna.



I det krishanteringssystem som Sverige har valt förlitar vi oss på många frivilliga resurser. Här kan man tycka att ansvariga borde se till att det finns pengar för att träna dessa resurser. Varken politiker eller myndigheter tar sitt ansvar utan tror att en klapp på axeln och vackra ord räcker.

Hur ska en frivilligorganisation kunna samverka med myndigheter om de inte har tillgång till sambandssystemet Rakel? Varför ska en myndighet kalla in en frivilligresurs när de inte har något samverkansmedel att samverka med?

Jag anser att Myndigheten Samhällsskydd och Beredskap inte gör skäl för sitt namn. Det är en myndighet som skapar turbulens istället för en långsiktig plan för frivilliga försvarsorganisationer.

Om MSB avser förbättra svensk beredskap måste myndigheten långsiktigt lösa problemen med Rakel till Frivilligorganisationerna. MSB måste också se till att vi frivilliga kan få öva och utbilda personal på de system och i de uppdrag som behövs när det händer olyckor och annat elände.

Om detta skedde skulle hopplösheten och förtvivlan övergå till en tilltro på svensk krisberedskap, en beredskap som i dag är som ett skepp utan segel.

Någon måste våga styra skeppet bort från den turbulens som råder och ge oss de ramar som behövs för att få en bra och förtroendeingivande krisberedskap i Sverige.

Lars-Göran

Uppgifter i registret

Några medlemmar flyttar, byter mejladress och telefonnummer under året. Nu kan ni uppdatera era uppgifter så vi får rätt uppgifter i vårt medlemsregister.

Ni loggar in med ert medlemsnummer eller mailadress och ert personliga lösenord. På denna sida kan ni se vilka uppgifter vi har på er när det gäller certifikat, klassbehörighet medicinskt intyg och senast utförda PFT. Länk till medlemsregistret finns på vår hemsida ffk.se



På hemsidan kan du som medlem visa intresse för en kurs. Du gör det under kurser & utbildningar. Detta är enbart en intresseanmälan, men visar på att du är intresserad. Vi kommer att kontakta respektive länsledning för att få bekräftat att du ska gå kursen. Får vi ett OK från länet kommer en bekräftelse att skickas till dig.

Du kanske saknar en kurs som du tycker behövs för vår verksamhet? Använd hemsidan och skicka ett meddelande till oss. Vi är öppna för förslag.



På hemsidan under kontakt finns ett kontaktformulär där ni kan skicka in uppgifter till oss på kårstaben. Välj till vilken funktion som ni vill skicka till (exempelvis flygrapporter, kursadministration och så vidare) Använd gärna denna funktion så att era uppgifter kommer till rätt handläggare. Dessa e-postadresser bevakas alltid.

Du kan också skicka direkt på följande mejladresser:

flygrapporter@ffk.se - Flygrapporter
rapporter@ffk.se - Störningsrapporter / ASR
medlem@ffk.se - Medlemsinformation, certifikat, flygna timmar m.m.
ovning@ffk.se - Övningsinformation, planerade övningar, rapporter m.m.



Rekrytering

Vi måste arbeta tillsammans för att få in fler medlemmar i verksamheten. För att få in fler medlemmar behöver vi genomföra verksamhet som alla kan delta i. Det behöver inte vara flyg utan kan vara andra träffar som TBOS, nödträning, helikopterlyft med mera.



AOPA

Under våren har FFK:s styrelse aktivt valt att

öka samarbetet med AOPA. Detta har gjorts genom ett samarbetsavtal mellan organisationerna. AOPA verkar mycket internationellt och har bra kontakter med EASA där de flesta beslut som berör oss fattas. Tillsammans med AOPA har vi större möjligheter att påverka vår framtid. Vill du veta mer om AOPA-Sverige så gå in på deras hemsida www.aopa.se.



ELT kan bli ett minne blott

På grund av det försvunna planet, Flight MH370, har frågor ställts mot ICAO om hur ett flygplan kan försvinna. Vid ICAO diskuteras det nu om ELT verkligen ska vara kvar i framtiden eller om det ska ersättas med ADS-B.

Ett sådant system kan löpande följa flygplan vilket skulle innebära att behovet av ELT skulle försvinna. I USA så är bara 40 procent av alla ELT 406 registrerade, vilket innebär att många signaler medför osäkerhet kring om larmen är skarpa eller felaktiga. Det viktiga är funktionen och förhoppningsvis kommer ICAO med ett första beslut redan nu maj och sedan tar det något år innan det kan vara i våra flygplan i framtiden. Äntligen kan kanske Håkan Lantz system bli verklighet.



Brandflyg

FFK har fått uppdraget att sköta brandflyget i flera län för 2014. Flera län har flugit då våren har varit torr och varm. Det är en bra träning för oss i att kommunicera med blåljusenheter och staber. Tillsammans med TBOS är FFK en bra resurs för våra myndigheter.



Ungdomen

Nu är den slutgiltiga planeringen för våra ungdomsläger igång. Vi har i år fler sökande än vi har lägerplatser. Under året kommer Young Pilots ha sin första operativa spaningsutbildning. Platsen för denna kurs är i Nyköping. Efter denna kurs kommer två platser att finnas i varje FIG-grupp för YP som spanare.

Som vanligt kommer grundkurser och fortsättningskurser att ordnas. Anmälan görs på Young Pilots hemsida.

Första veckan i varje månad arrangeras en YP-fika i de län som har ungdomsverksamhet. Dessa träffar genomförs på klubbar eller andra lämpliga platser. Uppgifter om dessa träffar finns på Facebook och Young Pilots hemsida. I dag finns YP i tolv län och vi är över 600 medlemmar under 25 år. Verksamheten växer och vi behöver ledare och mentorer i de län där vi saknar en YP-grupp. Hör av er till kårstaben om du vill vara med och utveckla YP i ditt län.





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, medicinskt intyg och klassbehörighet men också en FFK-PFT de senaste 365 dagarna. Du kan se när du gjorde din senaste PFT på ditt nya medlemskort eller på hemsidan.

Har du inte gjort en PFT så kontakta kårstaben för att ordna med en FFK-PFT. Under FFK:s interna flygoperativa utbildningar integreras FFK-PFT i utbildningen, som exempelvis lågflygkurs, spaningskurs, kraftledning, formation med mera.

Observera att en PC inte ersätter en FFK-PFT.



Flygplan

En del av er byter eller har bytt endera försäkringsbolag, CAMO eller verkstad till

era flygplan. Tänk på att skicka in de nya pappren till kårstaben.



Priser

Den första 1:a april uppdaterades flygplansprislistan. Vi har kontrollerat priser med ett antal refererensklubbar för att få en relevant prisbild på olika flygplansmodeller.



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 prenumeration av Flygrevyn. Ditt förmånspris som FFK-medlem ser du i brevet 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.

- Rabatterade produkter PilotShop Hangar 11-29

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)
- 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- och certifikatrapportering = ingen flygning.

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



**LARS-GÖRAN
KÅRCHEF**

0155-20 90 91
lg@ffk.se



**ULF
STEF. KÅRCHEF**

0155-20 90 92
uffe@ffk.se



**HANS
FLYGCHEF**

0155-20 90 97
hans@ffk.se



**MARTIN
STEF. FLYGCHEF**

0155-20 90 95
martin@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
MIL. KONTAKTER**

0155-20 90 98
daniel@ffk.se



Flygchefen

Så blev det då äntligen lite vår och övningsverksamheten gick igång för fullt. Det övas i alla våra flyggrupper, både FIG, SIG och HV, trots att det fortfarande är osäkert med övningspengarna för 2014. Hur ska man kunna driva en övningsverksamhet om man inte får veta vad man får för resurser?

Hur som helst, fortsatt öva med de pengar som finns i länen, och håll uppe kompetensen i grupperna. Tänk på att man inte alltid måste flyga för att få till en bra övning. En bilburen TBOS-övning kan vara minst lika effektiv.

FFK-PFT och att prata svenska

Nytt för i år är att vi inte kan räkna en PC, IR-PC och liknande som en FFK-PFT. Från och med årsskiftet måste alla göra en ”riktig” FFK-PFT med någon av våra FFK-lärare.

Det är viktigt att du som FFK-pilot själv håller reda på dina behörigheter, och i dessa behörigheter ingår nu även FFK-PFT. PFT:n skrivs in i din flygdagbok och där kan du hitta datum när den senast gjordes. PFT gäller sedan i tolv månader och är ett krav för att du ska få genomföra exempelvis KFÖ, eller vara aktiv som FIG-pilot.

Det går alltid att få ut aktuella behörighetslistor för respektive flygrupp genom att ringa eller skicka ett mail till kårstaben. Se dock till att genomföra kontrollen av behörigheter i god tid innan en övning, så ni hinner komplettera papper eller genomföra FFK-PFT i tid.

Behöver du göra en FFK-PFT tar du kontakt med din FFK-lärare, eller kårstaben, så skickar vi ut ett PFT-protokoll. Tänk på att alla FFK:s flygkurser ger dig en FFK-PFT, så ska du gå kurs behöver du inte göra en separat FFK-PFT.

Apropå behörigheter: Vi har en behörighet som gått ut och överraskat många. Det gäller den svenska språkbehörigheten. När Transportstyrelsen införde språkbehörigheten fick alla med svenskt certifikat en 5:a i det svenska språket. Har du sedan uppdaterat din engelska språkbehörighet har man även fått en 6:a på svenskan. Har du däremot inte uppdaterat din engelska behörighet så har den svenska nu gått ut. Kontrollera i ditt certifikat att du fortfarande har en gällande svensk radiobehörighet. Om inte tar du kontakt med en språkkontrollant för få tillbaka din svenska radiobehörighet.

Information är svårt

Det här med att få ut information till medlemmar i en organisation är inte lätt. Sedan cirka ett år tillbaka skickar kårstaben ut ett ”Fredagsmejl” varje fredag med aktuell



information. Avsikten med Fredagsmailet är att det ska nå samtliga flygande medlemmar och vi har därför valt att skicka mailet till flyglärare, gruppchefer, länsflygchefer, CPIL och ställföreträdare med flera. Meningen är att gruppchefer och länsledning sedan ska skicka mejlet vidare inom sina egna grupper, kanske kompletterat med någon egen information kring övningar eller liknande.

Från och med nu kommer fredagsmailet skickas ut varannan vecka istället, men målet är detsamma: Informationen ska nå samtliga flygande medlemmar, så vidarebefordra informationen till era grupper! Gamla fredagsmejl finns även på hemsidan om du vill läsa dem där.

IT-pyssel

Det pågår ett arbete att förändra och modernisera FFK:s IT-plattform. Ett steg i detta är den nya hemsidan, som jag hoppas ni tycker är funktionell och lättnavigerad och att ni hittar den information ni behöver i verksamheten.

Ytterligare ett steg i detta är den nya funktionen som tillåter medlemmar att logga in via hemsidan och uppdatera sina kontaktuppgifter. Alla kan även se datum för sina behörigheter. Det går att hitta inloggningen på flera ställen på hemsidan, exempelvis under ”Operativ info -> Dina uppgifter”, eller ”Kontakt -> Medlemsinloggning”. Inloggning sker med hjälp av ditt medlemsnummer eller din mejladress. Som lösenord använder du dina fyra sista siffror i ditt personnummer. På högersidan finns en hjälptext som berättar hur du gör för att uppdatera dina kontaktuppgifter.

Alla datum för behörigheter är färgkodade så att det är lätt att se om någon behörighet håller på att gå ut, eller har gått ut. Du kan uppdatera datum på behörigheter genom att skicka nya kopior till kårstaben. Tänk på att du inte är behörig att flyga uppdragsflyg inom FFK om något av dessa datum är röda.

