



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 3 - September 2014

Sommaren i brand

Årets ungdomsläger + Provflygning DA20 + Riksstämman



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
fortlöpande. Sista dag
att lämna material till nästa
nummer: 3 november 2014

I DETTA NUMMER



Det har varit ett år i skogsbrandens tecken. Vi besökte brandflyget på Gotland och spanade efter rökpelare i vad som är av samhällets viktigaste ideella insatser.

22

För drygt 69 år sedan kraschlandade ett engelskt truppsportflygplan i Värmland. FFK-Nytt var på plats vid avtäckningen av minnesmonumentet.

26



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHEFEN HAR ORDET
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 7 YOUNG PILOTS FÖRSTA OPERATIVA SPANARE
- 8 NYHETER
- 10 FOTOTEMA MAKRO
- 12 DEN STORA RIKSSTÄMMAN
- 13 FFK HJÄLPER TÅGURSPÄNING
- 14 ÅRETS UNGDOMSLÄGER
- 20 BUNDELÄGRET FIRAR TIO ÅR
- 22 BRANDFLYGET PÅ GOTLAND LETAR RÖK
- 26 MINNESSTUND I VÄRMLAND
- 28 PROVFLYGNING DA20
- 31 TRE FRÅGOR INFÖR VALET
- 34 FLYGSÄKERHET
- 36 BRANDFLYGET I VÄRNAMO ÖVAR



Om några veckor är det val. Läs vad de större partierna tycker i tre utvalda flygfrågor.

31



Bild framsida:
Visby ligger i kvällsslöf efter ett avslutat brandflygpass runt Gotland. Foto: Martin Trankell



Kårchefen har ordet

Smarta val

Säsongen har verkligen varit varm och torr! En riktig sommar, med andra ord. Underbart med värme tycker många medan andra kan ha problem med värmen. Sommarhalvåret är vår mest hektiska period inom FFK. Det flygs brandflyg, folk försvinner och tåg spårar ur. Det är flygdagar i söder och flygdagar i norr. Våra ungdomar har läger i hela landet, från Sjöbo i söder till Luleå i norr. Alltid händer det något i FFK:s verksamhet. Visst är det härligt!

I år markeras en unik händelse i Young Pilots historia. För tionde gången i rad anordnas Bungelägret på Gotland. Länsflygchefen i Stockholm Christer Dahlgren lägger ned en enorm ideell insats tillsammans med sina ledare och genomför ett fantastiskt läger. Mer om årets Bungeläger finner du längre bak i tidningen.

En annan stor händelse inom ungdomsverksamheten är att våra första Young Pilots-spanare är utbildade. Sju ungdomar fick gå vår första vår operativa spaningsutbildning som anordnades på kårstaben i högsommarvärmen. De har alla varit otroligt duktiga! En av våra erfarna instruktörer som flög med ungdomarna uttryckte att han gärna skulle ha med sig varje examinerad deltagare under skarpt uppdrag i framtiden. Även om ungdomarna nu gått en operativ spaningsutbildning är de inte fullärda. Ungdomarna behöver ytterligare kompletterande utbildning i fotografering och flygträning. Mycket av detta kommer att ske tillsammans med er i flyggrupperna. Jag säger grattis till de län som fått dessa duktiga ungdomar som aktivt flygande besättningsmedlemmar.

Det är valtider och vad som än händer den 14 september så kommer några frågor som är viktiga för oss piloter att kvarstå. Många beslut som tidigare fattades i Sveriges Riksdag fattas nu av EU och EASA. Några viktiga frågor är dock kvar på nationell nivå. Vi talar bland annat om den ekonomiska fördelningen till frivilliga försvarsorganisationer som stått still på omkring 30 miljoner de senaste tio åren. Behovet är cirka 50 miljoner.

Vi från FFK och övriga organisationer inom frivilligrörelsen



har uppvaktat myndigheter och politiker om dessa problem. Dock slåss vi (som alla andra) om den fasta pengapotten. Men att ge en krona till en frivilligrörelse motsvarar att ge tio kronor till en myndighetsorganisation, där pengarna också måste gå till kontor, löner, hotell, resor och så vidare. Vi frivilliga är kostnadseffektiva och det vet politikerna också, men tyvärr har det inte gett genomslag i de anslag som behövs för att driva den fantastiska resurs som vi och övriga frivilliga försvarsorganisationer är. Vi får hoppas att den nya regeringen inser detta och hör samman våra behov.

Vår höst kommer att bli lika intensiv som sommaren med mycket kurser – både i luften och i klassrummen. Särskilt hemvärnspiloter kommer att få en extra portion med utbildningar. Vi har STRIL-kurser, grundkurser, FFK-PFT:er och repetitionsutbildningar av olika slag, för att nämna några. Du som är med i någon grupp: Titta på hemsidan på vår kurskalender. Du kanske hittar någon som du kan vara med på. Gör en intresseanmälan på hemsidan eller hör av dig till din länsflygchef.

Så häng med in i en kunskapshöst av sällan skådat slag.

FFK-hälsningar
Lars-Göran

Nya medarbetare

Hannele ska vara föräldraledig från 24 oktober och lite drygt ett år framöver. Vi är just nu inne i en rekryteringsfas för att ha en vikarie klar i god tid.

Sandra Trankell har efter fem år som layoutansvarig för FFK-Nytt fått andra förutsättningar och kommer inte att göra vår tidning i framtiden. Kårstaben och styrelsen vill tacka henne för den fina insats hon gjort för vår tidning och önska henne all lycka i framtiden.



Anmäl intresse för kurs

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 då hemsidan och skicka ett meddelande till oss. Vi är öppna för förslag.



Hemvärnsavtal

Äntligen har Försvarsmakten kommit fram med ett utbildningsavtal. Nu kan en aspirant skriva avtal och få vara med på övningar och få ut viss utrustning under utbildningstiden. Detta kommer att underlätta vid rekryteringen av nya hemvärnspiloter.



Medelstildelning

I juli fick vi vår slutliga tilldelning av pengar för utbildning av våra grupper. Det har gjorts att vi kommer att ha många utbildningar i höst och då särskilt för hemvärnspiloter. Gå in på vår hemsida och se om det finns en kurs som du vet skulle passa dig.



Sjöövervakning

Vår nya AIS-transponder har mottagits väl hos våra sjöcentraler. De är mycket nöjda med att kunna följa oss även på låg höjd utan problem. Det har också gjort det lättare för er som sjöbevakare att se vilka fartyg som vi har koll på och vilka som inte syns. De sista transpondererna kommer att delas ut under hösten. Utbildning sker i samband med leverans av utrustningen.



Rekrytering

Vi måste arbeta tillsammans för att få in fler

medlemmar i verksamheten. För att få in fler medlemmar behöver vi anordna verksamhet som alla kan delta i. Det behöver inte vara flygning utan kan vara andra träffar som TBOS, nödräning, helikopterlyft med mera.



Vid flytt

Några medlemmar flyttar, byter mejladress och telefonnummer under året. Kom ihåg att meddela oss att ni flyttar eller byter uppgifter så vi får rätt information i vårt medlemsregister.



Ungdomen

De första ungdomarna är nu utbildade som spanare och kan aktivt användas i våra flyggrupper. De gjorde ett mycket starkt intryck på oss lärare och var väl värda sina YP-guldvingar.

I juli blev ytterligare 15 ungdomar klara med fortsättningskursen och fick sina silvervingar. Kursen hade vi på Såtenäs och vi är mycket tacksamma för det stöd vi fick från klubbarna i Skaraborg. I höst fortsätter olika aktiviteter och kurser i form av grundkurser. Besök Young Pilots hemsida och anmäl dig till en av våra grundkurser.



VIKTIG INFO FRÅN FLYGCHEFEN

Standard Operating Procedures - SOP

För att öka säkerheten på våra flygningar har vi en SOP. Den beskriver lite mer i detalj hur vi ska flyga och på så sätt uppfylla de krav som finns i drifhandboken. Det gör det också lättare att flyga med andra personer eftersom vi använder alla samma rutiner.

Läs den och använd den när du flyger!

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 de senaste 365 dagarna. Du kan se när du gjorde din senaste PFT på ditt nya medlemskort eller genom att logga in på ffk.se

Har du inte gjort en PFT så kontakta kårstaben för att planera in ett tillfälle med FFK-lärare. Under FFK:s interna flygoperativa utbildningar integreras FFK-PFT i utbildningen, som exempelvis lågflyg, spaningsflyg, kraftledning, formation,



med mera.

Observera att en PC numera inte ersätter en FFK-PFT.

12-årsmotorer

FFK ställer inga andra krav på kalender- eller gångtid, tid än vad ordinarie regelverk specificerar. Det är CAMO som avgör om en flygmaskin är luftvärdig och kan användas i tillståndspliktig verksamhet.

Vid ledighet

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. Se rutan nedan för aktuella adresser.

En lista finns på vår hemsida under "Kontakt - Kårstaben" och kommer här som en påminnelse...

flygrapporter@ffk.se
rapporter@ffk.se
medlem@ffk.se
ovning@ffk.se

Flygrapporter
Störningsrapporter / ASR
Medlemsinformation, cert, flugna timmar m.m.
Övningssinformation, planerade övningar, rapporter m.m.

Dieselvärmare säljes!

När Räddningsverket skänkte utrustning till FFK 1997 tackade vi och tog emot. Nu har utrustningen legat i olika förråd runt om i landet och när dessa sakta minimeras vill vi gärna göra oss av med flera av dessa värmare till en symbolisk summa av 2000 kronor per styck. Hör av er till Ulf Karlsson på kårstaben.



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

**MARTIN
STF. 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

Vilken sommar vi fick! Förväntningarna var minsta sagt låga när vi hade fyra grader varmt på midsommar och jag gissar att charterbolagen gnuggade händerna av förtjusning. Att vi sedan fick den bästa sommaren på många år visar väl att man inte kan dra förhastade slutsatser och ta ut något i förskott.

På samma sätt kan man tänka när det gäller våra Flyginsatsgrupper och brandflyget. Bara för att vi inte får skarpa larm eller hittar en skogsbrand så betyder det inte att det inte händer i morgon. Anledningen till att vi övar och att vi gör det hela tiden är att vi alltid ska vara beredda när det verkligen händer.

Storbranden i Västmanland visar väldigt tydligt hur en liten incident snabbt kan bli väldigt stor och mycket allvarlig. Den här gången var det inte FFK:s brandflyg som upptäckte branden, men det kunde mycket väl ha varit det.

Tänk om vi inte hade kunna rapportera in branden för att vi inte kunde hantera Rakel-utrustningen på ett bra sätt, eller att vi inte kunde ge räddningsledaren en position och bra översiktsbilder för att TBOS-utrustningen inte var laddad? Det finns en anledning till att vi övar och när det verkligen händer måste vi kunna hantera vår utrustning och leverera ett bra resultat till våra uppdragsgivare.

Det enda sättet att hålla kompetensen uppe är att öva, öva och öva. Tänk på att man inte alltid behöver flyga för att genomföra en bra övning. Att träna Rakel och TBOS går lika bra på marken i en bil. Låt varje övning likna ett skarpt uppdrag så långt som möjligt. Det krävs inte jättestora förberedelser för att genomföra en bra övning. Huvudsaken är att vi har tänkt igenom vad det är vi vill öva och vilket resultat vi vill ha. En bra devis är ”öva enkelt och öva ofta.”