Vi fortsätter med nolltolerans mot olyckor och incidenter och rapporterar allt som avviker från det planerade eller förväntade.

Kolla på läget? Alltid!

Hasse



Kolla simulatorn!

Flygning och flygintresse kan ske på många sätt. Young Pilots har nyss ingått ett samarbete med svensk flyghistorisk förening (SFF) där de första spadtagen just nu tas för att få igång en simulatorverksamhet. I Västerås håller samtidigt en helt egen YP-simulator byggas in i en husvagn.

Inom Young Pilots har vi länge haft en husvagn ståendes vid Kårstaben i Nyköping. Vagnen har åkt runt på flera events under förra året, bland annat Dreamhack där Young Pilots var med och flög simulator. Men husvagnen har inte alltid sett så rolig ut, varken på insidan eller utsidan, och nu har Young Pilots i Västerås bestämt sig för att råda bot på detta. Planen är att bygga in en heltäckande simulator i ena änden av husvagnen och fräscha upp allrummet i den andra delen. Därefter kommer husvagnen att kunna rulla runt i länen beroende på behov.

Om allt går som det ska kan ni se husvagnen med färdig simulator på Västerås

Rollout den 25:e maj (läser du tidningen rykande färsk så är det väldigt snart, kom ihåg att komma förbi och besöka oss!)

Samarbete med SFF

Young Pilots på nationell nivå har inlett ett samarbete med svensk flyghistorisk förening, vilket var anledningen att du som ungdom fick ett exemplar av SFF:s medlemstidning hem på lådan under våren. SFF har också en simulatorgrupp som bland annat utvecklar simulatorer och bygger nya tillägg till existerande simulatorspel, främst Flight Simulator 2004. SFF behöver dock hjälp med utvecklingen från alla yngre och datorkunniga ungdomar i Young Pilots som kan vilja hjälpa till med detta. Det finns en specifik Facebookgrupp uppe för detta för alla som är intresserade. Fråga i er länsgrupp om ni vill få en inbjudan.

På sikt hoppas YP kunna bli mer engagerad i även simulatorvärlden. Det finns några jättefina och spännande simulatorer runtomkring i Sverige som alla är

hemmabyggen. Young Pilots egen husvagn kan på sikt bli en riktigt avancerad (och dessutom mobil) simulator som kontinuerligt kan byggas ut.

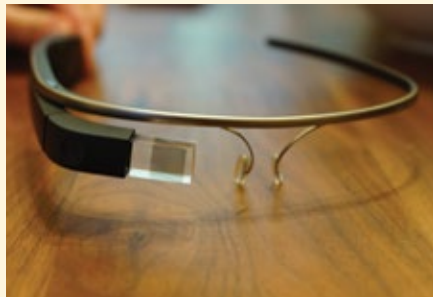
Dreamhack Winter

Young Pilots åker i vinter på Dreamhack igen. Det blir en favorit i repris på den stora datormässan i Jönköping. Simulatoren kommer såklart vara med. Förra gången inleddes ett starkt samarbete med joystickutvecklaren Saitek som ledde fram till att företaget skänkte avancerad simulatorutrustning till Young Pilots, utrustning som nu kommer att användas i husvagnssimulatoren.

Glöm inte att gå in på youngpilots.se och läsa mer av vad som händer i just ditt län! I sommar blir det massvis med läger och flygdagar som är värda att besöka. Har du riktig tur finns även den nya simulatorhusvagnen på plats!

Text och foto: Martin Trankell

Elektroniska glasögon i cockpit?



Google har under många år arbetat med en prototyp av ett par glasögon med inbyggd display kallad Google Glass. Glasögonen är på väg till marknaden inom kort och det spekuleras i potentiella användningsområden inom flyg, bland annat som integrerad heads-up-display med instrument och GPS.

Google Glass skapade stora rubriker när det tidigare förra året tillkännagavs av Google. Glasögonen saknar linser men har istället en liten prisma i vilken information kan projiceras. Glasögonen kan också skicka ljud till användaren genom skullbensvibrationer.

Google Glass skulle potentiellt kunna nyttjas inom flygvärlden som extrastöd, till exempel genom att projicera navigationsfärdvägen i realtid. Det är också möjligt att få upp flyginstrumentens information direkt i displayen, vilken exempelvis möjliggör avläsning av höjd och fart samtidigt som huvudet flyttas för att spana efter trafik. Andra potentiella användningsområden är digitala checklistor och videoinspelning med den inbyggda kameran.

Allt detta är spekulation i dagsläget. Google Glass finns än så länge endast på marknaden hos utvalda testare och flygapplikationer till glasögonen är ännu inte utvecklade. Men teknikutvecklingen av bärbara elektroniska displayer går snabbt framåt, pådrivet av de senaste årens tekniska skärmutveckling inom smartphone-branchen. Google Glass är antagligen endast den första av flera tekniska lösningar för den framtida piloten.

Civil variant av Super Hercules



Den amerikanska utvecklaren Lockheed Martin har meddelat att försvarsindustriföretaget ska ta fram en civil variant av C-130J Super Hercules. Främst är det tung industri inom olje- och gruvbranscherna som kan vara intresserade av flygplanet.

Den nya varianten av Hercules kommer till stor del att påminna om dess militära motsvarighet. Ändringarna kommer främst ske i flyginstrumenteringen och kommunikationsutrustningen, som normalt är mycket annorlunda i militära sammanhang. Lockheed Martin räknar med att den första civila individen kan rulla ut om cirka tre till fyra år.

Arbetshäst

Det största säljargumentet är Hercules förmåga att landa och starta på väldigt korta och grova banor. Lastutrymmet är stort och Lockheed Martin hoppas därför locka till sig tyngre industrier som verkar i svårtillgängliga områden, exempelvis gruv- och oljeindustrin.

Lockheed Martin har tidigare sålt civila varianter av den mindre föregångaren C-130 Hercules. Drygt 100 individer har sålts sedan 1964 och många är fortfarande i bruk världen över.

Kabelbrott stängde Kallax

Sveriges längsta bana och norra Sveriges flygflottilj fick stänga ned i flertalet timmar efter ett kabelbrott tidigare i vår. Flygplatsens ljussystem fallerade vilket stängde flygplatsen efter att mörkret infallit.

Personalen på Luleå Kallax flygplats upptäckte vid en rutinkontroll den 13:e mars att ljussystemet för banljusen inte fungerade. Alla flygplatser i Sverige har ett reservkraftnät för avbrott i strömförsörjningen, men denna gång visade sig felet bero på ett kabelbrott. Med

Sveriges längsta landningsbana på 3 350 meter rörde det sig om en felsökning på närmare sju kilometer kabel. Flygplatsen blev stängd under drygt tre timmar efter mörkets infall och kunde åter öppna klockan 21.

– Vi kommer nu att starta en utredning för att komma fram till hur detta kunde ske för att förebygga och begränsa att detta inte händer i framtiden, berättade Kallax flygplatschef Lars Soini på Försvarsmaktens hemsida.

Ryskt-ukrainskt bråk över luftrum

I början av april avrådde den europeiska luftfartsorganisationen EASA från överflygningar över luftrummet på Krim. Anledningen är flera utspel från ryska myndigheter där Ryssland hävdar att landet övertagit flygledningsansvaret i luftrummet, trots att Ukraina fortfarande hade det formella ansvaret.

Ryssland skickade i början av april ut ett så kallat NOTAM (information till piloter och flygbolag) där flera ändringar i luftrummet över Krim annonserades, bland annat att Ryssland avsåg erbjuda flygledning i Simferopols luftrum från och med 3 april 2014. Samtidigt kvarstod luftrummet formellt under ukrainskt ansvar. EASA gick samma dag ut med en skarp varning till operatörer inom EU där organisationen uppmanade till stor försiktighet:

– På grund av den osäkra situationen där mer än en flygledningsenhet kan kontrollera flygningar i samma luftrum från och med 3 april 2014, klockan 06:00 UTC och



Foto: NASA

framåt, bör beaktning ske på åtgärder för att undvika luftrummet och rundflyga Simferopol flyginformationsregion med alternativa rutter.

Det är långt ifrån första gången politisk oro påverkar överflygningsmöjligheter-

na i världen. Till exempel medförde den arabiska våren stora överflygningsproblem över Nordafrika. Men krisen på Krim är unik då det är mycket ovanligt att överflygningsrestriktioner uppstår inom europeisk luftrum.

Svensk pilot i Red Bull Air Race

Sverige representeras just nu i den prestigefyllda flygtävlingen Red Bull Air Races. Bakom spakarna sitter Daniel Ryfa från Stockholm, som flög in på en andraplats första deltävlingen i Abu Dhabi den 1:a mars.

Red Bull Air Race är en världsomspännande tävling där de tävlande piloterna navigerar en hinderbana på kortast tid i ett flygplan av typen Extra 300.

Sverige representeras just nu av Daniel Ryfa. Ryfa är en vanlig syn på svenska flygdagar där han flyger en Sukhoi Su26. Tidigare i år blev han inbjuden att delta i Red Bull Air Race instegsgrupp "Challenger Class". Tidigare har Ryfa vunnit europeiska mästerskapet i aerobatics.

Red Bull Air Race pågår under hela 2014 och nästa deltävling går av stapeln i Polen den 26 till 27 juli. Daniel Ryfa kommer att delta på minst tre tävlingar under året.



Foto: Red Bull Media House

Text alla nyheter: Martin Trankell

MAKRO

FLYGSVERIGE I FOTO

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

1

1 Rökigt: Det var mer eller mindre perfekta ljusförhållanden när Roger Tammelander från Stockholm lyckades fånga Malmö Aviations flygplan på bild vid Bromma Flygplats. Brommas kommersiella flygtrafik har fortsatt som vanligt under vintern, men allmänflyget fick avflytta från fältet i samband med julhelgerna, ett beslut som i många flygkretsar väckt starka känslor.

Foto: Roger Tammelander

2 Släptåg: Sommaren är på gång och de flesta segelflygklubbar har inlett sommarsäsongen. De varma cumulusmolnen börjar hopa sig och termiken har kommit igång. Daniel Jansson, bogserpilot från Karlstad tittar i bakspeglarna med segelflygplanet på släp.

Foto: Daniel Jansson

3 Stjärklart: Vi har precis kommit igenom den mörka perioden av året och flygbilderna ligger knappast på hög. Däremot har mörkret sin egen charm, som Andreas långexponerade bild på SAS flight från Oslo till Stockholm tydligt visar.

Foto: Andreas Eriksson

4 Isläger: Segelflygläget vid Ottsjö i Jämtlandsfjällen samlade en stor skara piloter för flygning i vågtermik. Stundtals blåsiga förhållanden rådde vid start- och landingsbanan på Ottsjöns is men segelflygarna höll igång. Varje år samlas ungefär 100 piloter för att segelflyga i fjällmiljön runt Ottsjö och nyttja den vågtermik som uppstår när vindar blåser över fjälltopparna.

Foto: Fredrik Brandt

5 Lågflygning: Under en vacker himmel övade Kronobergs flyggrupper lågflygning tidigare i höstas. Vidmakt-hållandet av god lågflygkunskap är viktig för flyggrupperna inom FFK för att vara redo när det skarpa läget uppstår. Eric Eliasson, pilot i resursgruppen och aktiv inom Young Pilots fotograferade från baksätet.