Genomför en debriefing före flygning och bestäm ett område där vi simulerar att vi har en skogsbrand. Åk ut i området och öva på att hitta området, rapportera positioner och beskriva utbredning. Ta ett antal bilder med TBOS och skicka till servern. Försök få med både översiktsbilder som beskriver läget på branden i förhållande till exempelvis vägar, kraftledning, sjöar eller andra fasta punkter. Fotografera även detaljbilder som ger en uppfattning om hur det ser ut på platsen.

Efter flygning genomförs en briefing och där vi går igenom bilder och hur väl vi lyckades med uppdraget. Försök titta på bilder och rapporter med en räddnings- eller insatsledares ögon. Hur bra är våra bilder? Kan vi använda bilderna för att till exempel få fram en brandbil till platsen?

Tyvärr ser jag ofta att besättningar och grupper inte planerar eller sätter upp mål för sina övningar. Det är inte speciellt



effektivt att komma till klubben, kasta sig in i flygmaskinen och snabbt köra en lågflygslinga, landa, sätta sig i bilen och åka hem, för att sedan kalla det för övning.

Ta varje chans att öva och låt varje övning bli en bra övning där vi lär oss något.

Under en YP-kurs nu i sommar tittade jag på ute-temperaturmätaren när vi stod på plattan innan start. Det var varmt, men jag blev ändå överraskad att den visade nästan 50 grader varmt utanför flygplanet. Hur varmt det var i kabinen vill jag inte ens tänka på.

När vi har så höga temperaturer måste vi tänka på att tillföra kroppen vätska i tillräcklig mängd. Uttorkning eller vätskebrist är ett mycket allvarligt tillstånd som måste undvikas. Läser du på vårdguidens hemsida så skriver experterna bland annat: ”Om man har vätskebrist blir man torr i munnen och kan få huvudvärk, känna sig yr och bli trött. Om man inte får i sig tillräckligt med vätska då, utan blir uttorkad, blir man mer medtagen och kan förlora medvetandet.”

När det är varmt bör piloten alltid ha med sig vatten i tillräcklig mängd och se till att man får i sig detta under hela flygningen. Ett problem kan vara att besättningen börjar känna sig kissnödig när det dricks större mängder vatten under flygning. Ett bra sätt att undvika detta är att bara dricka små klunkar vatten, men ofta. På så sätt får kroppen i sig det vatten den behöver, men du slipper känslan av kissnödighet.

Var uppmärksam på hur du känner dig och vid minsta obehag eller symptom på vätskebrist ska du avbryta uppdraget, landa och se till att dricka mycket vatten.

Nu ser vi fram emot en höst fylld av övningar och vidareutbildningar. Sala-branden kommer säkert ge mer fokus på krisberedskap och FFK:s roll vid kriser. Fortsätt ”öva enkelt och öva ofta” och se till att varje timme i luften blir effektiv så vi verkligen kan visa vad vi kan när det gäller!

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

Koll på läget? Alltid!
Hasse



Premiär för operativ spaningsutbildning

Söndagen den 6:e juli samlades en skara om sju ungdomar på Kårstaben i Nyköping. Dessa sju skulle på måndagen påbörja sin utbildning för att bli spanare i FFK, det sista steget i vår utbildning. Trots att detta nog var ganska pirrigt för de flesta av ungdomarna var stämningen uppsluppen.

Detta gäng har varit med i YP ett bra tag och engagerat sig på olika sätt genom läger, aktiviteter och nu senast denna utbildning. Med andra ord är en trygg och stabil grupp – där också stor och glädjerik vänskap växt fram genom åren. Att vi har roligt tillsammans är en utmärkt grund för att främja samarbete och CRM (besättningssamarbetet) i cockpit och på marken, så att vi tillsammans kan göra vårt bästa för att bistå vårt samhälle när behoven finns.

Under måndagen kastades våra sju blivande spanare snabbt in i den teori som ligger till grund för de kunskaper som krävs för att flyga som spanare i FFK. På schemat stod grundteori och taktik vid spaning, Search and Rescue-teori, MSO-metoden samt RAKEL-kommunikation. Till detta tillkom också kartpreparering och andra förberedelser inför veckans pass. Detta maffiga teoriblock lätades dock upp av en flygtur under kvällen i syfte att fräscha upp navigeringskunskaperna inför flygpassen.

Spaning efter den försvunne

Under tisdagen, onsdagen och torsdagen turades sedan ungdomarna om att flyga de fyra passen som innefattade spaning av väg, järnväg och kraftledning. Ungdomarna övade också radiakspaning (mätning av radioaktivitet) och Search and Rescue. På torsdagseftermiddagen genomfördes en spaningsflygning efter försvunna personer (GSAR) som avslutning och för att knyta ihop säcken av de kunskaper som ungdomarna tillägnat sig under veckan.



Under torsdagen fick vi även besök av Mats Lindberg från frivilligavdelningen på Försvarmakten. Det blev ett mycket trevligt besök där vi visade upp vår utbildning och verksamhet genom att Mats fick följa med några av ungdomarna på de olika passen under förmiddagen. Vi fick mycket positiv feedback och jag har gott förtroende för att vi har lyckats visa upp en levande organisation med en tydlig framtidsvision.

Undervattensevakering

Veckan bjöd dock inte bara på vistelse i luften eller på marken. Våra sju ungdomar fick också en hel UWE-utbildning, vilket är ett av kraven för att få flyga som spanare, och har därför full behörighet. Instruktören för UWE:n ledde även en utbildning i sjöradio för att våra aspiranter ska kunna ha en förståelse för kommunikation till havs.

Eftersom vädret var strålande under hela veckan behövde vi inte använda fredagen som inplanerad reservdag. Istället kunde vi med gott humör vältra oss i YP-klassikern tacos till middag och en såhär på sommaren standard-efterrätt i form av jordgubbar och vaniljglass. Det blev en härlig kväll som avslutades med film (såklart Top Gun).

Spanare i FFK

På fredagsmorgonen delades diplom och guldvingar ut till våra nybakade spanare – ett his-

toriskt ögonblick i Young Pilots och FFK:s historia. Jag tror inte att jag var ensam om att uppleva detta som ett mycket känsloladdat tillfälle – hela rummet vibrerade av att ”nu händer det!” Nu är vi igång, nu är vi på väg. På väg mot att trygga återväxten av de så viktiga piloterna och spanarna i vår verksamhet, på väg mot att bli en ännu viktigare aktör som på riktigt kan erbjuda en meningsfull fritid för Sveriges ungdomar och på väg mot att bli en organisation där glädje, kunskap och framtid står i fokus.

Dessa sju ungdomar är nu våra första spanare. Fler kommer att komma vart efter somrarna går och vi genomför utbildningen. I dagsläget finns två platser reserverade för YP i respektive flyginsatsgrupp inom FFK och dessa kommer alltså att fyllas på med tiden. Parallellt med detta hoppas vi även att våra ungdomar som har tagit PPL med 200 timmar eller CPL med 150 timmar söker sig till en plats i flyggrupperna. Som samhällsaktör har vi mycket att vinna på att våra ungdomar, såväl piloter som spanare, på väg mot framtiden får lotsas genom kunskapernas och erfarenheternas korridorer av de som redan vet och kan så mycket – med våra gemensamma resurser kan vi göra mer!

Text: Johanna Wintzell

Foto: FFK

ACR tar över på Skavsta



Det privata flygtrafikledningsföretaget Aviation Capacity Resources AB tar från år 2015 över driften av bland annat Stockholm-Skavsta flygplats. Upphandlingsresultatet innebär att ACR från nästa år driver flygtrafikledningen vid tolv flygplatser. Skavsta, som är en Sveriges största flygplatser, blir det tyngsta övertagandet.

Den svenska flygtrafikledningen är delvis avreglerad. ACR är den aktör som etablerat sig som det privata alternativet i de upphandlingar som skett inom flygtrafikledning de senaste åren. I dag har ACR ansvar för tornverksamheten i Kalmar, Växjö, Jönköping, Trollhättan, Norrköping, Karlstad, Örebro, Västerås och Skellefteå.

I slutet av juni blev det klart att ACR också tar över driften av tornen vid Ängelholm, Ljungbyhed och Stockholm-Skavsta.

Tidigare problematiskt övertagande

Upphandlingsfrågan är en högpolitisk fråga och ACR står i spetsen för avregleringssidan. Tidigare i sommar beslutade Riksdagen om en delvis återreglering av flygtrafiktjänsten på de statligt ägda flygplatserna. Det statliga företaget Swedavia uttryckte optimism samtidigt som Swedavia påpekade av vikten att fortsatt bli mer kostnadseffektiv. ACR å andra sidan beklagade beslutet.

Tidigare har övertagandet på vissa nya flygplatser varit problematiskt för ACR. När företaget gick in vid Västerås flygplats år 2011 fanns det inledningsvis inga flygledare, trots att ACR vunnit upphandlingen och var ansvariga för driften. Anledningen var att ingen av de flygledare som då arbetade i tornet valde att gå över till ACR och personalförsörjningen tog då lite drygt ett år att lösa.

Småflygplan vandaliserade



Foto: Felicia Thune

En man tog sig in på Johannisbergs flygfält i Västerås nattetid och vandaliserade flertalet flygplan och husvagnar. Den onyktre mannen i 20-årsåldern togs omhand för fylleri och blev dessutom misstänkt för våldsamt motstånd och skadegörelse.

Johannisbergs flygfält är ett typiskt allmänflygfält där många flygplan står utomhus, speciellt sommartid. Själva fältgränsen markeras endast med var-

ningsskyltar och inget stängsel existerar. Detta utnyttjade alltså den berusade mann-en i mitten av juni när han tog sin in på området och vandaliserade tre flygplan på fältet.

Ett antal rutor krossades med verktyg som mannen ska ha hittat på fältet, enligt P4 Västmanland. Mannen togs om hand av polis, men inte utan problem. Han misstänks för våldsamt motstånd och skadegörelse.

Nytt "Flight Simulator"?

Microsofts klassiska simulatorserie "Microsoft Flight Simulator" åkte ned i graven efter den senaste versionen lanserades 2007. Microsoft själva har alltid sagt att utvecklaren inte har någon intresse av att göra en ny version av det populära spelet.

Microsofts klassiska simulatorserie "Microsoft Flight Simulator" har legat i graven sedan den sista versionen lanserades 2007. Microsoft själva har alltid sagt att man inte har något intresse av att göra en ny version av det

populära spelet. Nu har en annan utvecklare köpt upp licensrättigheterna till simulatorserien.

För den skeptiska läsaren som oroar sig över en dålig simulatorupplevelse likt "Flight", den halvarkadiska satsning som Microsoft lanserade i fjol, så finns det ännu hopp. Utvecklaren av det nya spelet har under många år arbetat med den framgångsrika Train Simulator-serien.



Hemvärnet luftlandsatte mat

Roslagens hemvärnsbataljon använde FFK för att luftlandsätta mat från flygplan under övning. Det är första gången som matpaket släppts ned till väntande förband på marken. Syftet var att undersöka möjligheten att luftförsörja utan någon tillförsel av externa resurser till bataljonen.

Roslagens hemvärnsbataljon disponerar en egen flyggrupp, precis som övriga hemvärnsbataljoner i Sverige. Vanliga uppdrag är annars spaningsuppdrag, maskeringskontroll och ledning av fordon. Men löjtnant Stefan Johansson funderade sedan fjolårets övningar på möjligheter att försörja förband som inte vill röja sig med exempelvis fordons- eller båttransporter.