Foto: Eric Eliasson

2



3



4



5



På besök vid EUROPAS STÖRSTA ALLMÄNFLYGMÄSSA

Tre glada flygare lämnade ett kallt och regnigt Sverige för att möta våren i Sydtyskland. Laddade och förväntansfulla på ett litet mysigt äventyr där vi skulle få uppleva det senaste inom allmänflyget.

Tyvärr går det inga direktlinjer från Sverige till Freidrichafen (där den stora europeiska allmänflygmässan anordnas) så vi siktade på att ta oss till Zürich istället. Där hyrde vi en bil och körde runt Bodensjön vid Alpernas fot. Detta tar cirka två timmar om du kör den kortaste vägen. Det är oerhört vackert i detta område vilket gjorde att vi tog en liten avstickare för att få uppleva några av dessa vackra små byar som finns och samtidigt inta en välsmakande lunch. Vi upptäckte ganska snabbt att alla restauranger inte tog kreditkort så att ha med sig kontanter är viktigt.

Ny teknik och regelnyheter

Förr så anordnades den stora mässan vid Friedrichafen vartannat år men numera öppnar den dörrarna varje år. Vi anlände under mässans andra dag och kunde konstatera att det var ganska lite folk. Fördelen var att utställarna hade tid att svara på frågor och verkligen visa sina produkter. Tyvärr var flera aktörer inte på plats som exempelvis Diamond som brukar ha en stor monter.

Under hela mässan pågår ett antal föreläsningar om exempelvis nya EASA-regler, navigeringssystem, motorer och så vidare. Som besökare finns det massor att göra och att titta på, och trots att man är på

plats i två dagar så går det inte att se allting.

Nytt för mig var ultralätta helikoptrar. Här erbjuds en liten UL-helikopter och ett UL-certifikat på helikopter för cirka en miljon kronor. Vilket uppsving det skulle kunna bli för helikopterverksamheten i Sverige om detta slog igenom. I dagsläget krävs dock mer konkreta regler för detta. På samma ämne visades också en liten gasturbin från Konner motsvarande en effekt på 250 hästkrafter som kan installeras i en helikopter eller i ett flygplan.

Lättare flygplanstyper

Tekniken går framåt på UL-sidan och det smitter av sig på andra modeller. Många utställare har sina flygplan i klassen Light Sport Aircraft (LSA). Detta är en amerikansk klass som inte är fullt funktionell i Europa. Du kan utbilda dig på det nya certifikatet Light Aircraft Pilot License (LAPL) men inte Private Pilot License (PPL) på en LSA-maskin enligt Transportstyrelsen. Anledningen är att en LSA-maskin kan vara byggd med bland annat icke certifierade instrument. När vi pratade med utställarna kände vi att tillverkarna inväntar de nya europeiska reglerna kring lätta flygplan. När dessa regler blir färdiga så har de fler modeller på gång. Nästa år kan det bli en högtintressant mässa då de nya reglerna borde vara på plats och tillverkarna har sina nya

modeller på gång.

I Sverige kan vi se att autogyron inte varit lika intressanta som tidigare. Särskilt sedan haveriet i Norrtälje. Här på mässan fanns de överallt och kanske skulle en modell passa för HV-flyget med en övervakningspod på utsidan. Det är en tvåsitsig apparat med en fantastisk spaningskapacitet som kan landa nästan överallt.

Rotax vanligt

De flygplan som visas upp är i grund och botten samma flygplan med små variationer. Alla flygplan är antingen låg eller högvingade, tvåsitsiga, Rotaxförsedda med Dynoninstrument och 600 kg Maxvikt. Några flygplan tyckte vi stod ut lite mer än andra. Czech Sport Aircraft håller på att ta fram en högvingad VLA-maskin (Very Light Aircraft). Den har då en maxvikt på 750 kg vilket gör att den kan lasta två personer och ha fulla tankar (tillsatsvikt på upp till 360 kg). Beräknad cruise var svaga 99 knop, men i övrigt en intressant maskin.

En annan mycket intressant produkt i samma klass var Tecnam P2008. Med Garmininstrumentering, en Rotaxmotor på 100 hästkrafter och mycket bred kabin skulle detta kunna vara en maskin för skolning. Enligt återförsäljaren så har franska flygvapnet valt Tecnam till grundskolningsmaskin. Den verkar vara riktigt välgjord och vi ser fram emot att få se en



flygande i Sverige. Storebror P2010 ser jag som en framtida klubbmaskin. Den byggs med en Lycomingmotor IO-360-M1A på 180 hästkrafter som ger en marschfart på 133 knop. Flygplanet klarar fält som är 460 meter enligt bruksflygreglerna och lastar 450 kilo. Tre dörrar gör att den är lätt att ta sig i och ur. Med en dieselmotor skulle den vara ännu mer intressantare ur framtida bränsleförsörjningproblematik även om den går att flyga på Mogas.

Halvtionsklass

Ett annat flygplan som är högtintressant är från Flight design i Tyskland. Företaget håller på att ta fram en fyrsitsig maskin som heter C4. Om de håller vad de lovar kommer Tecnam att få en riktigt stark konkurrent. Med en tillsatsvikt på 600 kilo och en max marschfart på 160 knop är den vassare än Tecnam 2010. Vi har inte sett den flyga än, men vi måste såklart ha något att se fram emot också.

Företaget One Aircraft har också fått fram en intressant modell som heter One. Med en startvikt på 750 kilo är detta en VLA-maskin. Den har plats för två vuxna och två barn och skulle kunna vara ett framtida alternativ för flygklubbar. I och

med sina fasta ställ, en marschfart på 129 knop och att den kan använda fält som är kortare än 500 meter är den ett intressant alternativ.

Det finns ytterligare en intressant maskin från Vulcan Air V1.0. Det är en robust maskin som enligt tillverkaren är stryktålig och gjord för gräsfält. Planet är redan EASA-certifierat vilket är bra. Med en max marschfart på 139 knop och lastförmåga på 417 kilo skulle även denna maskin kunna vara ett bra alternativ för flygklubbarna. Vi kanske får möjlighet att titta lite närmare på dessa maskiner i framtiden och se hur de är att flyga.

Inga nyheter från kändisar

Cessna och Piper fanns som vanligt på plats, men några större nyheter från dessa erkända tillverkare fanns inte. Piper visade upp en konverterad Pa28 med en dieselmotor och Cessna visade sin TTx. Nya lågvingade Cessnan som från början kommer ifrån Lancair. Vill piloter köpa ett flygplan för framtiden så är inte en Cessna 172 eller en Piper Pa28 det bästa alternativet i dag.

När det gäller motorer så brukar de stora tillverkarna vara på plats. Men i år verkar det vara ett mellanår och både Continental

och Lycoming lyste med sin frånvaro. Däremot har nog Rotax fått en allvarlig konkurrent på UL-marknaden från UL-power. Tillverkaren visade upp motorer från 97 till 130 hästkrafter och en liten sexcylindrig motor som passar för UL och LSA-flygplan.

För den som vill ha med sig ett eget reservinstrument för horisontgyro och höjdmätare har Dynon Avinoics tagit fram en portabel horisont. Höjdmätaren är dock baserad på GPS-höjd men som ett reservinstrument skulle den fungera bra.

EASA

Slutligen så uppmanade EASA-representanter på mässan alla piloter att hålla koll på sina nationella myndigheter att inte tolka EASA regler krångligare än vad som behövs. EASA jobbar ganska hårt med att förenkla regelverken och då ska nationella myndigheter bara förverkliga dem och inte förvanska dem.

Efter två dagar med bara flyg känns det skönt att få återvända hem till Sverige igen. Till nästa år är vi på plats igen och kanske kan vi åka fler FFK:are i en gemensam resa för att bevaka vad som händer i flygvärlden.

Text: Lars-Göran Johansson

Haverilärdomar för YP

Young Pilots i Dalarna bjöd in Anders Haglund från Statens Haverikommission. Han höll en intressant lektion om hur en haveriutredning går till.

Föreläsningen skedde i Borlänge Flygklubbs lokaler vid Borlänge flygplats i början av mars. Young Pilots ordförande i Dalarna Staffan Eriksson var en av ungdomarna som var på plats.

– Föreläsningen var jättebra, Anders är en otroligt bra och engagerand talare! Vi fick lära oss i princip allt om hur haveriutredningar går till. Hur man går till väga som utredare, fotografering av haveriplatser och så vidare. Egentligen grundligt om hur hela verksamheten fungerar, även på båt- och vägsidan men framförallt flyget. Anders delade med sig av egna erfarenheter och visade bilder där han bland annat berättade om vikten av små detaljer, så som hur ett buskage är vikt i förhållande till flygplanet eller i vilket



läge förgasarsvärmereglaget står. Sådan information kan bidra till lösningen på en hel utredning.

Anders Haglund är segelflyglärare och har haft kontakt med Young Pilots förut via ungdomar som besökt och flyger på segelflygklubben. Vid just Borlänge finns det stora fördelar med att segelflyg- och

motorflygklubben är placerade på samma fält med större möjligheter till utbyte och kontaktskapande.

Framöver så planerar YP-Dalarna för fullt inför läger och flygdagar utöver de fikor som anordnas första veckan i varje månad. Kika in på youngpilots.se/dalarna för allt det goda.

Ny ställföreträdande flygchef



Hej alla glada läsare. Även om det står "ny" medarbetare ovan känner kanske många av er igen mina stavelser från tidningen sedan tidigare. Jag har nämligen arbetat som FFK-Nytts redaktör sedan 2009.

Jag har ett flygförflutet som fick sitt startskott på Bungeläget på Gotland för snart nio år sedan. Efter att Young Pilots öppnat mina ögon för flygets underbara värld gick jag vidare och bestämde mig för att bli pilot. Jag flög upp för mitt efterlängtnade flygcertifikat våren 2009. Därefter fortsatte åren med kommersiell licens och instrumentbehörighet samtidigt som jag flög för en hemvärnsflyggrupp i Stockholm. Jag valde också att satsa på en flyginstruktörslicens. Sedan 2011 har jag arbetat heltid som flyginstruktör inom PPL-, CPL- och IFR-skolning.

På FFK kommer jag att främst att stödja

Hans Jörnén som arbetar som flygchef. Jag kommer också ta speciellt ansvar för Young Pilots, en uppgift som jag delar med vår mycket ungdomserfarna medarbetare Johanna Wintzell. För er som äger flygplan (som vår samhällsnyttiga verksamhet så tacksamt får låna) kommer jag också vara kontaktperson för flygplansregistret som FFK håller som ett led i bruksflygtillståndet. Framöver kommer också ni som flyger aktivt att se mer av mig som lärare i både klassrummet och i flygplanet på internkurser.

Jag huserar i veckorna på Kårstaben vid Skavsta flygplats. Helgvis är jag bosatt i Västerås och flyger titt som tätt från Västerås-Hässlö. Hjärtat sitter dock fast uppe i Norrbottens skogar där jag bott under större delen av mitt vuxna liv och där flygmiljöerna är så otroligt vackra!

FFK-hälsningar
Martin Trankell

Frivilliga Flygkåren 2013





FFK:s organisation

Organisationen har två aktiva delar. En del för det civila samhällets behov – Krisberedskapsflyget och en del för Försvarsmakten. Den senare delen består av Hemvärnsflyg FFK-HV och Sjöinformationsflyg FFK-SIG.

Krisberedskapsflyget är organiserat med en eller två flyginsatsgrupper (FIG) per län beroende på länets storlek. I FIG ingår avtalsbundna piloter som inom två timmar efter larm ska kunna utföra olika typer av uppdrag. För rekrytering och ungdomsverksamhet finns en resursgrupp (RG) i länen.

Tillgången till flygplan för FFK:s utbildnings-, övnings- och uppdragsverksamhet har kommit till en stabil men allt för låg nivå på omkring 120 plan för insatsverksamhet. Avtal finns med ytterligare 75 plan för övningsverksamhet. FFK har 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 samma nivå som gäller för kommersiellt flyg.

Under sommarperioden kan det ibland uppstå brist på flygplan då flygklubbarnas medlemmar också vill använda sina egna plan.



Information om verksamheten

Information till medlemmar och myndigheter har bland annat skett genom FFK:s webbsida, www.ffk.se, och medlemstidningen FFK-Nytt. Tidningen har under året utkommit med fyra nummer. Länen informerar också sina medlemmar via egna hemsidor. Varje vecka skickas ett fredagsmail till ledningspersonalen om vad som sker i verksamheten.

FFK har ett informationsmaterial bland annat roll-ups och så kallat profilmaterial, som medlemmar i flygavdelningarna kan låna. Länsflygavdelningarna har genom att delta i olika frivilligarrangemang, flygdagar, utställningar samt regementsdagar och andra viktiga informationsmöten medverkat till att sprida information om FFK som en del av totalförsvaret.

Information från länsflygavdelningarna till kårstaben sker oftast via mail eller telefon. För ungdomsverksamheten används olika sociala medier för att sprida information till medlemmarna.



Under 2013 har styrelsen fortsatt arbetet med att anpassa verksamheten till samhällsutvecklingen. Flyginsatsgrupper, FIG, finns i samtliga län. Målet med Flyginsatsgrupperna framgår av följande text: *“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 skydda och rädda människoliv.*

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

Utvecklingsverksamhet har också bedrivits för att uppfylla Försvarsmaktens olika behov. Under året har FFK i utbildnings-, övnings- och insatsverksamhet, producerat 7 312 flygtimmar jämfört med 6 477 flygtimmar under 2012. Ökningen hade varit större om vi kunnat lämna fler anbud på brandflyg 2012 för säsongen 2013. Utbildningsverksamheten, hemvärnsflyget samt pejl av djur har också ökat under året. Verksamheten hade varit större om inte Transportstyrelsens satt krav på att flygplanen ska vara i så kallad kontrollerad miljö, vilket begränsat tillgången på flygplan.

Personalförsörjning

Organisationen uppvisar endast ett fåtal vakanser i vissa geografiska områden. Antalet medlemmar uppgick den 31 december 2013 till 2 126 (2 094 år 2012) varav 274 (186 år 2012) är kvinnor och 604 (511 år 2012) är ungdomar 15 till 25 år. I siffrorna ingår även medlemmar som inte är placerade i någon flyggrupp. Under året har 256 medlemmar slutat och



Kurser försvarsmakten	Antal deltagare:	Budget	Utfall
GU Låg HV		24	11
GU-Spaning HV		20	4
GU Mek HV		10	5
GU-SAR UWE HV		24	17
GU-STRIL HV		20	13
GU-TBOS HV		20	40
IK Låg, Rote och Span		3	2
IK CRI utb.		3	0
KU-FFK-PFT HV 1 gng/år/Pilot		264	163
RU Låg Hv (vart 4.e år)		70	44
RU Spaning Hv (vart 4.e år)		50	0
GU Låg SIG		4	1
GU-TBOS SIG		32	29
GU-Formation SIG		5	2
GU-Grundteori SIG		5	0
GU-SAR UWE SIG		5	1
GU-SAR2 SIG Nöd/person		8	0
GU STRIL SIG		32	6
RU Formationscheck SIG (årligen)		32	30
RU Låg SIG (vartannat år)		15	8
IU Foto & bildtolk		18	3
GU Ungdomsutbildning		400	756

288 tillkommit.

Ledning och medlemmar i de 23 länsflygavdelningarna lägger ned ett stort arbete för att vidmakthålla och vidareutveckla FFK. Länsflygavdelningarna är den del av FFK där den huvudsakliga verksamheten bedrivs och som utgör kontakten gentemot allmänheten.

Kårstaben var vid årets slut bemannad med sju heltids- och en deltidsanställd medarbetare. Arbetsmängden att administrera och stödja den omfattande verksamheten är mycket större än den fasta personalen hinner med. Konsulter och timanställda har därför anlitats i samband med kurser och speciella uppdrag.

Den ekonomiska situationen

FFK:s ekonomi är fortsatt stabil och årsomsättningen för 2013 var 30,9 miljoner kronor. Av detta har cirka 18 miljoner kronor betalats till flygklubbar för hyra av flygplan i samband med uppdrag för utbildning och övning.

Kommentarer om FFK:s framtid

Styrelsen ser med tillförsikt på framtiden beträffande uppdragsgivande myndigheters intresse för verksamheten. Totalt sett var medelstillsdelningen inklusive organisationsstödet större för 2013 jämfört med 2012 vilket är positivt. Det tyder på stor tilltro till FFK:s verksamhet och att verksamheten bedöms vara kostnadseffektiv.

För 2014 har FFK tilldelats mindre än hälften av ansökta medel från MSB. Om ingen ändring sker under våren 2014 kommer en stor del av övnings- och utbildningsverksamheten att ställas in. Detta gör det svårt att uppfylla Transportstyrelsens

krav på piloternas förmåga att flyga olika typer av uppdrag. Försvarsmakten ligger kvar på tidigare nivåer av tillsdelning av medel.

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 fortlöpande kan förändras för att bli mer anpassad till samhällsutvecklingen med förändrade krav. Internationella händelser påverkar verksamheten inom Sverige och för framtiden kanske FFK får en internationell flygresurs.

FFK har under innevarande år fått en större betydelse i det frestda samhället genom nya uppdrag och utvecklingsprojekt. Styrelsen avser fortlöpande anpassa och utveckla verksamheten inklusive verksamhetens administrativa rutiner. Dialogerna med uppdragsgivarna, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Försvarsmakten är mycket stimulerande och sker i ömsesidigt intresse. Det är, enligt styrelsen, viktigt för FFK:s framtida utveckling att det arbetet fortlöpande fortsätter i en lika öppen och positiv anda.

Det är även mycket viktigt att fortsätta bygga upp samarbetet med andra frivilligorganisationer, intresseorganisationer och flygklubbar. Samarbetet med FOS blir än mer viktigt i framtiden.

Transportstyrelsens 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 driva på och utveckla verksamheten i rimlig takt.

Civila kurser	Antal deltagare:	Budget	Utfall
Grundutbildning UWE-kurs		24	30
Grundutbildning Foto		55	0
Grundutbildning TFU		0	12
Introduktion Lågflyg		19	12
Grundutbildning Eftersök av försvunna personer GSAR		15	16
Grundutbildning Strålningsmätning		5	8
Grundutbildning SAR sjö		8	12
Grundutbildning Spaning		8	6
Grundutbildning Lågflyg		17	22
Grundutbildning Fotolärare		6	4
Grundutbildning TBOS		84	69
Grundutbildning Sjö-VHF		40	42
Kompletterande utbildning Lågflyg		33	55
Kompletterande utbildning Kraftnät		17	16
Kompletterande utbildning Rek&Foto		30	31
Repetitionsutbildning-FIG län		140	224
Repetitionsutbildning Kraftnät		17	17
Regional Samverkansövning		22	18
PFT		156	153
Instruktörskurs		43	48
Summa utbildade		750	793

De stora avvikelser vi har är TFU och Fotoutbildning. För fotoutbildningen fick vi inte det stöd från FM som vi räknat med och beskedet kom så sent på året att vi enbart hann utbilda egna lärare. För TFU fick vi inte pengar för kursen utan enbart för introduktion lågflyg som är en del av den kursen.

Foto: Dmitrij Karpenko

Utbildningssituationen

Utbildning inom FFK sker nationellt, regionalt och i respektive flyggrupp. I år har utbildningsverksamheten genomförts utan större problem.

FFK har i stort sett kunnat genomföra den utbildnings- och övningsverksamhet som myndigheterna har beställt. De avvikelser som finns har uppstått på grund av dåligt väder samt brist på instruktörer från bland annat Försvarsmakten. Rekryteringen till Hemvärnet har inte kommit upp i de nivåer vi önskar och det har gjort att vi inte kunnat fylla upp alla platser.

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

För personalen i FFK-HV har den icke flygoperativa utbildningen skett vid hemvärnsförbanden inom respektive utbildningsgrupp.

All grundutbildning i lågflyg har genomförts vid kårstaben i Nyköping. Lågflygutbildningen är en förutsättning för att Sjöinformationsgrupperna, Hemvärnsflyget samt insatsverksamheten inom FFK ska utvecklas vidare och har även en klart flygsäkerhetshöjande effekt.

Kompletteringsutbildning (KU) lågflyg har hög prioritet för att kvalitetssäkra den delen av verksamheten. Även kompletteringsutbildning i mörkerflyg har genomförts för två piloter. Repetitionsutbildningen för både de civila och militära delarna inom FFK har bedrivits på lokal nivå i länen. Utfallet av dessa utbildningar är bra och ledningspersonalen i länen har genomfört väl förberedda och meningsfulla övningar.

Årets regionala samövning

Årets regionala samövning (RSÖ) ägde rum på Flygvapnets bas i Piteå. Besättningar från två länsflygavdelningar deltog i och övade. Samverkan skedde med Svenska Kraftnät som ställde upp med ett MOLOS fordon (mobilt lednings- och sambandsfordon). I övningen deltog även Trafikverket,



Följande insatser gjordes under årets RSÖ:

1. Störning och skador på kraftledning
2. Avbrott och skador på järnvägar
3. Störning och skador på vägar
4. Ledning av Trafikverkets bandvagnar till skadeplats
5. Insats med kommunal räddningstjänst.
6. Informationsöverföring till länsstyrelsen vid översvämning
7. Sjöräddningsinsats
8. Sändning av digitala bilder från flygplan till ledningsorgan med utrustningen TBOS

Sjöfartsverket samt räddningstjänster i Piteå. Dessutom deltog frivilligorganisationen FRO (Frivilliga radioorganisationen).

Fortsatt hög klass

Sammanfattningsvis kan styrelsen konstatera att verksamheterna Hemvärns-, Sjöinformations- och Krisberedskapsflyg är av hög klass och väl uppfyller de krav och mål som ställs på organisationen.

Samarbetet med Försvarsmakten, MSB och övriga uppdragsgivande myndigheter har varit ömsesidigt givande inte minst inom insatsverksamheten för kompletterande övning. Trafikverket är den myndighet som i insatser nyttjat FFK mest via funktionen tjänsteman i beredskap (TiB), till exempel vid stormen Sven under senhösten 2013. Styrelsen är väl medveten om den kvalificerade insats som görs av ledningspersonal och medlemmar i länsflygavdelningarna.



Foto: Daniel Jansson

Hemvärnets år i korthet

Uppdraget från Försvarsmakten för den krigsplacerade personalen inom Hemvärdet har varit att uppnå och utbilda det önskade antalet krigsplacerade piloter i landet. Vid årets slut fanns 278 befattningar för krigsplacering inom FFK-HV. Totalt finns 222 personer placerade i HV-flygorganisationen, varav nio är kvinnor.

I Hemvärnets underrättelsekompanier ingår 14 av FFK:s 32 flyggrupper. Härigenom tillför FFK Försvarsmakten en viktig flygande resurs för underrättelseinhämtning.

FFK har kunnat genomföra de ställda HV-uppdragen från Försvarsmakten.

På utbildningssidan har vi en del avvikelser. Dessa beror på tre orsaker. För grundutbildningarna har vi inte haft tillräcklig rekrytering att fylla exempelvis grundutbildning lågflyg. Vi har haft otur med vädret vid ett flertal kurser och några kurser har vi tvingats att ställa in. För repetitionsutbildning lågflyg och grundutbildningar i SAR2 har vi inte haft tillgängliga instruktörer.