– Ett flygplan kan däremot flyga fram över ett större område och någonstans längs sin rutt fälla matranson utan att detta röjer vår gruppering, berättar Johansson på hemvarnet.se

Plutonen i fråga fick order om att ta och



skydda en lämplig luftlandsättningsplats. Därefter anflögs området och 66 stridsportioner släpptes av två flygplan. De flesta matpåsarna var helt ätbara, även om några av de mjukare portionerna tagit

skada av den höga hastigheten.

Flyggruppen och FFK:s kärstab hjälpte inför övningen till att ordna planering och det juridiska inför fällningen.

Ballonger ivägen på Bromma

Tre luftballonger råkade i svårigheter tidigare i sommar när de drev in på inflygningen till Bromma flygplats. Ett flygplan fick på kvällen åka till Arlanda istället. Orsaken till intrånget ska ha varit snabbt förändrade vindar.

Ballongflygning är en populär kvällsaktivitet på sommarhalvåret i Stockholm. Normalt planeras flygningarna så att vindarna ska ta ballongerna bort från Bromma och andra etablerade flygvägar, men när vindarna inte faller som planerat riskerar luftrumsintrång att ske.

Det är inte första gången ballonger kommit in i Brommas inflygningssektorer. I augusti förra året så råkade flera luftballonger i samma trubbel efter att termik, uppåtstigande luft, drabbat ballongerna.

Enligt Anna Domanders på Swedavias pressjour har allt gått lugnt till och flygplanet har gått till de alternativflygplatsen som planerat.



Text alla nyheter: Martin Trankell



MAKRO

FLYGSVERIGE I FOTO

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

1

1 Byggpris: Åke Jansson är kanske mest känd för att äga den gulfärgade svenska DC-3:an. I år fick han även Svensk Flyghistorisk Förenings Barkarby-pris för sitt arbete med det huvförsedda veteranflygplanet Klemm 35. Prisutdelningen skedde vid Eskilstuna Kjula flygplats i samband med EAA:s stora fly-in början av juni månad. Foto: Dmitrij Karpenko

2 Konstflyg-SM: Vädret välkomnade deltagare och tävlande till Borås när SM i konstflyg gick av stapeln. Bakom mikrofonen fanns Jasmine Cederqvist (till vänster) som allt oftare är speaker på flygdagar runt om i Sverige tillsammans med talarkollegan Sanna Hedin. Foto: Håkan Brandt

3 Segeläventyr: Vädret gassar och segelflygsäsongen går för fullt. Jesper Jörnén och hans kamrat Christian Krantz passade på att sticka ut pinnen med actionkameran och ta en "selfie" av riktigt hög karaktär. Flygplanet är en Duo Discus baserad på Vängsö en bit sydöst om Stockholm. Foto: Christian Krantz

4 Finbesök: När det var toppmöte vid statsministerns semesterbostad i Harpsund uppstod stort hemlighetsmakeri på Skavsta flygplats i Nyköping. Inflygningen kantades av flygplan från Tyskland, England och Nederländerna innehållandes respektive statschef Angela Merkel, David Cameron och Mark Rutte. Här syns det nederländska statsluftfartyget på kort final. Foto: Martin Trankell

5 Kvällsshow: Kvällen före Västerås stora flygdag Hässlö Roll-Out bjöd Pierre Holländer på en rafflade flygande ljusshow. Tekniken bygger på fjärrstyrda raketer och ljuseffekter som agerar tillsammans med flygplanet som flyger ett uppvisningsprogram. Foto: Andreas Eriksson



2



Stor uppslutning på Riksstämman



Foto: Bengt-Olle Nilsson

Vartannat år håller FFK sin officiella stämman. I år var det dags igen och med drygt 100 deltagare på plats i Eskilstuna blev det en extra stor stämman. Nytt för i år var grundandet av en egen ungdomsstyrelse för Young Pilots som höll i sitt separata riksmöte.

Den stora Riksstämman är Frivilliga Flygkårens högst beslutande organ. På stämman utses den styrelse som ska leda FFK under nästa tvåårsperiod.

Det är sedan styrelsen som ansvarar för att organisationen fungerar och utvecklas. Till sin hjälp utser de en kårstab som arbetar med kårens löpande uppgifter och agerar som det verkställande organet.

Som brukligt var det ett antal föreläsare på plats. Ingrid Cherfields från Transportstyrelsen berättade för de närvarande om vad som händer med de nya europeiska flygreglerna och den problematik som finns kring avgifter och finansiering av myndigheten. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) representerades av Petra Ekroth och Elin Anlén Widsell som fick chans att beskriva hur MSB agerar vid större kris.

Ett uppskattat inslag var besöket från Lfv och flight planning centre. Här fick deltagarna mer information om hur personalen på FPC arbetar och bistår de som flyger. En gedigen genomgång i hur piloter fyller i färdplan på internet avslutade föredragsstunden.

Nya styrelsemedlemmar

Därefter var det dags för Roine Carlsson,

hedersordförande på stämman, att äntra podiet. Roine var Sveriges försvarsminister 1985-1991 och sedermera också FFK:s styrelseordförande. Efter att ordföranden öppnat stämman och de sedvanliga punkterna avhandlats övergick förhandlingen i de förslag som låg på bordet.

Stämman beslutade att införa ett hedersmedlemskap för utvalda medlemmar. Medlemsavgiften beslutades samtidigt vara oförändrad på 200 kronor för vuxna, och 100 kronor vartannat år för ungdomar.

Tre nya medlemmar ingår i styrelsen. Det är Magnus Träff, Magnus Falck och Ann-Sophie Tersmeden. Alla tre har en bakgrund i FFK på olika sätt och de tar med sig ny och spännande erfarenhet till styrelsearbetet.

Utanför fönstret vid möteslokalen pågick Eskilstunas pridefestival, som på ett folkfestligt sätt ramade in hela tillställningen. Sanna Nielsen uppträdde strax utanför fönstret på Riksstämman och gav en lagom underhållning i fikapausen.

Första stämman för YP

I en lokal strax intill avhölls Young Pilots absolut första riksstämman. På stämman deltog över 20 ungdomar från Kiruna i norr till Malmö i söder. Den nyvalda ungdomsstyrelsen ska nu parallellt med FFK arbeta för utvecklingen av Young Pilots på rikstäckande nivå, bland annat genom att knyta kontakter och anordna events. Mötes ordförande var inbjudne Bengt Franzén, som för snart tio år sedan drev ungdomsfrågan i FFK:s styrelse.

Flera motioner dök upp på ungdomsstämman. Bland annat diskuterades framtagandet av en handbok för YP-sektioner i landet. Det diskuterades även anordnandet av ett jubileumsfirande nästa år när organisationen existerat i tio år. Den nyvalda styrelsen har nu som uppgift att arbeta med bland annat dessa frågor, något som kommer ske löpande under de två år som styrelsen arbetar.

Förtjänstmedaljörer

På kvällen blev det middag och utdelning av medaljer för utmärkande engagemang. Ungdomsmedlem Staffan Eriksson, ordförande i Dalarnas sektion, fick stipendiat för starkt engagemang och gott ledarskap inom Young Pilots. Från FFK fick följande personer förtjänstmedalj i silver: Jan-Erik Edmark, Lennart Sundström, Stig Huss, Lennart Persson, Torsten Norberg, Lars-Erik Nordberg, Bengt Bergsten, Ingemar Hellgren, Oddbjörn Nielsen, Ingemar Andersson, Mats Ekelund, Leif Lindelöw, Conny Birgersson.

Speciell förtjänstmedalj i guld tilldelades också Rolf Lundström, Conny Svensson, Rune Leindahl, Kalle Kovacs, Torbjörn Saltzman, Svante Blomberg, Jan Ahlberg, Lars E Eriksson, Christer Dahlgren och Bertil Planvall.

Text: Martin Trankell



Skarpt uppdrag

När Trafikverket tampades med en svår urspårning på Norra stambanan fick FFK rycka ut. Målet var fotografering av urspårningen och anslutande vägar i området. Personalen på Trafikverket var efter uppdraget nöjda och tacksamma för fina detaljbilder, men begärde fler höghöjdsbilder.

Det var mitt i semestertider och högsommar när FFK:s jourtelefon (tjänsteman i beredskap) ringde den 16 juli. Uppringaren var Trafikverket. Vid den här tidpunkten hade myndigheten i lite drygt en vecka kämpat med röjnings- och reparationsarbetet efter en kraftig urspårning på Norra stambanan i höjd med Ovansjö och Alby i Västernorrlands län. Olyckan inträffade den 9 juli och orsakade inga personskador. Däremot förstördes cirka 250 till 300 meter järnvägsspår. Vagnarna

som spårade ur blockerade dessutom både upp- och nedspåret på avsnittet.

Trafikverket begärde översikts- och detaljbilder på röjningsarbetet och urspårningsområdet. Dessutom ville Trafikverket få bilder på anslutningsvägar för åtkomst till vägnätet. Bärningspersonalen tvingades bygga en egen väg för bortforslandet av de tunga urspårade vagnarna, och översiktsbilder skulle underlätta arbetet på marken. Efter att samtalet inkommit till FFK begärdes en besättning från Västernorrlands län.

Gärna lodbild

Uppdraget utfördes framgångsrikt under eftermiddag och kväll, och bilderna kunde snart sändas till Trafikverket.

På Trafikverket är personalen nöjd med bildkompositionen. Det var positivt att besättningen tog bilder från fyra håll.

Bildkvaliteten anmärktes också som god och skarp, vilket tyder på god kamera och rätt fotograferingsteknik (som inte var för inzoomat och därmed skakigt). Däremot begärde Trafikverket lodbilder på vägnätverket från högre höjd för att på ett enklare sätt kunna orientera in sig i karta. Det kan vara lämpligt att stiga till en hög höjd för översiktsbilder efter att detaljbilderna fotograferats på målet. Vid just denna urspårning visste Trafikverket såklart positionen, men de uttrycker att de gärna ser att besättningar från FFK levererar bilder enligt samma förfarande var gång. Där ingår önskemålet om höghöjdsbild, gärna fotograferade lodrätt.

Allt som allt blev det ett väl genomfört skarpt uppdrag med nöjd uppdragsgivare, tack vare besättningen och länsledningen i Västernorrland.

Text: Martin Trankell

Foto: FFK



Alingsås

Text: Isabella Rongert
Foto: Ingvar Bragd

Flygläger en vecka i sommar, ja varför inte? Det var väl ungefär så jag tänkte när Ingvar Bragd från FFK kom till min skola och informerade lägerveckan i Alingsås. Jag anmälde mig till lägret och åkte dit med rätt så vaga aningar om vad som väntade. Flyga skulle vi ju få göra, så mycket förstod jag, men aldrig hade jag kunnat tro att flyga kunde vara så mycket mer.

Lägret inleddes på flygfältet i Alingsås där Ingvar och övrig lägerpersonal hälsade oss välkomna. Vi var fyra tjejer och tolv killar som blev uppdelade i tre grupper. Min grupp fick börja med segelflygning den första dagen. Jag hade aldrig ens hört talas om segelflyg innan, än mindre visste jag att det överhuvudtaget gick att flyga ett flygplan helt utan motor. Men segelflyg gjorde skäl för sitt namn, för segla var precis vad vi gjorde där uppe i luften. Nästintill knäpptyst och med endast vinden som ven satt jag där, 1 000 meter upp i luften i en relativt liten flygkonstruktion med instruktören bakom mig i den smala cockpiten. Vilken känsla!