Foto: Christer Dahlgren

Marinens år i korthet

Marinen har genom FFK tillgång till fyra Sjöinformationsgrupper (SIG) 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. Sjöinformationsgrupperna har 100 procents uppfyllnad. De olika SIG-grupperna styrs av respektive sjöinformationskompani SK Göteborg och SK Muskö. Samordning sker på bataljonsnivå.

FFK har kunnat genomföra de ställda SIG-uppdragen från Försvarsmakten.



Nuvarande utvecklingsprojekt för det civila samhället

FFK är sedan flera år en organisation i allt större utsträckning inriktad på stöd åt det civila samhället. Flera utvecklingsprojekt för att stärka denna förmåga pågår sedan flera år. Några nya projekt har tillkommit under 2013.

Flyginsatsgrupper

Flyginsatsgrupperna fortsätter att utvecklas anpassat till de behov som samhället har i samband med extraordinära händelser och större olyckor. Detta genom bland annat regelbundet övande med TBOS och annan utrustning.

Sjöräddning

Sjöfartsverket samverkar med FFK för att utveckla och kvalitetssäkra FFK som en kompletterande resurs inom sjöräddning för 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 specialkompetens att bistå de svenska elkraftsleverantörerna efter svårare väderstörningar när de normala spaningsresurserna inte räcker till.

Strålningsmätning från luften

Strålsäkerhetsmyndigheten, SSM och FFK fortsätter samarbetet och utbildar piloter i strålningsmätning från flygplan. SSM indikerar ett stort behov av den resurs som FFK kan tillföra denna del av krisberedskapen.

Kontroll av vägar och järnvägar

Trafikverket och FFK vidareutvecklar sin samverkan för att förmedla informa-

tion vid insatser. Löpande kontakt och deltagande i RSÖ (regional samverkan-sövning) ger en bra grund för att utveckla verksamheten.

Eftersök av försvunna personer

Under året genomfördes lokal utbildning i eftersök av försvunna personer i Kalmar. Intresset för samverkan finns hos flera länspolismyndigheter och fortsatt verksamhet planeras under 2014. MSB är dock kallsinnigt inställd till verksamheten även om lokala Polismyndigheter önskar vår färdighet.

Kontakter har tagits med organisationen Missing People för att utveckla en samverkan och stöd till deras eftersöksinsatser. En samverkansförklaring har upprättats.

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 Piteå. Under året har TBOS utvecklats och användningen förenklats. Landsomfattande utbildning och träning av piloter i systemet har genomförts under året.

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

Samband

Kommunikation mellan FFK:s flyg och

uppdragsgivarna är ett stort problem. FFK har inte tillgång till egna terminaler i det nya radiosystemet RAKEL, utan måste låna utrustning vid varje tillfälle. Detta försenar och i vissa fall förhindrar insatser. Dessutom saknar FFK tillgång till utrustning för anslutning av de tre olika typerna av radiofabrikat som finns hos myndigheterna.

Det positiva är att Frivilliga Radioorganisationen har fått uppdrag att utbilda FFK:s piloter i RAKEL-användning och att FFK under året har fått en licens att använda RAKEL.

IR-kamera

Under året sätts ett pilotprojekt med att använda IR-kamera för spaning. Kameran kan användas både i den militära verksamheten och även vid eftersök av försvunna personer. Projektet ska komma med en slutrapport i slutet av 2014.

NVG

I Norrbottens län påbörjades ett projekt med att testa hur vi kan använda mörkerkikare (NVG) i Hemvärnsverksamheten. Försök har genomförts tidigare med lyckade resultat. Med denna typ av utrustning kan vi utföra mer uppdrag i mörkret.

AIS-Transponder

I Göteborg har utveckling av en AIS-transponder för FFK:s sjöövervakningsverksamhet tagits fram. Denna ska delas ut under 2014 i samband med en utbildning så att alla får kunskap om hur den fungerar. Utrustningen kommer att höja flygsäkerheten för våra piloter.

Tjänsteman i beredskap

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 flyginsats som myndigheten begär. Målet är att ett flygplan med två personers besättning ska kunna vara i luften inom cirka två timmar efter ett larm. Olika förutsättningar som tillgång till flygplan, väder, med mera kan dock förlänga uttryckningstiden.

Under senare delen av 2012 inrättade FFK en ny funktion, tjänsteman i beredskap, TiB. Denne kan nås på telefonnummer 0155 212 000 dygnet runt och är en förstärkning av FFK:s operativa insatsmöjligheter.



Brandflyget genomförs av FFK i de län där flygklubbar inte handhar brandflyg. Här ses Östra Sörmlands Flygklubb söka brand.

Foto: Dmitrij Karpenko

Brandflyget och uppdragsorganisationen

FFK bedriver uppdragsverksamheten baserat på tillstånd från Transportstyrelsen. I uppdragsverksamheten ingår utbildningsuppdrag från civila myndigheter och Försvarsmakten.

Grunden till uppdragsverksamheten är att träna besättningarna i liknande situationer för att klara insatser när samhället behöver stöd vid extra ordinära händelser och stora olyckor. Berörda myndigheter informeras kontinuerligt om FFK:s kompetensområden inom insatsverksamheten.

All annan insatsverksamhet baseras på avtal eller annan överenskommelse med civila myndigheter eller Försvarsmakten 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 sex län med totalt 538 timmar. Samarbetet mellan brandflygare och räddningstjänsten har fungerat bra och vi har återigen visat vilken nytta FFK gör för samhället för att förebygga omfattande skador.

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 utbetalad ersättning för flygplanshyra.

Det tillstånd som FFK har för verksamheten utgör en viktig ram. En vältrimmad

ledningspersonal i länsflygavdelningarna borgen för detta och utgör ett stöd för den enskilde piloten. FFK har som ambition att all verksamhet ska utföras professionellt.

Samverkan med Flygvapnet

Samverkan med Flygvapnet (FV) har legat på is under året. Nya kontakter har tagits sedan FV har fått en ny chef. Idéer och förslag har väckts och förhoppningsvis kommer det att konkretiseras under 2014 i olika typer av insatser som kommer att kräva en utvidgning av FFK:s flyggrupper med till att börja med en FV-flygrupp. Allt under förutsättning att medel blir tillgängliga. Det är mycket positivt för FFK att vi kan samverka med även denna gren av Försvarsmakten.



Kvalitets- och säkerhetsutvecklingen inom FFK

För att säkerställa och utveckla flygsäkerheten i verksamheten krävs ett väl fungerande kvalitetssystem för hela organisationen. Kårstaben är sedan två år tillbaka förstärkt med en speciellt kvalitetsansvarig. Samtidigt har flygsäkerhetsövningarna fortgått.

För att säkerställa och utveckla flygsäkerheten i verksamheten krävs ett väl fungerande kvalitetssystem för hela organisationen. FFK har en kvalitetsansvarig, Roger Axelsson.

Internrevisioner och liknande aktiviteter har bedrivits såväl på Kårstaben som ute i länen. Responsen är mycket bra och länsflygavdelningarna uppskattar att få besök av representanter från Kårstaben.

Utbildning om FFK:s lednings- och kvalitetssystem har påbörjats och pågår för samtliga piloter som genomför insatser inom FFK:s bruksflygtillstånd. Utbildningen som omfattar över 500 personer startade i slutet av 2012 och avslutades under första kvartalet 2013.

Chefspiloterna ute i länen har tilldelats en viktig roll i utbildningen som har stort fokus på flygsäkerhet.

Ett rapporteringssystem över piloternas flygtid och utbildningsstatus används för att följa upp att piloter har behörighet att verka som piloter under året. Att sända in uppgifter är en förutsättning för att få delta i övningar eller i uppdrag. I kårstabens administrativa system följs kontinuerligt upp vem som flugit respektive uppdrag och med vilket flygplan.

Periodisk uppföljning och träning

För att uppfylla de nya krav som bruksflygtillståndet ställer på piloterna genomförs löpande FFK-PFT (periodisk anpassad flygträning). Detta började gälla från 1 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 av flygchefen godkända CRI (klassinstruktörer).

Kompletterings- och uppdragsövning

Utöver den löpande träningen genomförs bland annat en årlig central övning, den regionala samövningen, där olika förmågor sätts på prov. Under året genomfördes denna från Flygvapnets före detta bas i Piteå. 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.

Under året har 1 348 flygtimmar kompletterande utbildning av piloter samt kontrollflygningar genomförts centralt. Dessutom har länen genomfört 1 607 flygtimmar under övningar i samverkan med myndigheter och internt. För att kvalitetssäkra utbildningen sker pilotutbildningen centralt för SAR (Search and



Foto: Dmitrij Karpenko

Rescue), spaningsutbildning, Trafikverkets uppdrag, kraftledningskontroll samt formationsflygning.

För att vidmakthålla flyglärarnas kunskap hålls ett flyglärarseminarium. På detta kan FFK kvalitetssäkra alla omfattande utbildningar som FFK:s lärarkår utför i hela landet. En annan viktig personalgrupp för flygsäkerheten är FFKs kvalificerade chefpiloter i länen.

Övning förebygger olyckor

En vanlig orsak till haverier inom flyget är felaktigheter och bristande rutin vid start och landning. FFK har under året jobbat med att utveckla och sätta en SOP (Standard Operating Procedures) för FFK:s verksamhet i enlighet med det kommersiella flyget. Detta är en del i att förenkla och förtydliga FFK:s drifthandbok (DHB) så den blir mer användbar i verksamheten.

Organisationens högsta beslutande organ är riksstämman. Riksstämma avhölls i Västerås den 26 maj 2012.

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 t.o.m. 20130402

Suppleanter

Bengt Olle Nilsson
Eva Lisskar-Dahlgren
Sune Pettersson
Jan-Olov Nilsson
Bengt Torsek
Svante Blomberg
Göran Åhlin
Ulf Karlsson, stf kårchef

Anna Symmons, ungdomsfrågor Ordförande Young Pilots riksstyrelse
Hans Jörnen Flygchef
Roger Axelsson Q-ansvar

Revisorer

Patrik Zettergren
Leif Lindelöv

(Auktiserad revisor, Revisionsbyrån Fyrstörnet)
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 2013-12-31)

Län	Länsflygchef	Stf länsflygchef	Chefpilot	Stf Chefpilot
AB	Christer Dahlgren	Peter Lovén	Fredrik Wengelin	Henrik Engelberg
C	Sune Pettersson	Ulrik Jansson	Magnus Träff	Andreas Andersson
D	Bengt Torsek	Lars Andersson	Rune Leindahl	Anders Eriksson
E	Björn Ahlgren	Lennart Persson	Björn Ahlgren	Lennart Persson
F	Sture Isaksson	Göran Svensson	Oddbjörn Nilsen	Vakant
G	Rolf Lundström	Ingemar Henricsson	Ulf Rosén	Sebastian Willstedt
H	Bo Forsberg	Anders Thulin	Jack Nyman	Christer Siverud
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	Ulf Hansson
N	Ingemar Andersson	Jan-Olof Andersson	Svante Andersen	Björn Blommegård
O	Göran Åhlin	Magnus Falck	Christian Forsäng	Magnus Falck
P	Ingvar Bragd	Simon Carlsson	Conny Birgersson	Anders Fagerlind
R	Nilsmartin Karlsson	Leif Lindelöv	Leif Lindelöv	Vakant
S	Tommy Wirén	Daniel Jansson	Benny Öhqvist	Vakant
T	Per Lindsten	Stig Holm	Anders Bergqvist	Kalle Kovacs
U	Ann-Sophie Tersmeden	Lars Svensson	Bo Johnson	Hans Johansson
W	Folke Jacobsson	Roland Olsson	Ingemar Brottare	Mats Olsson
X	Mikael Wahlberg	Urban Andersson	Urban Andersson	Stig Huss
Y	Lage Norberg	Ulf Lundgren	Kjell Lilja	Lennart Sundström
Z	Sven-Åke Roos	Tom Brantheim	Kjell-Åke Jonsson	Vakant
AC	Lennart Ingman	Ulf Ericsson	Bengt Bergsten	Sören Bergmark
BD	Ingemar Hellgren	Jan-Olov Nilsson	Bror Tingvall	Vakant



Foto: Johanna Wintzell

Foto: Christer Dahlgren

Ungdomsverksamheten

Ungdomsverksamheten växer fortsatt starkt med ett stadigt ökande medlemsantal. Nytt på tapeten är den riktiga sjösättningen av utbildningsstegen. Dessutom har flera nya regionala sektioner tillkommit under året som gått.