Utsikten över miltals med skog som bröts av med sjöar, en del åkrar och små söta röda hus här och där. Det är väl kanske ändå rätt fint i Sverige, tänkte jag. Efter en snabb genomgång av instrumentbrädan av de duktiga instruktörerna kunde jag på ett ungefär följa hur högt upp vi var (och ibland hur lågt), om vi steg eller sjönk mätt i meter per sekund, planets läge i förhållande till horisonten och så vidare. Det fanns

mycket att hålla reda på. Det intressanta med segelflyg var principen med stigande luft och termik, att leta efter de stora upptornande molnen där det stiger som bäst. Det var ju så flygplanet inte behövde någon motor...

Även med motor

När jag fick prova på att styra var det inte bara att styra. Du är tvungen att relativt försiktigt och eftertänksamt föra spaken åt håll du vill svänga, samtidigt som du måste komma ihåg att hålla nosen lagom upprätt för att inte hamna i spinn. Det var inte bara en ensam spak att styra med heller! Samtidigt som du flyger måste du parera och justera upp planet med hjälp av pedaler i golvet. Till en början kändes det krångligt och osäkert, men efter en stund kom jag in i känslan av det hela. Att segelflyga var att flyga på riktigt, bli ett med det smala planet du sitter i och luften som bär dig så högt över marken. En otrolig upplevelse. Alla på lägret fick två starter och många oss kunde inte sluta prata om hur roligt det var.

Nästa dag var det motorflyg som väntade min grupp. Åh, ett flygplan med motor! Desto mer att hålla reda på. Ibland när man fått den fina förmånen att gå fram till piloterna i ett stort jetflygplan har jag upplevt någon slags skräckblandad förvirring och respekt bara av att se alla mätare och instrument som finns i cockpit. Att sätta sig i ett litet motorflygplan är lite samma känsla fast på ett verkligare sätt. Jag skulle ju hjälpa till att styra den här saken. Denna

gång fick jag däremot chansen att lära mig vad alla instrument betydde. Och helt plötsligt var det inte så obegripligt utan nästan logiskt till och med, bortsett från några av instrumenten som följer amerikanarnas system av miles och fot. Känslan uppe i luften var lika fantastisk som dagen innan, jag kunde inte förstå att jag verkligen fått chansen att testa flygning på det här sättet.

Navigering och trafikflygare

Förutom flygningarna fick vi certifierad HLR-utbildning, vara med på övning med räddningstjänsten, lära oss navigera och planera en flygrutt på karta och lektioner i meteorologi. En flygkapten från Malmö Aviation var också på lägret och berättade många spännande historier från sitt yrkesliv. Media i form av olika tidningar kom förbi nästan varje dag och ville dokumentera lägret.

Det bästa var inte bara flygningarna, det var allt runtomkring. De villiga och hjälpsamma människorna som fanns med på olika hörn hela veckan som verkligen gjorde sitt bästa för att vi ungdomar skulle få en sådan rolig vecka som vi fick. Jag hoppas och tror att fler ungdomar får chansen att vara med på ett sådant här läger, ett minne för livet. Tack FFK, Young Pilots och alla ni runt omkring som gjorde detta möjligt!

Göteborg

Text: Anton Åkesson
Foto: Per Rapphed

Göteborgs läger hölls i år på (och över) segelflygsveriges hjärta, Ålleberg utanför Falköping. Jag och tre andra deltagare anlände med ett lite senare tåg än resten och hann börja bekanta oss med varandra innan vi hittade ledaren som skulle hämta oss.

Från Falköping central åkte vi ut från staden och uppför det lilla berget mitt ute på slätten. Ålleberg är ett naturreservat och väl värt ett besök oavsett graden av flygintresse. Väl uppe mötte vi resten av deltagarna, några jag redan kände men även flera nya ansikten. De flesta var lite trötta, men taggade!

Efter en god frukost på restaurangen (vars personal höll oss mätta hela lägret) bar det av mot Falköpings flygplats. Där väntade två stycken segelflygplan av typerna ASK 21 och en Grob motorseglare. Alla deltagare skulle under lägret få uppleva tre vinschstarter, en bogserstart och en start med motorseglaren. Ungdomar som inte var i luften hjälpte till med att göra i ordning flygplanen eller att hjälpa varandra med att spänna på sig fallskärmen. Och nej, vi behövde aldrig använda fallskärmarna annat än som sittedyna!

Termik och motorseglare

Vid lunchtid blev det en avstickare till Ålleberg igen, med målet att stilla hungern. Sedan återgick vi till fältet i Falköping igen, de flesta åkte med bil. Jag för min del tog den vackra vägen, delvis fågelvägen i en ASK 21. Vi bogserades från gräsbanan på Ålleberg bakom ett annat flygplan tills vi fått lite

höjd, sedan var vi i händerna på vädrets makter. Vädret varierade under lägret, men just i denna stund sken solen och jag fick förtjust kurva termik under ett cumulusmoln. Vissa hade riktig tur med termiken och var uppe i luften uppemot en timme och nådde höjder långt över kilometern.

Senare samma eftermiddag fick jag en tur i motorseglaren. Någon bogsering behövdes förstås inte, men när motorn stängdes av var det precis som att flyga ASK:n. När vi avslutade flygningen för dagen hade alla elva deltagarna fått spaka lite. Flera av deltagarna hade aldrig sett ett segelflygplan inifrån, men vi hade också två segelflygelever som precis börjat skola. Oavsett om vi flög för första gången eller var på god väg mot certet tror jag inte att någon sågs lämna flygplanet utan ett leende på läpparna!

Noll till hundra på rekordtid

Kvällarna bjöd på flygprat, flygsimulator och fotbolls-VM. Även om det var ett flygläger tillbringades en stor del av tiden på marken och eftersom alla åtminstone har ett gemensamt intresse faller det sig naturligt att alla umgås och har roligt tillsammans. Det är svårt att känna sig ensam på ett YP-läger!

Nästa dag var vädret lite sämre med duggregn och flera bomstarter (vilket innebär att piloten måste landa direkt efter start eftersom planet inte klarar av att hålla sig uppe). Som tur var blev vädret lite bättre senare på dagen. Den här dagen fick jag mina tre sista starter;

vinschstarterna. I stället för att bogseras av ett flygplan dras segelflygplanet upp i luften av en vinsch som accelererar flygplanet till 100 kilometer i timmen på ett par sekunder. Det är ett roligt och fartfyllt sätt att starta! Väl uppe i luften börjar även den som inte flugit tidigare snabbt lära sig att flyga planet. ASK 21:ans stora huv ger piloten utsikt som från ett jaktflygplan. Apropå jaktflygplan fick vi nöjet att se en rote Gripen flyga över fältet, vilket alltid är trevligt.

Putt, träningsvärk och tack

Sista dagen var alla klara med vinschstarterna och motorseglaren. Vi dröjde kvar på Ålleberg för att bli klara med bogseringarna. På grund av vädret blev flygningarna ganska korta, varför flygplan startade och landade hela tiden.

Som tidigare hjälptes vi alla åt med att göra daglig på flygplanen, koppla på bogserlinan och flytta flygplanen ur vägen för nästa landning och i läge för start. Det blev en hel del knuffande, och jag var nog inte den ende med träningsverk dagen efter.

Efter det obligatoriska besöket på segelflygmuseet var det dags att ta avsked och åka hem. Alla hade väldigt roligt på lägret och det blir nog inga problem att hitta deltagare till nästa år. Lägret var lika väl planerat som genomfört och jag är nog inte den ende som vill tacka ledarna för ett fantastiskt jobb och FFK som gör de här lägren möjliga!



Region Norr

Text: Märta Selander och Nathalie Elsässer
Foto: Andreas Eriksson

Efter att vissa rest så långt som från Göteborg för att komma till Young Pilots läger i region norr så möttes deltagarna av ledarna iförda uniformsliknande klädsel på Luleå station. Efter att alla hade hälsat, i sann YP-anda med många kramar började region norr-lägret för andra året i rad. Ett läger som skulle visa allt från segelflyg till JAS 39 Gripen.

När alla deltagarna kommit fram det gemensamma boendet på F21 delades uniformsliknandekläder ut så att de matchade ledarna. Efteråt var det dags för en exercisövning. Efter en timme med exercisledaren Amanda Peters hade till och med de mest kramiga YP:arna lärt sig att marschera. Marscherandet tog alla både till och från middagen på basen för att sedan fortsätta till dagens andra middag tillsammans med ledarna, en mysig grillkväll. Spända inför morgondagens segelflyg gick alla mätta deltagare och la sig.

Segelflyg vid Älvsbyn

Spänningen som dagen innan bara funnits hos några fanns på tisdagen hos alla. För vissa var det den första gång en uppe i ett litet flygplan och för andra blev det första gången i ett flygplan utan motor. Segelflygplanen som skulle flygas ute på Älvsby Flygfält var en Bergfalke IV och en DG-500. Efter en genomgång om hur segelflygplan flyger och en nyttlig lektion i flygsäkerhet gick alla ut för att titta på flygplanen. Hälften av gruppen placerades vid den kultklassade Bergfalken och den andra vid den moderna DG-500. Planen och

alla dess delar visades när de mycket erfarna piloterna Peter och Åke gjorde en daglig tillsyn. Sedan var det dags för de första YP:arnas flygning i den fina sommardagen.

En god lunch åts samtidigt som deltagarna på marken väntade på sin tur. Dessutom hjälpte alla till med att putta de landade flygplanen. Många passade också på att vila i det gröna gräset, och alla var tillslut så avslappnade (i sann flygfältsanda) att vissa av ledarna somnade. När dagen var slut och alla hade fått flyga, och kommit ned med samma fantastiska leenden som flyg alltid skapar, så kom bussen som tog YP:arna tillbaka till F21 och en god natts sömn.

Stridspiloter på besök

Den tredje dagen inleddes med en introduktion till militären och vägen till stridspilot. På lunchen kom ett överraskningsbesök med två, enligt alla YP:are, väldigt coola killar som precis hade påbörjat sin utbildning för att bli stridspiloter. Efter att ha blivit övertygade om att det inte alls är omöjligt och precis lika kul som det låter så fortsatte alla, nu väldigt inspirerade, till en kort utbildning i första hjälpen som hölls utav exerciskända Amanda Peters och en kollega.

Trötta av alla intryck kom alla ungdomar på kvällen till F21 flygmuseum och två värdar som visste allt om flygets historia, efter att ha lyssnat och insett än en gång hur otroligt flyget är så undersöktes muséet.

Skjuta ned Herkules

Torsdagen började med att alla fick träffa en livs levande stridspilot och en tekniker. Efter en kort genomgång av livet som stidspilot sades det något om en start och strax därefter stod alla ute på startbanan och fick se två JAS-39 Gripen lyfta. Hoppandes av eufori åt en av piloternas vinkande hälsning fortsatte alla in i hangaren där känslorna inte blev mindre. Gruppen delades upp. Hälften fick först sitta i en Gripen (och prata med piloten) och den andra halvan fick följa med teknikern som berättade mer om själva flygplanet. Självklart dök frågor om maxhastighet och om det var möjligt att klättra in i motorn.

Än lyckligare och än mer studsandes fortsatte dagen i den riktiga Gripen-simulatorn där alla fick testa hur det är att flyga en JAS. Favoritmanövrerna innehöll lågflygning, rollning, loop, men framför allt att skjuta ned Herkulesplan. Efter en god pannkakslunch visades ytterligare en del av flyget upp med besök till tornet och meteorologerna på Luleås flygplats Kallax. Lyckliga och något chockade över denna otroligt intressanta dag tittade YP:arna (efter en kort genomgång om hur det går till att ta flygcertifikat) på den, för alla flygare, klassiska filmen Top Gun.

Efter ett läger som alla kunde enas var för kort så började YP:arna sin resa tillbaka till sin del utav Sverige. Detta efter att ha upplevt många vitt sprida delar av flyget, allt från det historiska till det moderna, från segelflyget utan motor till stridsflygplanen Gripen.



Region Mitt & Syd

Foto: Felicia Thune

Sommaren börjar gå mot sitt slut och vi återgår till vårt "vardagliga" liv. Det har verkligen varit en underbar sommar som säkerligen skapat minnen för livet för oss alla, inte minst för deltagarna på Young Pilots Regionläger Mitt!

Under veckan fick deltagarna pröva på allt möjligt mellan himmel och jord (bokstavligt talat). Många visste inte heller vad de skulle förvänta sig av den kommande veckan, men i slutet av lägret var alla väldigt nöjda och ville knappt lämna Uppsala garnison där vi bodde! Vad gjorde vi då under lägret som skapat trevliga minnen och kanske kompisar för livet?

Många kommer nog ihåg flygturen över Tierp och ledarnas lilla överraskning (eftersom segelflyget tyvärr uteblev

kompenaserades det med lasergame i Uppsala) och grupptävlingen i 20-mannatältbygget! Dessutom fick de möta före detta stridspiloten Thorbjörn Engback som flugit Draken och Viggen, samt Herkules nere i Afghanistan. Lika uppskattat var nog studiebesöken på garnisonsområdet, vilket är förståeligt!

Minröjning och flottiljliv

Hos StriLS (stridsledningsskolan) fick ungdomarna lära sig om luftbevakarnas och flygstridsledarnas roll inom försvaret, och dessutom ta en titt på deras simulator för att få en uppfattning om hur en vanlig arbetsdag kan se ut. Hos R3 (Räddning, Röjning och Reparation) fick de känna och klämma på räddningstjänstens utrustning, lära

sig mer om minröjning, åka bandvagn och mycket mer. Deltagarna fick även besöka flygmuséet där en mycket kunnig guide berättade flottiljens verksamhet när den var operativ.

Deltagarna fick även pröva på exercis och marschera inom området under hela veckan vilket är en upplevelse i sig. De fick lära sig att arbeta som en grupp och hjälpa varandra. Det här är bara ett axplock av vad deltagarna varit med om, se till att vara med nästa år du med.

Nu kanske ni läsare förstår varför lägret blev oförglömligt. Detta var dessutom det första regionlägret någonsin på Uppsala garnison. Det blev en toppenvecka och vi vill tacka alla som bidragit till att göra detta läger oförglömligt!

Text: Felicia Thune

Såtenäs

För sjätte året i rad genomfördes ett sommarläger på flygflottiljen F7 Såtenäs. I år ingick lägret som ett av de tre regionläger som sedan förra året anordnas i central regi. Totalt blev vi 19 deltagare och fem ledare som fick en superduper-vecka tillsammans!

Som tidigare år var lägret fem dagar långt, med start måndag och avslutning på fredagen. Dessa dagar fylldes från tidig morgon (uppställning 06.45!) till sen kväll med första hjälpen och HLR-utbildning, introduktion och övning i exercis, resning av 20-mannatält och studiebesök. Dels besökte vi Swedish Airforce Historic Flights-

hangar på F7 och dels deltog vi på den numera traditionsenliga F7-dagen där verksamheten på flottiljen visas upp. Alla fick också besöka Gripenhangaren och stridsledningscentralen, som går under namnet Blue Shark. Vi fick också se en härlig svartvit film om svensk flygvapenhistoria samt gjorde ett besök på underrättelse & säkerhet. Dagen avrundades med en snitsig JAS-uppvisning med efterföljande frågestund tillsammans med piloten.

Herkulestur

Det var dock inte bara andra som fick flyga – det gjorde vi ungdomar också.

Det blev en heldag i Skövde med motor- och segelflyg där ösregnet kom lagom tills att vi skulle åka tillbaka till Såtenäs. Vi hade med andra ord en väldans tur! En annan höjdpunkt under veckan var såklart också flygturen i C-130 Hercules. För vissa blev den lite väl skumpig med tillhörande illamående då vädergudarna inte var på vår sida, men jag är säker på att många tar med sig denna flygtur som ett glatt och oförglömligt minne!

Text: Johanna Wintzell



Västerås

Text: Mikaela Casselgård
Foto: Felicia Thune

För tredje gången anordnade Västerås Young Pilots ett flygläger i Västerås. Sex ungdomar och tre ledare samlades på Johannisberg flygfält den 7 juli för att få ta del av en veckas spännande och roliga flygupplevelser tillsammans.

Västeråslägret inleddes med roliga "lära känna aktiviteter" och redan efter den första måltiden samma dag bjöds det på en flygtur i motorflygplan runt Västerås. Detta varvades med att få provköra modellflygplan. Senare på kvällen fick vi en helt oväntad, spontan privatuppvisning av två SK50:or som kom på besök på Johannisberg.

Dagen därpå hann vi med teorielektioner i både radiokommunikation, navigation, meteorologi och en genomgång av flygplanens instrument. Senare på eftermiddagen åkte vi iväg för att bada och fick testa på hur det var att simma i överlevnadsdräkter.

Aerobaticsflygare och flygtorn

På onsdagen var det dags för den navigationsrunda som vi själva fått förbereda tidigare under dagen. Vi fick även göra ett studiebesök och se fallskärmsklubben Aros flygmaskin, en Cessna Caravan. Det anordnades också en simulatortävling i den mycket populära flygsimulatorn, som i vanliga fall brukar stå i Young Pilots husvagn.

Näst sista dagen på Västeråslägret bjöds det på en tur till Hässlö flygplats som ligger i anslutning till Västerås flygmuseum, där vi fick en guidad tur av piloten Jakob Holländer, som är uppvisningsflygare och ofta flyger över

Mälardalen. Lägerdeltagarna tyckte det var mycket roligt att få provsitta i många olika flygplan på museet.

Hela lägret gjorde även ett besök på flygskolorna i Tell Helicopter och SAA (Scandinavian Aviation Academy). Det blev också en intressant tur upp i flygledartornet. Dagen avslutades med ett "flyg-quiz" där vinnarna fick första flygturen på fredagen som pris.

Riktigt segelflyg

Det var med spänning och förväntan som den sista dagen med segelflyg kom att göra veckan till ett riktigt "höjdarläger". Som vanligt bjöds det på adrenalinkickar då vi for i svindlande

farter många hundra meter upp i luften på bara några sekunder. Det handlade om fartfylld segelflyg med vinschstarter och alla var mycket glada och tyckte det var roligt att få flyga.

Det var med andra ord en intensiv flygvecka med ett fullspäckat schema för våra deltagare, men en vecka som avslutas med ett leende på läpparna och en hamburgare på grillen. Sist men inte minst vill jag passa på att tacka alla lägerdeltagare, lägerledare, piloter, Johannisberg segelflygklubb, Västerås flygklubb och alla studiebesökshållare som tillsammans har gjort denna vecka oförglömlig. Hoppas vi alla ses snart igen, både i luften och på marken!





Dalarna

Text: Staffan Eriksson
Ordf. Young Pilots Dalarna

I sann FFK-anda stod fikaten redan på bordet när de elva deltagarna vid lunchtid den 14 juni började anlända till Mora Flygplats. Alla var taggade på fyra roliga och lärorika dagar!

Aktiviteterna började direkt och först på schemat stod utprovning av YP-tröjor samt de stilrena beige flygoverallerna följt av en välkomsthälsning med tillhörande säkerhetsgenomgång. Efter att dessa formaliteter var avklarade intogs lunchborden där som alltid lika god mat serverades!

Under de fyra lägerdagarna stod flygning med Piper PA-28, WT-9 Dynamic och Scheibe SF-25C, grundläggande teori i olika flygämnen samt självklart rolig gemenskap på schemat. Första dagen bjöd på CAVOK (som deltagarna nu lärt sig innebörden av, alltså riktigt bra väder) och lätt vind, så vi drog igång med flygandet direkt. Vissa hade aldrig flugit förut medan andra hade flugit desto mer. Det klassiska leendet från öra till öra var väl igenkännligt på alla deltagare efter varje flygning.

Flygplatsbesök och privatjet

Efter att den första middagen avnjutits var det dags för en mindre flygrelaterad, men ack så rolig kvällsaktivitet: Gokart! Vi delades upp i två grupper och efter varsin träningsvända fick vi en taktikgenomgång av gokartinstruktören. Många varv och minst lika många avåkningar och piruetter blev det innan kvällen var slut.

Det var ett gäng utmattade deltagare som blev skjutsade tillbaka till stugorna

för lite välbehövlig sömn innan lägets första heldag stundade dagen därpå.

Dag två inleddes med frukostbuffé. Räddningstjänsten kom på besök och hade med sig brandsläckare, HLR-dockor samt en stackars branddocka som under dagen skulle börja brinna många gånger innan deltagarna var och en släckt elden med brandfilt. Under besöket fick vi även prova att hantera olika typer av brandsläckare samt lära oss hur man utför HLR.

Dagen fortsatte med flygning, teori i allmän flygplanslära, radiotelefonter och navigation samt ett studiebesök ombord på den Business Jet, en Embraer Legacy 650, som tillfälligt stod på flygplatsen. Efter den goda middagen var det dags för minigolfturnering. Många skratt och bortförklaringar ekade över minigolfbanan innan det var dags för ännu lite välbehövlig sömn.

Mer flygning och lite rodd

Dag tre bestod av flygning, teori i aerodynamik och meteorologi samt ett intressant besök i flygledartornet. Där fick vi veta mer om trafikledarens roll på flygplatsen samt vilka instrument han har till sin hjälp för att ordna trafikflöde och bedöma väder. Dagen avslutades med kubbtturnering. Av någon anledning så flyttade alla sig lite extra långt bort när undertecknad skulle kasta...

Sista dagen var det dags för den årliga kyrkbåtsrodden på Siljan innan den sista lunchen, med tillhörande efterrätt, serverades. Alla deltagare var nöjda, men sorgsna, när det var dags att ta

farväl. Lägerdeltagaren Kristina Norén höll med om att lägret var en riktig hit:

– Lägret var en fantastisk upplevelse! Det var ett roligt och intressant läger där vi fick lära oss mycket om flygplan, väder med mera. Ledarna var fantastiska! De var jättebra på att lära ut, de gjorde så att allt blev intressant och lätt att förstå. Vi hade inte kunnat ha bättre ledare! Jag lärde dessutom känna nya fantastiska kompisar, alla var snälla, omtänksamma och roliga. Vi lärde oss nya saker av varandra och stämningen var på topp. Så då kan man ställa sig frågan; fanns det något som kunde få lägret att bli ännu bättre? Nej, inget kunde ha gjort det bättre, allt var super. Eller... Det kunde kanske varit lite längre. Det var så kul att jag inte ville åka hem och jag vet att det inte bara var jag som tyckte så. Om jag ska sammanfatta lägret så skulle jag säga att det var det bästa läger jag någonsin varit på!

Fortsatta äventyr i Dalarna

Detta var det femte Moraläget i ordningen, men inte det sista! Nästa sommar kör vi igen, men självklart händer det andra roliga saker i Dalarna under året. Besök Young Pilots Dalarna på Facebook och på hemsidan och följ våra aktiviteter! Sist men inte minst vill jag bara passa på att tacka alla som har hjälpt till med att få detta läger så bra som det blev. Tack!



Text: Christer Dahlgren,
Bunge lägerchef och länsflygchef i Stockholms län
Foto: Dmitrij Karpenko

Bunge 2014 – tio år sedan det första lägret Nästa generation kliver fram!