För Young Pilots har 2013 varit ett utvecklande och spännande år. Förutom de läger som genomförts runt om i landet har kurserna i YP:s utbildningssteg tagit stor plats i verksamheten liksom uppstarten av nya sektioner och deltagande på olika evenemang. En milstolpe har också varit medlemsantalet som nu växt till 600 ungdomar. Det betyder att YP numera utgör 25 procent av FFK. YP startade också en egen central styrelse under 2013 som ska arbeta med nationella YP-frågor och leda gruppen som arbetar med YP:s IT-frågor.

Totalt genomfördes elva läger under 2013. Nytt för året var ett koncept med regionläger under ledning av Kårstaben med syfte att möjliggöra för fler ungdomar att åka på läger utanför de lokalt anknutna

lägerplatserna. De tre regionlägren genomfördes i Luleå, Eskilstuna och i Sjöbo. Förutom regionlägren var "Bungelägret" samt "Såtenäslägret" de största lägren. Cirka 200 ungdomar har deltagit i sommarens läger. I god samverkan med Segelflygförbundet och deras lokala segelflygklubbar anordnades läger i Sundsvall, Borås, Sjöbo och Alingsås. Via samverkan med segelflygklubbar har indirekt stöd erhållits från flygsportförbundet.

Kurstrappa för ungdomar

Under 2013 genomfördes fyra YP Grundkurs med totalt 70 godkända ungdomar. Under sommaren genomfördes två YP Fortsättningskurs, en på Ålleberg och en i Nyköping, med totalt 32 godkända deltagare. Sommaren 2014 genomförs det sista steget, YP Operativ Spaningsutbildning, för första gången. Då examineras tio ungdomar för att bli spanare i FFK.

YP har under året varit representerade

på flera flygevenemang och däribland Västerås Rollout, Dala-Järna, Is Fly-in i Dalarna och Göteborg Aeroshow. YP deltog även på datorfestivalen DreamHack i Jönköping där många ungdomar i rätt åldersgrupp var på plats och fick testa den flygsimulator som YP blivit sponsrade med av företaget Saitek.

Under året startades tre nya YP-sektioner i Norrbotten, Gävleborg samt i Jönköping. YP finns därmed officiellt i tolv län: Blekinge, Dalarna, Gävleborg, Göteborg, Jönköping, Kronoberg, Norrbotten, Örebro, Halland, Skåne, Stockholm och Västerås. Sedan hösten 2013 anordnas en så kallad "YP-fika" den första veckan varje månad i dessa län.

Samverkan mellan Försvarmaken och ungdomsverksamheten har under året förbättrats ytterligare från ett redan mycket positivt utgångsläge. Ungdomsverksamheten får ekonomiskt stöd från FM och Kronprinsessan Margaretas landstormsfond samt Stiftelsen Stockholms fasta försvar.



Foto: Andreas Eriksson

FFK och förändringar i det gällande regelverket

Ett nytt allomfattande europeiskt regelverk kommer inom de närmaste åren att förändra regelgrunden för FFK. Dessutom sjunker de i dag aktiva piloterna inom FFK. För att vända trenden krävs krafttag och nya arbetsmetoder.

EASA har under flera år arbetat med ett nytt regelverk för bruksflygverksamheten kallad Special Operations (SPO). SPO har varit ute på remiss men är ännu inte fastställt. Det gör att verksamheten kommer att fortsätta att bedrivas enligt bruksflygreglerna under 2014. Kårstaben kommer att ansöka om ett nytt tillstånd under 2014 för perioden 2014-04-01 till 2016-03-31.

Det som nu händer är att flygplan flaggas ut från Sverige och registreras i ett annat EU-land. Detta kan bli ett problem om flygplanen ska krigsplaceras i framtiden. En liknande process sker med certifikat då flera piloter tar ut ett danskt eller annat utländskt certifikat istället för ett svenskt för att spara pengar.

Transportstyrelsens krav på att flygplan som används i tillståndspliktig verksamhet ska vara i kontrollerad miljö har inte ändrats. Däremot sker en regeländring EASA:s Part-M där kravet på CAMO inte finns för lätta flygplan. Hur detta påverkar verksamheten i framtiden är ännu oklart.

Framtidens utmaningar

FFK:s utmaningar står främst i att få tillgång till flygplan över hela landet. Att kunna säkerställa en verksamhet över hela landet kan innebära att vi måste se nya möjligheter och prova nya sätt. Ett sätt är att ha en pool av flygplan som kan lånas ut till län som tillfälligtvis behöver flygplan för övning och träning.

Detta påverkar då negativt vissa klubbar som inte kan låna ut sina plan till FFK. Å andra sidan kan vi finna oss i en situation där flygklubbarna trots allt inte lyckas uppfylla Transportstyrelsens krav på kontrollerad miljö. En annan stor utmaning är att behålla de flygplatser

som FFK opererar från. I bland annat Stockholms län finns i dag endast ett fält med hårdgjord bana (Norrtälje) för allmänflyget.

Nästa stora utmaning är att få fler att bli piloter in i verksamheten. Antalet aktiva piloter sjunker stadigt och för att vända den trenden krävs krafttag. Tyvärr så skapar inte Transportstyrelsen den möjligheten då myndigheten sätter för höga avgifter på exempelvis skoltillstånd med mera. Genom Young Pilots skapas ett intresse för flyget, men hur ungdomarna ska få råd att ta certifikat med stegrande avgifter och allt dyrare bränslepriser är inte klargjort. Genom ungdomsverksamheten skapas en framtid och nya möjligheter som måste nyttjas på korrekt sätt.

Bränsleförsörjningen kommer att bli än ännu större problem i framtiden. Här undersöker FFK möjligheterna att ta fram mobila enheter för de olika flygggrupperna. Med hjälp av dessa skulle vi kunna verka på flygplatser som inte har egen

BALANSRÄKNING

2013-12-31

2012-12-31

RESULTATRÄKNING

2013

2012

TILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar

Maskiner och inventarier 170 620 164 513

Finansiella anläggningstillgångar

Långfristigt värdepappersinnehav 1 215 109 1 215 109

Andelar 2 400 2 400

Summa anläggningstillgångar 1 388 129 1 382 023**Omsättningstillgångar***Kortfristiga fordringar*

Kundfordringar 358 412 830 496

Övriga fordringar 163 401 44 713

Förutbetalda kostnader 677 746 631 415

och upplupna intäkter

Kassa och bank 10 685 129 8 031 392

Summa omsättningstillgångar 11 884 688 9 538 016**Summa tillgångar 13 272 817 10 920 039****Eget kapital och skulder***Fritt eget kapital*

Hasses minnesfond 61 770 60 470

Balanserat resultat 7 494 465 7 630 523

Årets resultat -26 596 -154 895

Summa kapital 7 529 639 7 536 098**Avsättningar 3 982 904 1 382 904***Kortfristiga skulder*

Leverantörsskulder 99 892 181 139

Aktuella skatteskulder 98 045 69 231

Övriga kortfristiga skulder 269 340 216 943

Upplupna kostnader 1 292 997 1 533 724

och förutbetalda intäkter

Summa skulder 13 272 817 10 920 039**och eget kapital**

Ställda panter Inga Inga

Ansvarsförbindelser Inga Inga

Verksamhetens intäkter

Erhållna kostnadsersättningar 30 371 600 27 100 950

Övriga intäkter 738 340 458 280

Summa intäkter 31 109 940 27 559 230

Verksamhetens kostnader

Externa kostnader -20 302 521 -19 644 652

Personalkostnader -8 306 822 -8 093 256

Avskrivningar -48 034 -159 674

Summa kostnader -28 657 377 -27 897 582**Rörelseresultat efter avskrivningar 2 452 563 -338 352**

Finansiella intäkter och kostnader

Övriga ränteintäkter och dyl. 134 690 199 727

Övriga finansiella kostnader -13 849 -16 270

Summa finansnetto 120 841 183 457

Bokslutsdisposition -2 600 000 0

Årets resultat -26 596 -154 895

Styrelsens slutord

År 2013 lägger vi nu bakom oss.

Trots den turbulens som blev när vår förre kårchef Sven-Inge Ander hastigt avled, kan vi konstatera att vi genomfört året med en fortsatt god utveckling av verksamheten.

Under året har ungdomsverksamheten utvecklats vidare i en positiv anda med nya sektioner. Engagemanget som sprids av ungdomarna smittar av sig på övrig verksamhet. Young Pilots ordförande har varit adjungerad som 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 Myn-digheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarsmakten, Länsstyrelser och alla andra samhällsorgan och organisationer har stor betydelse för FFK:s utveckling och förtroendet för FFK verksamheten i samhället. Detta gäller naturligtvis även alla som medverkat till framgångar för och med FFK.

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

Lennart Mählback
Ordförande

Tommy Wiren *Lars-Göran Johansson*
Vice Ordförande Kårchef

Kenneth Wallin *Ingemar Grenemark*

Rune Leindahl *Bertil Planwall*

Lage Norberg *Conny Svensson*



Fly-In Feringe

AOPA-Sweden bjuder in till stort fly-in på Feringe (ESMG) under första helgen i augusti. Alla är välkomna med flygplan och under lördagen kommer branschfolk och piloter att samlas för gemensamma diskussioner. På söndagen bjuds även press och allmänhet för att suga in allmänflygandan.

Intresseorganisationen för piloter och flygplansägare AOPA driver viktiga frågor för allmänflyget i Sverige. Organisationen har tidigare varit med och påverkat politiska beslut som styr utsikterna för allmän- och affärsflyg i Sverige. Organisationens årliga Fly-In är en naturlig plats för att samlas, diskutera och prata. Söndagen är ett bra läge för att visa allmänheten och

pressen de positiva sidorna med svenskt allmänflyg.

Det krävs ingen föransmälan för flygande besökare, men det underlättar om ett mejl skickas till info@aopa.se med namn och kontaktuppgifter.

Feringe har både en asfaltsbana på 1 150 meter och ett grässtråk på 600 meter som löper parallellt med huvudbanan. Fältet ligger strax söder om Värnamo i norra Skåne och det brukar vara en populär flygplats att besöka på sommarhalvåret. Under Fly-In kommer några förenklade regler att gälla för förhandstillstånd (PPR). Kontakta AOPA för mer information. Mer information finns också på feringefk.se



Fly-In
ESMG 2-3 Augusti 2014



Foto: Staffan Norberg

Upp till ytan! Under Water Escape

FFK:s piloter ska genomgå träning i att evakuera ett flygplan som hamnat under vattnet. Övningen genomförs i en speciell bur ämnad att efterlikna ett flygplan. Nu senast var det bland annat redaktionens tur att bada. Martin Trankell berättar om sina upplevelser under ytan.