Inför det första Bungelägret som anordnades år 2005 höjdes det en del skeptiska röster, till exempel: "Visst är det bra med ungdomsverksamhet, men varför ska FFK bedriva den?" och "Det kommer att dröja väldigt länge innan FFK har nytta av dessa insatser!"

Nu har det gått tio år sedan det hela startade och FFK har med bred marginal manifesterat sin ungdomsprofil. Den första gruppen spaningsutbildade ungdomar inom Young Pilots har just examinerats och kan medverka vid vissa av FFK:s uppdrag. I dag är 15 av 70 piloter i Stockholms läns flyggrupper under 35 år. På Bungelägret 2005 satt en av deltagarna och bet på naglarna i ivern att få komma upp i luften igen. I dag är han redaktör för vår tidning samt ställföreträdande flygchef på FFK! Nästa generation kliver fram.

Nya fantastiska ledare

Nästa generation kliver även fram

under själva lägret. Det är nog ett av framgångskriterierna att ungdomarna själva får en framträdande roll. De senaste åren har vi satt ihop grupper med en återvändare och två deltagare som är med första gången. Återvändarna får hjälpa sina kompisar som är där för första gången och introducera dem i såväl flygämnen, vår värdegrund samt FFK och YP:s verksamheter.

En annan framgångsfaktor är de fantastiska ledare som gör det lätt för mig att vara ansvarig för hela lägret. "Pappa Peter" har varit med alla år och sett till att den mat som lagas gemensamt blir som på bästa stjärnrestaurang. Martin, som nu är chefspilot i Stockholm, har också varit med alla år och håller sin vaksamma hand över flygandet. Vi

har en till duktig flyglärare i Johan som, tillsammans med deltagarna, även håller i meteorologibriefingen var morgon. Vår egen kanonfotograf Dmitrij delar gärna med sig av sina gedigna kunskaper. Att ha Hans, som är läkare, med i teamet känns tryggt om något händer.

Varje år vill jag att vi tar med en ny ledare och minst en kvinnlig pilot. Årets rookie var Ann-Sophie Tersmeden från Västmanlands län som snabbt smälte in i gänget. En annan kvinnlig förebild är Ingela, Bungeunge från 2008, som blev flygbiten, gick på flyggymnasium och nu flyger hos oss. Inte minst gladde mig den enda ledare som (ännu) inte har eget certifikat nämligen Helly, som är ungdomsmedlem i Young Pilots.

Att se henne som stabschef dela ut uppgifter till grupperna i slutövningen var obetalbart. Iförd rödfärgade runda glasögon och till bakgrundsmusik med James Bond-tema klargjordes uppdragen med pisksnärtsskärpa. Det är underbart att se nästa generation kliva fram!

Mer på bloggen

De första åren trodde vi ledare att vi hade ett flygläger, visserligen ett mycket bra sådant men just ett flygläger. Vi håller lägret under namnet "I have a dream – flygupplevelser för ungdomar" och efter några år började vi inse att det handlar mer om att ha en dröm – och att kunna realisera den. Att se dessa underbara ungdomar växa och mogna under en vecka och veta att det här lägret har bidragit till deras framtida utveckling, inom eller utanför flygvärlden, det är vår motivering att återkomma med Bungelägret år efter år. Den här drömmen och upplevelsen uttrycks nog bäst med deras egna ord, klippta från lägerbloggen på ihaveadream.se.



"Jag är helt tagen av hur någonting kan ta en med sådan storm och förändra hela tillvaron som flygning har gjort hos mig"



I FRÄMSTA LEDET BRANDFLYGET PÅ *Gotland*

Text: Martin Frankell

Sommaren har varit intensiv ur ett brandperspektiv. Flera mindre bränder bytte under juni och juli månad av varandra runt om i landet. I början av augusti drabbades Västmanland av den värsta branden i modern svensk historia. FFK-Nytt begav sig till Gotland för att möta några av de människor som ideellt kämpar för att förhindra liknande katastrofer. Det rör sig om en av våra viktigaste samhällsresurser – brandflygövervakning.

Jag svettas i den intensiva och kokande värmen i Gotlands flygklubbs "Niklas-Zäta". I framsätet sitter piloten Kristoffer Lavgren och hans spanare Hans Karlsson. De båda gör sitt bästa för att avspana den del av Gotland vi befinner oss över just nu, trots dis, värme och motljus. Jag fumlade med kameran för att ta bilder på de båda piloterna i framsätet, men hela jag är i ordets sanna bemärkelse blöt av svett och det är svårt att hundra procent koncentrera sig. Det är mitt i den varmaste sommarveckan och SMHI har varnat för extrem torka på stora delar av Gotland. Det råder strikt eldförbud på hela ön, vilket innebär att all rök skvallrar om problem.

– I och med eldförbudet är all rök intressant. Ser vi rök så ska den inte finnas, säger Hans över interkomet till mig i baksätet, samtidigt som han blickar österut med kysande ögon under solglasögonen.

Bakom honom skymtar jag termometern. Den visar strax över trettio grader.

Hundratals frivilliga

Brandflyget är en nationell angelägenhet som sköts helt ideellt. Brandflyget på Gotland är en livlina för hela öbefolkningen under de varma sommarmånaderna. Just på Gotland sköter FFK administrationen och uppfyllnaden av frivilligleden, men nästan alla besättningar är knutna till Gotlands flygklubb. Brandflyget är ett samarbete mellan FFK och länsstyrelsen för att täcka övervakningsbehovet i samband med större brandrisk. Flygpas blir endast beordrade om brandrisken är påtaglig, ett beslut som ligger hos brandmästaren i länet. På Gotland är det brandmästaren i Stockholm som bestämmer hur mycket som ska flygas.

Arbetet sker helt med ideella krafter, vilket innebär att alla piloter och spanare

offrar sin egen fritid för att ställa upp. I varje län som har brandflyg rör det sig om cirka 30 till 50 piloter som i någon utsträckning är engagerade i brandflygsverksamheten. Det är en enorm insats som på nationell nivå involverar hundratals personer.

För Hans och Kristoffer är det självklart att delta. De båda är gotlänningar och de berättar att det är deras sätt att ge tillbaka något till samhället.

– Brandflyget har en påtaglig nytta. Det känns bra att kunna ställa upp för samhället med något vi är duktiga på, berättar Hans.

På Gotland har länsflygavdelningen fördelat ansvaret på ett antal jourgrupper (om cirka tio personer) som veckovis byter av varandra. Vid normala brandrisker flygs den så kallade "slingan" en gång per dag. Vid extra stora brandrisker kan slingan flygas två eller tre gånger per



dag. Det innebär att vissa jourveckor endast resulterar i ett stilla avvaktande bredvid telefonen, utan möjlighet att åka iväg på exempelvis semester, och heller ingen flygaktivitet. Torra veckor övergår å andra sidan i ett virrvarr av aktivitet och organisation, där ett pressat schema och många piloter ska samverka på kort tid.

Långa dagar

Det är just ett sådant schemabyte som skett denna varma julimorgon, när jag som besökande reporter ramlat ned på flygklubben vid den överenskomna tiden, och endast funnit en tom hangar väntandes på mig. Jag har istället fått vänta ett par timmar, under tiden jag gjort mitt yttersta för att stanna i skuggan och dricka stora mängder vatten, innan

flygplanet taxat in på gräsplattan. Ut hoppade två betydligt varmare och törstigare piloter. Hans Karlsson bad om ursäkt och berättade att schemat ändrats i absolut sista stund. Brandrisken är så pass stor att brandmästaren i Stockholm tvingats kalla ut besättningen tidigare än beräknat. – Brandmästaren ringde mig klockan 09:45 och frågade om vi kunde flyga två pass i dag, istället för ett. Vi var tvungna att starta redan klockan 11:00 på vårt första pass, och senarelägga eftermiddagspasset. Det var pressat med tid men vi lyckades komma upp mer eller mindre i tid.

Några bränder har de ännu inte funnit. I norra änden av ön fick flygplanet avvika från planerad kurs för att undersöka en rökpelare. Det visade sig vara grusdamm

från en bil som kört i området. Vädret är så pass torrt och vindstilla att små dammoln hänger kvar länge. Passet piloterna har flugit har tagit strax över två timmar.

Efter en snabb genomgång av den kommande eftermiddagsflygningen stämmer vi träff om cirka tre timmar. Under tiden passar Hans på att åka hem till sin familj, där sonen precis fyllt tio år. Kristoffer ska åka hem och svalka av sig och äta en ordenlig lunch. Det är bäst att passa på. Snart väntar ytterligare drygt två timmar i den varma maskinen.

Knastrande torrt

Tre timmar senare anländer de båda piloterna cirka 45 minuter innan det är dags att flyga. Hans och Kristoffer tar på sig överlevnadsutrustningen med flytväst

och nödluft för undervattensevakuering. Planet rangeras ut och efter en kontroll före flygning sitter vi snart i maskinen och susar fram längs startbanan på Visby. Väderrapporten från tornet har skvallrat om 29 plusgrader och måttliga vindar. Klockan närmar sig 17 och uppdraget är igång.

I andra län runt om i Sverige finns det normalt flera slingor för varje brand-skyddsområde. På vissa håll samsas olika flygklubbar inom samma län på samma slinga och byter veckor. I andra län är varje slinga angiven en specifik flygklubb eller organisation. Men på Gotland finns det endast en slinga. Den börjar norrut, passerar ut över Fårö och går sedan hela vägen upp till Gotska sandön. Efter kontroll av den helt skogsbeklädda ön flyger besättningen söderut och följer östkusten hela vägen ned till sydspetsen av Gotland.

Jag får en enormt fin vy över Visbykusten norrut. Fälten är knastrande torra och lyser i starka gula, vita och orangea färger mot oss i flygplanet. Här och var sprutar vattenspridarna sitt livsgivande vatten över åkermarkerna. Kristoffer flyger och Hans stödjer med navigeringen. De flesta brytpunkterna är kyrkor. Det gäller att ha koll på omgivningen, för på ön finns det ett hundratal kyrkor som alla påminner om varandra. Det är också väldigt platt så konturer är inte helt enkla att följa.



Tungt ansvar i första led

Jag har varit på en hel del reportage förut där jag placerats i baksätet på en flygmaskin, med kameran i handen och anteckningsblocket i knäet. Vid många tillfällen har det rört sig om stora övningar inom FFK. Men det här uppdraget är anorlunda. Hans och Kristoffers svepande och noggranna blickar åt alla håll påminner mig om att detta inte är en övning. Vi är här för att besvara den väldigt motiverade frågan: Brinner det? Vi är i det främsta ledet i skogsbrandsbekämpningen. Går allt som tänkt finner vi branden när den är ung och liten, leder brandkåren till platsen och får branden släckt. Oftast långt innan media eller allmänheten ens får vetskap om att det brunnit.

– Det är bäst om vi hittar bränderna när de är små, innan de växer till sig till större och mer svårhanterliga bränder, förklarar Hans.

Insikten om att ansvaret hänger på våra tre par ögon blir överhängande. Jag kommer på mig själv med att titta mindre genom kameraokuläret och mer ut genom rutan. Jag vill inte bli anledningen till att vi missar en begynnande och liten brandpelare.

När vi passerar ut över Fårösund gör sig algerna påminna i Östersjövattnet. Havet är nästintill gult av den täta algbloomingen. Bättre blir det inte på väg norrut mot Gotska sandön. Däremot får vi alla tre en liten paus i spanandet på vägen upp – över vattnet brinner det ju inga skogsbränder.

Gotska sandön är en speciell plats från ovan. Till skillnad från Gotlands böljande ängar och bördiga fält är Sandön helt täckt av skog. Längs stränderna ligger det en hel del segelbåtar för ankare. Över de mer centrala delarna är det mer folktomt.

Normalt går flygningen inte hela vägen upp till Sandön – för besättningen räcker det att konstatera att ingen brandrök syns

innan näsan vänds söderut igen. Men i dag är det så pass disigt att vi nästan måste åka hela vägen till nordspetsen innan vi vänder till kontrakurs igen. Som tur är hittar vi inte heller här någon brand, och snart är vi på väg söderut över vattnet igen, med Gotland dolt i diset rakt fram.

Ledning från ovan

Kristoffer som sitter i vänstersätet är trafikflygutbildad, men engagerar sig gärna i brandflyget på sin fritid. Det här är hans första dag på slingan detta år. För honom är brandflyget på Gotland en resa tillbaka till sin uppväxt.

– Jag är uppväxt på Gotland men bor numera i Stockholm. Brandflyget på Gotland är något jag försöker engagera mig i när jag är här på sommaren.

I takt med att vi återigen kommer in över norra Gotland berättar Kristoffer att denna del av ön är mer skogstäckt än

På tal om brandflyg: Den stora branden i Västmanland

Drygt två veckor efter detta reportage genomfördes inträffade den stora branden i Västmanland. Branden började på torsdagen den 31 juli. Redan den 1 augusti var branden cirka en kilometer i omkrets. Brandbekämpningen räckte inte till i den torra och stundtals blåsiga augustisommaren vilket fick till följd att brandhärden snabbt ökade i storlek. Branden nådde vid sin största omkrets på cirka 1,5 mil och kommer med största sannolikhet gå till historien som den största skogsbranden i modern svensk historia.

15 helikoptrar och flera hundra brandmän slogs under den värsta tiden mot brandhärden. För första gången i svensk historia fick brandsläckningsarbetet också internationellt stöd i form av fyra vattenbombande flygplan från Italien och Frankrike.

–Jag uttrycker min uppriktiga tacksamhet till de italienska myndigheterna i sitt snabba stöd till Sverige [...] Skogsbränder är en risk vi normalt förknippar primärt med södra Europa, men vi ser att inget land är immunt, sade Kristalina Georgieva, EU:s kommissionär för internationellt samarbete, humanitärt stöd och krishantering strax innan flygplanen landade i Västerås.

Alla bränder börjar små. I extremt torra miljöer blir det extra viktigt att finna bränderna i sin linda och att effektivt samordna släckning. Brandflyget utgör därför en av de många viktiga resurserna under årets torra perioder. Västmanlandsbranden är ett ypperligt exempel på varför skogsbrandsrisken bör tas på största allvar och varför tekniska och organisatoriska satsningar bör ske.

den södra spetsen. Ned mot Roma, som ligger i mitten av ön och är en av Gotlands varmaste platser, skymtar vi också en rökpelare i horisonten. Hans tar fram kikaren och spanar. Det är inte helt enkelt att fokusera genom okuläret i den bullriga och stundtals turbulenta maskinen, så Kristoffer gör en avstickare från slingan för att kontrollera. När vi närmare oss visar det sig att det rör sig om grusdamm. Men det är skönt att kunna vara säker på att det verkligen inte brinner.

Nära tillhands har besättningen den RAKEL-radio som används för att kommunicera med räddningstjänsten på marken. Vi är redan inrapporterade på slingan, det skedde innan start, men vid funnen brand kan vi kommunicera direkt med brandbilarna på marken via enheten. Exempelvis kan vi leda brandmännen direkt till branden eller till ett vattendrag där släckbilarna kan fylla på sitt vatten

för släckning. I dagsläget finns det omkopplare för att integrera RAKEL med flygplanets interkomsystem. Det är inte helt felfritt, men med lite fingerfärdighet sprakar radion i spanarens hörlurar.

Skogsklädd östermark

I takt med att vi närmar oss Visby igen ropar Kristoffer upp tornet och får inflygningsklarering. För en fastlänning som mig är det tydligt att Gotland sannerligen är en stor ö. När Visby, med hamnen och ringmuren vackert inramade i den lågt stående kvällssolen, susar förbi tänker jag på de stora skogsområden som finns på öns hela östkust. På många platser är det obefolkat. Startar en brand i dessa områden kan det ta väldigt många timmar innan räddningstjänsten ens informeras. När branden väl nått en viss nivå blir den oerhört svår att stoppa och kräver extrema resurser. De små bränderna

på under ett hundratal meter klarar en ensam brandstation normalt av. Växer sig branden upp mot kilometern krävs ofta brandflyg i form av helikoptrar och flera brandstationer. Det säger sig självt att brandflyget fyller en viktig roll i det stora maskineriet som kallas skogsbrandsbekämpning, genom att vara först på plats och möjliggöra tidiga insatser.

Vi landar mjukt och fint på gräsbanan på Visby flygplats. Kristoffer slår av lampor, transponder och utför checklisten, samtidigt som Hans greppar RAKEL-radion och ropar upp räddningstjänsten i Stockholm:

"Hej. Det här är brandflyget och vi är tillbaka från slingan. I nget att rapportera" "Uppfattat inget rapportera, klart slut."



Foto: Lars-Åke Andersson (forcedlandingcollection.se)

NÖDLANDNING I VÄRMLANDS SKOGAR

STUPADE SOLDATER HEDRADES

I början av maj befann sig utvalda delar av Hemvärnet, inklusive Rikshemvärnschef Roland Ekenberg, i Värmland vid sjön Rördåfors. På plats fanns även flera dignitärer från bland annat Storbritannien och Kanada. Syftet var att avtäcka ett monument för fyra stupade brittiska soldater som nödlandade vid sjön i maj 1945.

Det andra världskriget var över. Det tyska överkommandot i Norge hade kapitulerat och för att bespara de allierade innehöll kapitulationsavtalet klausuren att de tyska trupperna delvis skulle avväpna sig själva. I Norge fanns vid den här tiden närmare 350 000 tyska soldater. De flesta av dessa var reservister eller ockupationstrupper och intresset för att fortsätta kriget var lågt. Men några starkare förband fanns på plats och de allierade oroade sig över fortsatt motstånd från dessa erfarna trupper.

För att leda avväpningen hade närmare 30 000 allierade trupper förberetts för landsättning i Norge. Framför allt skulle trupperna placeras i Oslotrakten men också i området runt Stavanger. Den första delen av operationen byggde

på upprättandet av en luftbro mellan England och Norge för överförandet av tyngre beväpnade trupper. Den första landsättningen skedde den 9 maj 1945 och genomfördes utan problem. En andra landsättning tidigarelades redan till Kristi Himmelfärdsdagen den 10:e maj. Under denna andra landsättningsdag skulle vädersituationen få ödesdigra konsekvenser för många av de allierade soldaterna ombord på flygplanen.

Svårnavigerad morgon

Ett av dessa flygplan var ett konverterat före detta bombplan av typ Short Sterling A.IV med serienummer LJ899. Flygplanstypen utvecklades för att verka som ett tungt bombflygplan. Men på grund av dess begränsade operationshöjd på bara 6 100 meter (en följd av den korta

spännvidden) kom flygplanen istället att anpassas om till bogsör av glidflygplan och till personaltransporter.

Kapten ombord på LJ899 var Flight Officer Atkinson. Han startade från Great Dunmow i Suffolk klockan 02:50 och satte kurs mot Norge. Tanken var att nyttja ett speciellt navigationshjälpmedel kallat Rebecca-Eureka – en sorts tidig förlaga till de bäringsgivande fyrar som i dag går under namnet Non-directional beacon (NDB). Signalerna från markstationen på Gardemoen var dock svaga och flera av flygplanen lyckades inte få en bra bäring.

Oväntat hade låga molnbaser och dimma spridit sig över Norge under morgonen, något som blev uppenbart för Atkinson först när solen kommit upp och flygplanet redan borde befinna sig i närheten av Gardemoen. Under cirkulerandet för



På platsen för haveriet fanns bland annat hemvärnets musikkår som med musik emellan talen hedrade minnet av de fyra stupade soldaterna som för 69 år sedan nödländade vid sjökanten. Musikkåren var ackompanjerade av en skotsk säckpipeblåsare.

Har du mer information eller bilder som anknyter till olyckan vid Rödjen?
 Kontakta initiativtagaren till minnesmonumentet Bengt Fransson på:
bengt.fransson@mil.se

att hitta ett hål i molnigheten kom flygplanet för långt österut och hamnade i gränstrakten mot Sverige vid Värmland. Ytterligare tekniska problem på flygplanet och minskande bränslereserver gjorde att Atkinson ställdes inför en svår uppgift: En nödländning i den kraftigt skogbevuxna terrängen nedanför. Atkinson fann en liten sjö i en mindre dal. Slumpen avgjorde att detta var sjön Rödjen, som ligger delvis inne i Norge och delvis inne i Sverige.

Nödländning

På krigshistoriska forskningshemsidan forcedlandningcollection.se finns en ögonvittnesskildring från nödländningen som följde: "Klockan var väl cirka 6 i tidiga morgonen den 10 maj när ett stort fyrmotorigt flygplan kom på mycket låg höjd in mot Rördåfors tullstation. Vädet var dåligt med dimma och regn. Planet svängde runt några vändor och till slut flög det ut över sjön på låg höjd. Den ena vingen slog i ett träd och bröts loss innan planet slog i vattnet. Bakkroppen bröts av och sjönk. Resten av planet fortsatte in mot stranden där det kolliderade med ett träd."

I flygplanets bakdel, som brutits av, hade det befunnit sig fyra fallskärmssoldater. Dessa fyra soldater var efter kraschen



Kraschen inträffade bara dagar efter krigsslutet, och är den sista dokumenterade nödländningen av ett allierat flygplan i Sverige till följd av kriget.

saknade. De andra ombordvarande överlevde och kunde hjälpas ut ur skrovet, som kommit upp på land. De kunde hjälpas till lasarettet i Torsby för omvårdnad.

De fyra saknade kunde närmare en vecka efter händelsen hittas omkomna i sjön. De jordfästes vid Fryksände Kyrka i Torsby den 16 maj, nio dagar efter den officiella tyska kapitulationen i Berlin. Stora delar av ortsbefolkningen var på plats för att hedra de stupade.

Minnesmonument

För att hedra minnet av de fyra stupade soldaterna avtäcktes i maj ett minnesmonument vid haveriplatsen vid sjön Rödjen. FFK-Nytt och FFK var på plats tillsammans med andra hemvärnsorganisationer. Örebro-Värmlandsgruppen stod som värd för minnesstunden. Deltog

gjorde också fallskärmsjägare från K3 och Hemvärnets musikkår. Dessutom var en skotsk säckpipeblåsare på plats för att hedra minnet av soldaterna, som alla kom från ett skotskt militärförband.

Värmlands egen landshövding Kenneth Johansson höll tal, tillsammans med Kanadas ambassadör till Sverige Kenneth Macartney och den engelska flygvapenofficiären Wing Commander Mike Palmer. Rikshemvärnschefen Roland Ekenberg avtäckte monumentet övervakad av släktingar till de omkomna soldaterna.

För alla närvarande var det en påminnelse om att det andra världskrigets händelser och människooeden. Även vid denna lugna sjö i Värmlands inre skogar krävde det stora världskriget sina offer, som för en kort stund 69 år efter krigsslutet hedrades med ett hundratal personers närvaro.