Det är varmt i poolen och min överlevnadsdräkt är full med luft. Jag och mina fem andra kurskamrater flyter runt som Michelin-gubbar på ytan i Kumlabadhusets motionssimhall. Det är skoldag och flera skolklasser övar på andra sidan spärrlinjen i vattnet och vi "överlevare" (i våra stora och orangea dräkter) får stundtals förundrade blickar riktade mot oss. Vem badar i överlevnadsdräkt i ett badhus mitt på ljusa dagen?

Blickarna berör mig inte. Jag är fullt fokuserad på att hålla min oro i schack, för jag är inte på långa vägar någon vattenvan fisk. Jag vet att vi i slutet av kursen ska sättas fast i en bur, hängas upp och ned och behöva ta oss upp till ytan igen. Jag har inte ens doppat näsan på årtal. I huvudet målar jag upp skräckexempel

med drunkning, vatten i lungorna och kallsup på kallsup. Hur ska jag ens klara av det här?

Viktig vattenvana

UWE står för "Under Water Escape". Kursens mål är att lära deltagaren säker metodik för att evakuera ett flygplan som hamnat under vattnet. Jag har skrivit om kursen i tidningen många gånger tidigare, men det här är första gången jag själv går kursen. Det är påtagligt att den personliga stressen lägger flera nya faktorer till kursen som jag tidigare inte betänkt. Bara en så simpel sak som att hålla andningen under kontroll utgör ett inlärningsmoment.

Vår kursledare Mats Mellberg har en gedigen bakgrund inom sjöfarten och kan det här med kroppens fysiologi i vattnet. Vi börjar med enklare vattenövningar för

att öka vår vattenvana. Vi doppar huvudet med cyklop för att testa vår andningsförmåga. Därefter tar vi av cyklopet under vattnet. Vattnet letar sig upp en bit i näsan men stannar där, och det känns ändå okay.

Efter de inledande övningarna simmar vi över till kajkanten och provar att vända kroppen upp och ned i vattnet. Mats instruerar oss om vikten av att luta huvudet långt bakåt. På så sätt förhindras att vatten smiter in i svalget och irriterar. Mitt hjärta pumpar lite extra när jag går ned under ytan, och naturligtvis lutar jag inte tillbaka huvudet tillräckligt denna första gång och jag får ned lite vatten. Jag hostar när jag kommer upp till ytan, sprutar ut vattnet och skakar på huvudet. Men trots allt känns det inte så farligt som jag trodde. Jag börjar bli van vid att få vatten upp i näsan. Mats kommer till undsättning och



Foto: Kenneth Gylde



Foto: Staffan Norberg

vi provar igen. Han trycker på min panna under ytan tills jag får huvudet i rätt position. Efter ytterligare några försök lutar jag huvudet rätt och når ytan utan några problem.

Håll fast!

Efter en kort paus är det dags att klättra in i ställningen, som består av en stol med ett bälte som liknar det vi har i våra vanligaste flygplan. Jag flyger mest Cessna och från högersätet så jag bestämmer mig för att evakueras ut åt höger. Det är viktigt att öva åt ett speciellt håll, då en evakuering under ytan ofta leder till disorientering och förvirring. I grund och botten behöver du skaffa dig fysiska referenser. I sittställningen får det bli undersidan på sätet, som jag greppar med vänster hand. Högerhanden ska sedan föras upp över headsetet, som vi sliter av (cyklopen får agera hörlurar i bassängen denna dag) för att sedan följa höger lår ned till dörrhandtaget. Efter vi öppnat dörren greppar vi tag i dörrkarmen och håller i hårt. Först nu kan vi släppa vänsterhanden som håller i sätet, hitta bältesöppningen och spänna loss oss. Därefter tar vi tag i vänsterkarmen av dörren med vänster hand och häver oss ut genom den nu öppna dörren. Den luftfyllda dräkten och eventuell flytvästen

tar hand om resten och tar oss till ytan.

15 sekunder

Jag kan inte påstå att jag njuter av tanken att sätta mig i stolställningen, men vattenövningarna vi nyss genomfört har gjort mig bekväm med att åtminstone sitta still på botten och hålla andan, både rättvänt och upp och ned. I takt med att mina kurskamrater letar sig ut ur buren så stiger självförtroendet ytterligare lite mer. Det ser ju inte helt omöjligt ut!

Det är min tur och jag tar plats. Mentalt och fysiskt går jag igenom handgreppen ovan ytan. Mats står mitt emot mig och tittar intensivt och tyst. Jag gör allting i rätt ordning och han frågar om jag är redo. Därefter kommer nedräkningen, följt av "BRACE BRACE BRACE". Innan jag hunnit reagera har jag vatten överallt omkring mig.

Checklistan börjar fint, samtidigt som vattnet håller sig på lagom avstånd uppe i näsborrarna. Headsetet åker av, jag finner dörren och försöker öppna den. Det tar stopp. Jag tar i lite extra men fortfarande ingen reaktion, och jag känner av en oro stiga upp inom mig. Känslan av att bli fast under vattnet är påtaglig, trots att vår övning sker under kontrollerade former. Jag kan bara fantisera hur situationen skulle

upplevas i ett skarpt läge.

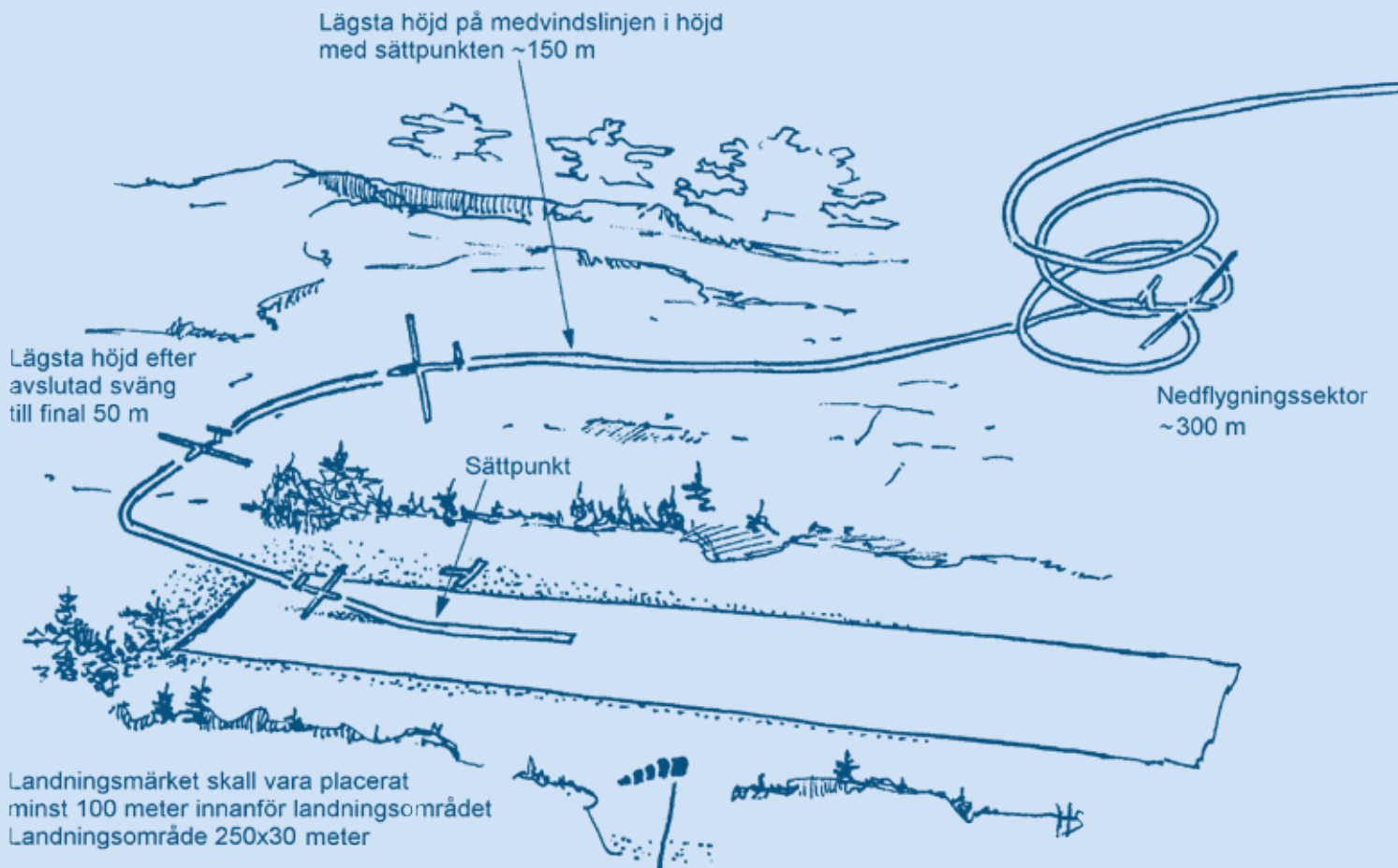
Men det har inte gått många sekunder under vattnet, betydligt färre än jag klarade av vid våra övningar i att hålla andan. Dessutom jag en nödlufttub fäst på bröstet. Det går att sitta här en ganska bra stund om jag skulle behöva. Jag kraftansamlar och ger dörren en tredje ordentlig knuff, och denna gång åker den upp! Snart har jag fattat dörrkarmen med högerhanden, spänner loss mig med vänster och föser mig själv ut genom öppningen. Jag är vid ytan mindre än 15 sekunder efter att jag åkt under.

Normal ditch går bra

Att överleva en vattenlandning i ett flygplan är en statistiskt säker affär. Siffror från USA och Kanada skvallrar om att cirka 90 till 95 procent av alla haverier på vatten inte har dödlig utgång. De dödsfall som inträffar är nästintill alltid ett resultat av drunkning efter nödlandningen. Jag själv erfarenhet av att instruera nödlandningsteknik för PPL-elever. Speciellt uppe i norra Sverige är bristen på öppna fält påtaglig och jag kan erinra mig hundratals tillfällen då vi valt sjöar som nödlandningsytor. Evakuering under vattnet är en otroligt viktig kunskap och egentligen är det underligt att vi inte lär alla som flyger enmotoriga flygplan denna kunskap. Speciellt vattenskygga varelser som jag själv.

I slutet av kursen provar vi att blåsa upp våra flytvästar och lägga oss i en flytring. Det är skönt att bara ligga still ovan ytan som avslutning. Vi skrattar glatt och alla klappar varandra på axlarna. Självförtroendet i mig underbart mycket högre nu i kursens sista fas, och det är tydligt att vi inte bara lärt oss evakueras på den här kursen. Vi har helt enkelt fått vattenvanan och lugnet som krävs för att som befälhavare hantera en nödsituation med vatten inblandat. Det är tydligt att kursen varit självförtroendehöjande lika mycket som den varit kompetensutvecklande. Mitt vattenovana är väldigt reducerad och jag är inte längre en så vattenovan fisk. När vi avslutar övningen och får av oss dräkterna är det med ett lugn jag konstanterar att jag blivit en vattenvanare fisk. Nästa gång jag övar nödlandning mot en sjö har jag vetskapen att inte bara mitt flygplan, utan också jag, kan hantera nödlandningen.

Text: Martin Trankell



Samverkan i luftrummet

En viktig flygsäkerhetsfråga är samarbetet mellan olika verksamheter som använder våra luftrum. Vi inom motorflyget är inte ensamma över sommarsverige. Med förståelse för hur exempelvis segelflyget opererar kan vi öka flygsäkerheten.

I takt med att tillgången på flygplatser blir allt sämre och FFK:s verksamhet ökar, kommer vi allt oftare flyga på flygplatser som vi delar med andra typer av flygverksamhet. När utrymmet minskar måste vi som flyger hålla ihop och anpassa oss till nya förutsättningar. I grunden gör vi samma sak, vi väljer bara olika former för vårt flygande.

Det är inte ovanligt att vi redan nu på flera platser delar luftrum och flygplatser mellan motorflyg och segelflyg med både bogsering eller vinschstarter, ultralätt

verksamhet av olika typer, skärmflygare, fallskärmsbrottning och kanske annan flygverksamhet samtidigt.

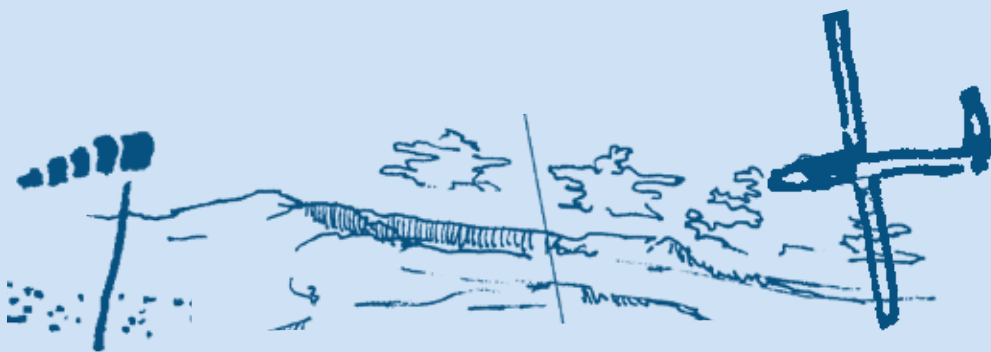
Det kan tyckas svårt att kombinera dessa olika typer av flyg, men jag tror inte riktigt på det. Det som behövs är bara en viss förståelse för hur vi flyger och hur våra olika procedurer ser ut. Att använda radion på ett bra sätt ökar också säkerheten när vi samsas runt ett flygfält.

Trafikvarv och segelflyg

I den här artikeln tänkte jag börja med att

ta upp hur segelflygare använder trafikvarvet och hur vi kan skapa en säker samverkan runt flygplatsen mellan motorflyg och segelflyg.

För motorflyg har vi en standardiserad procedur för landningsvarvet på okontrollerade flygplatser. Vi flyger ofta via plats (mitt över flygplatsen), 500 fot över normal trafikvarvshöjd, för att kontrollera vinden. Sedan sjunker vi ned i trafikvarvet på en medvind till aktuell bana. En vanlig trafikvarvshöjd är ofta 1 000 fot över marken (ungefär 300 meter)



Motorflygplanet ligger kvar på trafikvarvshöjden tills vi svänger 90 grader till en baslinje. På baslinjen börjar vi sjunka ned mot cirka 500 fot för att till sist svänga 90 grader till en final. Normalt går alla trafikvarv i vänstervarv, om inget annat är publicerat. Trafikvarvshöjd och lokala regler kan göra att varvet ser lite annorlunda ut, men i grunden är det samma varv som motorflygare alltid använder.

Nedflygningssektorn

Nedflygningssektor - hur många motorflygare, som inte har segelcertifikat, vet vad det betyder?

Segelflygare använder en lite annorlunda procedur för sitt trafikvarv. I grunden är det uppbyggt på ungefär samma sätt som ett motorflygvarv, med medvindslinje, bas och en finalsväng. Den största skillnaden mellan motor och segelflyg ligger dock i användningen av nedflygningssektorer. En nedflygningssektor är en sektor där segelflygplanet minskar höjden för att kunna ansluta en medvindslinje på rätt höjd.

När vi som motorflygare kommer till en flygplats med segelflygverksamhet är det viktigt att i god tid meddela sin position och avsikt på radion. Om det finns segelflygplan i området har de med största sannolikhet en radio och hör ditt meddelande.

Här kan det vara på sin plats med en uppmaning till er som sköter segelflygarnas markradio, om det finns en sådan aktiv under segelflygning. Som segelflygsledare, meddela på radion att det förekommer segelflygverksamhet i området och framförallt hur många segelflygplan som finns i luften. Det enkla meddelandet gör att den som är på väg mot flygplatsen vet hur många segelflygplan han eller hon ska spana efter. Det slarvas en del med detta. Oftast meddelar segelflygsledningen ingenting, eller bara att det pågår segelverksamhet, men inte var och i vilken omfattning.

Segelflygvarvet

Som motorflygare gäller det att hålla ordentligt utkik och försöka se var segelflygplanen befinner sig. Ofta är segelflygplan mycket svåra att se. Bäst syns flygplanen när de svänger, vilket tar oss tillbaka till nedflygningssektorn.

Inför landning kommer segelflygplanet ta sig till nedflygningssektorn för aktuell bana. I sektorn börjar segelflygplanet svänga och minska höjden till lämplig höjd för en medvindslinje, ofta cirka 300 meter över marken. Om du kan ta reda på var nedflygningssektorn är, så ökar chansen att man kan se segelflygplanet.

Nedflygningssektorn är normalt belägen cirka 45 grader ut från sättningpunkten, och innanför det normala motorflygvarvet. Ofta är det en fast punkt i terrängen som används som referens.

Flyger du som pilot ofta på samma flygplats är det ett bra tips att fråga segelflygarna var nedflygningssektorerna ligger och markera dessa på flygplatskortet. Detta är en enkel åtgärd som höjer flygsäkerheten och ökar medvetenheten om hur segelflygare flyger i varvet.

När segelflygplanet kommit ned på rätt höjd lämnar det nedflygningssektorn och går ut på en medvindslinje. Efter passage av sättningpunkten påbörjar segelflygaren en sväng mot baslinjen så att sättningpunkten hela tiden ses av piloten, detta för att underlätta bedömningslandningen. Därefter genomförs en markerad sväng till final. Landningsvarvet kallas "metkroken."

Använd mer radio

För att sammanfatta: Tillfällen när vi delar flygplats med andra verksamheter kommer att bli fler och fler. Detta är i sig inget problem, men det betyder att vi måste ha en större förståelse för andra flygverksamheters rutiner och procedurer.

Genom att alltid använda våra normala

procedurer och inte hitta på några egenhemsnickrad lösning, ökar vi chanserna till en bra och säker samverkan med andra typer av flygverksamhet.

En uppmaning: använd radion! Det bästa sättet är att alltid meddela sin position och sin avsikt så att alla som finns på frekvensen vet vad som händer. I det sammanhanget poängterar jag vikten av att inleda anropet med flygplatsnamnet och din egen anropssignal. Detta är särskilt viktigt när flera närliggande flygplatser har samma frekvens.

Vi uppmanar också segelflygarna att använda markradio om sådan finns under segelflygning. Meddela att segelflygverksamhet pågår och hur många segelflygplan som finns i luften. Det är en enkel men viktig information som gör att en motorflygare vet hur många segelflygplan han eller hon ska spana efter.

Lär dig mer

Tänk på att segelflygplan alltid har företräde och kan vara svåra att upptäcka. Ordentlig utkik och uppmärksamhet behövs när vi har segelflygverksamhet vid samma flygplats som motorflyg.

Lär dig mer om andra verksamheters rutiner. Ofta skiljer sig rutinerna inte så mycket från varandra och genom att läsa på lite lär vi oss mer om hur andra typer av verksamhet fungerar kring flygplatsen.

I artikeln ovan har du förhoppningsvis fått lite mer förståelse för segelflygarnas trafikvarv och rutiner vid landning. Nästa gång någon frågar dig om syftet med en nedflygningssektor, så vet du svaret. Kanske kan du till och med peka ut det på flygplatskortet?

Koll på läget? Självklart!

Hans Jörnén
Flygchef FFK



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B

FFK + Missing People

FFK har i allt högre grad börjat agera i spaningsroller vid eftersök av försvunna personer. Tidigare har flera övningar och uppdrag genomförts tillsammans med Polisen. Missing People är däremot en ideell organisation som fått allt mer belysning i allmänmedia. FFK-Stockholm genomförde i mars ett första test av att stöda Missing People från luften.

Missing People arrangerar skallgångskedjor och dykningar med frivilliga i sökandet efter försvunna människor. Organisationen är ung men har redan fått stor uppmärksamhet i media efter flera större fall. Missing People har redan samarbetsavtal med flera externa parter och med Polisen.

FFK:s insats i mars är ett initiativ av lokala FFK-medlemmar i länet. Vid det aktuella tillfället hade en 22-årig man varit saknad i närmare tre dygn i Märstaområdet i norra Stockholm. Hans Sommerland, chef för flyginsatsgruppen i Stockholm var inledningsvis oroad för sökområdets placering.

– Redan på fredagskvällen övervägde jag om vi skulle delta men insåg att det fanns komplicerande omständigheter i och med det faktum att sökområdet låg inne i Arlanda kontrollzon. På lördagsmorgonen fick jag kontakt med Missing Peoples kontaktperson och de var definitivt intresserade av att få hjälp med sök från luften. Samband med telefon och radio

Aktuell pilot och spanare blev Per Winberg och Rikard Epstein. Besättningen fick i uppdrag att undersöka möjligheten att få

flyga inne i Arlanda kontrollzon. Arlanda medgav tillståndet förutsatt att flygningen höll sig under 1 000 fot (300 meter). Flyginsatschefen Hans Sommerland antog rollen som sambandsperson på marken och mötte upp de 87 frivilliga från Missing People vid Steninge slott.

– Informationen var knapphändig. Anledning till att man sökte i området var att Polisen vid två tillfällen dagarna innan pejlade personens mobil till området. Frivilliga radioorganisationen var också på plats med en sändarvagn från vilken både skallgångskedjan och flygplanet kunde ledas.

När flygplanet väl kommit på plats över området började bilder strömma ned till ledningscentralen från FFK:s fotograferingssystem TBOS. Missing Peoples operative chef Thomas Wickman gav instruktioner till flygplanet via flygradio samt via SMS till spanaren ombord. Bilder på en ständigt uppdaterad insatskarta skickades även upp till flygplanet med hjälp av SMS och de grafiska instruktionerna bekräftades sedan via flygradio.

Till stor hjälp

Efter cirka en timme i området avbröts sökuppdraget och flygplanet återgick till

hemmabas. Själva skallgången avslutades litet senare utan resultat. Tyvärr hittades personen avliden i ett vattenområde några dagar senare.

Insatsledare Thomas Wickman var mycket nöjd med insatsen och FFK när han intervjuades i Uppsala Nya Tidning efter sökuppdraget.

- De (FFK) är till jättestor hjälp då de flyger över områden som vi inte kan ta oss in i. De tar även foton som de sedan i realtid skickar över till oss

Hans Sommerland reflekterar själv att övningen gått bra. Han påpekar vikten av att ha en ”markpilot” på plats för att öka förståelsen för uppdrag och för att effektivisera kommunikationen mellan flygbesättningen och sökledningen. Bilderna som fotograferas är ofta så bra att markpersonal noggrant kan granska inkomna bilder som ett led i eftersökningsarbetet.

Höjdstriktionen över Arlanda utgjorde dock ett problem. Det gick inte att ta några översiktsbilder över sökområdet, och Hans beskriver det som önskvärt att kunna ha den möjligheten vid eftersökningar i framtiden.

Text: Martin Trankell