Text och foto: Martin Trankell

Foto: Göte Olsson



LÄTT OCH LAGOM

DA-20 - ETT TVÅSITSIGT FRAMTIDSFlygplan

Ingen kan förneka att allmänflyget står inför ett konstruktionsmässigt doktrinskifte. De ökande bränslepriserna i kombination med allt dyrare avgifter har skapat en marknad för moderna och lätta kolfibermaskiner. Dessa flygplan lastar visserligen lite mindre än gammelfräsarna Cessna och Piper, men kolfibret förbrukar betydligt mindre bränsle. Ett typexempel på denna nya form av flygplan är DA-20 – ett flygplan som blir allt vanligare på de svenska flygklubbarna. FFK-Nytt passade på att provflyga.

Min goda vän Marcus har kommit upp från Linköping för ett besök på FFK:s kärstab vid Skavsta. Nere vid allmänflygplattan möter jag upp både honom och Linköpings Flygklubbs relativt nya DA-20. De båda står och myser i det ljuva vårvädret. Tanken är att vi ska ta oss ned till Linköping tillsammans och på vägen ska Marcus visa hur flygplanet betar sig och demonstrera utrustningen.

DA-20 är ett modernt, stillrent och slätt flygplan som vittnar om strömlinjeform och modernt tänk. Huven är något bubbelformad och pilot och passagerare har bra sikt framåt och åt sidorna. Tillverkaren är europeiska Diamond och flygplanet är lillebror åt sina större släktingar DA-40 och tvåmotormaskinen DA-42. Flygplanet är möjligtvis en sorts kompromiss jämfört med DA-40. Med endast två platser är

både last och passagerarmöjligheterna mindre. Men bränsleförbrukningen är också mindre och farten ungefär densamma.

LILLEBROR DA-20

Jag känner igen mycket av det moderna tänket från både DA-40 och DA-42. Knappar och säkringar är utplacerade på detta för Diamond ofta så utmärkt genomtänkta sätt. Digitala skärmar av typen G500 tar upp det mesta av panelen på vänstersidan. Trimindikeringen har en elektronisk indikator, klaffläget indikeras med lampa och switcharna sitter centrerade på en plats.

När jag sätter mig ned på passagerarsidan slår det mig att jag sjunker ned ganska så djupt. Självt är jag van vid Cessna 172 – ett flygplan där piloten alltid

ser noskåpan över instrumentbrädan. Närvaron av noskåpan är en sorts snutefilt för att finna det där perfekta nosläget i både start, stig, planflykt och landning. Men i DA-20 går det inte att reglera höjden på stolen och jag får finna mig i att sträcka lite extra på nacken istället. Kanske är jag bara bortskämd.

Jag har hört att DA-20 kan upplevas som trång. Några flyglärare jag talat med har upplevt att ryggskottet uppträder efter några timmar i maskinen. Jag själv är ganska normallång med mina knappa 180 centimeter, men jag upplever att jag sjunker ned fint i sätet och inte har några större problem att få plats med mina papper, headset och övrig utrustning. Just headsetets kabel löper in bakom sätet då instickshålen sitter placerade snett bakom piloten och passageraren. Det är rätt skönt

att kabeln försvinner över axeln och jag slipper ha den i knäet.

RÄNTEKOSTNADER

DA-20 har blivit attraktiv som ett potentiellt skolflygplan på många håll. Skolning kräver sällan mer än två platser och flygplanet är billigt i drift. Inköpskostnaderna är fortfarande höga vilket innebär att maskinerna på grund av räntekostnader ändå hamnar upp mot tusenlappen per flygtimme (alltså inte så mycket billigare än PA-28 och Cessna 172). Men det är utvecklingen på sikt som lockar. När väl låneavbetalningarna börjar rulla minskar räntekostnaden för flygklubben. Dessutom är räntekostnaden en fast kostnad jämfört med den rörliga bränslekostnaden, vilket innebär att i takt med att fler och fler flyger de nya flygplanen så minskar också priset.

Men allt är inte frid och fröjd. Just komfortproblemen blir stora frågor för de flyglärare som sitter i maskinen många timmar i veckan. På Linköping har det varit svårt att få maskinerna att gå i verksamheten. Många lärare har upplevt att man får ryggsproblem efter längre flygningar. Dessutom är prisskillnaden mot PA-28 ganska liten och många elever har valt att istället grundutbilda sig i den maskinen. På frågan varför Marcus flyger DA-20 och inte PA-28 svarar han dock enkelt: "Varför inte?" DA-20 är billigare att flyga, drar mindre bränsle och har modernare utrustning och instrumentering. Visst, den tar bara två personer och ska Marcus ta med sig fler passagerare hyr han såklart PA-28. Men det är tydligt att han gillar DA-20 och tycker det är roligt att visa mig hur den hanterar. Och den *är* mysig.

IGENKÄNNBAR INSTRUMENTERING

Motorn trilskas lite under starten och vill inte riktigt tända. Marcus har den speciella primerpumpen igång, men motorn envisas med att inte riktigt tända rent. Efter ett par försök startar den dock och alla värden ser fina ut. Motorn är i övrigt helt normal och vi utför checkarna som på vilken äldre maskin som helst. Magneter. Instrument. Tryck. Ingen magi eller datorstyrd motoruppkörning som finns i vissa andra moderna maskiner med bränsledator inbyggd.

G500-skärmen är en fin kompromiss mellan större varianter som exempelvis G1000. Skillnaden är att G500 endast



Sikten nedåt snett framåt är god trots flygplanets lågvingade design.



Instrumenteringen i DA-20 är en hybrid mellan ett digitalt EFIS-system och konventionella instrument. Motorinstrumenten är konventionella men G500-skärmarna visar flyginstrumenten och en rörlig kartbild.

visar karta och flyginstrument. Alla motorinstrument är konventionella vanliga instrument och sitter utspridda på högerdelen av cockpit. Den som tidigare flugit med G1000 känner snabbt igen sig då mjukvaran är densamma och knapparna har samma form. Men det krävs såklart en utbildning för den pilot som inte tidigare flugit med digitala instrument.

Snart står vi uppställda på banan och vi får vår startklarering. Vi driver av aningen mot höger och Marcus berättar att flygplanet är lite svårstyrt i låga hastigheter, då noshjulet är frisvängande och inte kopplat till roderpedalerna. Bromsar används vid taxning men under utrullningen ska hälarne ned i skrovet så ingen smygbröms

ansätts. Därför tar det en liten stund innan sidrodret får tillräckligt med luftström för att verka aktivt. Men snart är vi uppe, svänger över Skavsta och sätter kurs mot Linköping.

SNÄLL, SNABB OCH HAL

Strax öster om Norrköping begär vi att få göra lite svängar inne i den kontrollerade luften som heter Östgöta terminalområde. Det går bra och vi börjar med branta svängar. Flygplanet är lättmanövrerat och har en fin roderharmonik. Det är spak och den elektriska trimmen gör det skönt att göra snabba ändringar. Det krävs inte heller mycket sidrodret för att göra svängarna rena och fina.



SNABBFAKTA DA-20

Typ av bränsle:	AVGAS 100LL
Användbar bränslemängd:	91 liter
Förbrukning per timme:	20-25 liter (cruise power)
Maxvikt:	800 kilo
Tomvikt:	550 kilo (616 med fulla tankar)
Hastighet:	110-120 knop (cruise power)

Därefter demonstrerar Marcus stall. Jag är själv lärare och det känns fördelaktigt att ett grundskolningsflygplan uppvisar stall på rätt sätt, men samtidigt inte är för elakt. En stor del av Cessnas framgångssaga ligger i just hur snällt flygplanet är i sina stallegenskaper. Det är såklart viktigt att DA-20 (som vill vara ett nischat skolflygplan) efterliknar detta framgångsrecept.

Vi tar ned flygplanet till 40 knop där stallvarnaren börjar ljuda. Vid 30 knop sänker sig nosen mjukt och flygplanet dippar bara marginellt över ena vingen. Det sker en mycket tydligare rodervibration, på engelska så kallad buffeting, jämfört med Cessnan just innan stallögonblicket. Det ger en bra extra indikation på att flygplanets stall är nära.

Även om stallen vi provar upplevs som bekväm och kontrollerad berättar Marcus att DA-20 kan vika sig mer markant om piloten är ensam ombord eftersom tyngdpunkten inte blir lika fördelaktig i det läget. Även spinnroder leder till spinn om piloten inte är försiktig.

Vi avslutar övningen och går mot Linköping. Det är riktigt vackert väder utan några moln på himmelen. Den digitala termometern visar 14 grader varmt när vi passerar Norrköping. Det är inte långt mellan flygplatserna i Nyköping, Norrköping och Linköping vilket innebär att vi snart fått klart mot trafikvarvet och inleder förberedelserna för landning. Flygledningen missar att ge oss klart att sjunka så vi blir kvar på 1 500 fot till ganska så sent. Här blir det tydligt att DA-20 är lite ”hal”. Farten stannar uppe trots tomgång och det blir lite tajt att komma ned på glidbanan. Marcus förlänger medvinden så att vi på final är etablerade igen.

I landningen blir avsaknandet av synlig motorkåpa återigen påtaglig för mig. De normala referenspunkter jag brukar nyttja finns inte där vid utflytningen. Och mycket riktigt tar flygplanet i marken innan jag trodde det var dags. Jag pustar ut lite när vi rullar in mot Linköpings Flygklubbs hangarer. Hade detta varit en inflygning hade jag helt enkelt fått fortsätta öva sättningar med min instruktör.

Text och foto: Martin Trankell

TRE FLYGERÅGOR TILL ÅTTA PARTIER

VAD ANSER DITT PARTI ANGÅENDE FRIVILLIGA FÖRSVARSGANISATIONER OCH VAD BÖR GÖRAS MED EKONOMISTÖDET TILL DESSA?



SOCIALDEMOKRATERNA

Vi socialdemokrater anser att självständiga ideella frivilligorganisationer inom försvaret tillför viktiga värden till vår försvars- och krishanteringsförmåga. Det är därför av stor vikt att dessa organisationer kan få ett ändamålsenligt ekonomiskt stöd. Riksdagen har vid två tillfällen tillkännaggett för regeringen att det särskilda anslaget för organisationsstöd till frivilliga försvarsorganisationer borde återinföras. Regeringen har dock inte följt riksdagens beslut. Vi bedömer inte att den förändrade bidragsstruktur som regeringen genomfört de senaste åren skapar tillräckligt goda förutsättningar för att försvarets frivilligorganisationer ska kunna driva sin verksamhet och utgöra en långsiktig resurs inom svensk krishantering.



MODERATERNA

De frivilliga försvarsorganisationerna utför ett mycket uppskattat arbete och bidrar på ett positivt sätt till Försvarsmaktens folkförankring. Det är viktigt att frivilligorganisationerna har bra förutsättningar för att bedriva sin verksamhet. En ny modell för organisationsstödet till de frivilliga försvarsorganisationerna infördes 1 januari 2011. Vi anser att den nya modellen innebär en ökad långsiktighet och förutsägbarhet för frivilligorganisationerna. Dessutom främjar modellen den verksamhet som efterfrågas. 16 av de 18 frivilligorganisationerna har också ställt sig bakom den nya modellen. Givetvis är det viktigt att riksdag och regering även fortsatt följer behovet av stöd till de frivilliga försvarsorganisationerna för att dessa ska kunna behålla och utveckla sin verksamhet.



FEMINISTISKT INITIATIV

Frivilligorganisationerna är viktiga för sina kunskaper och sitt engagemang vid civil kris- och

katastrofhantering, inte minst när det gäller miljö- och naturkatastrofer. Men vi vill ha ett skifte i säkerhetspolitiken. Feministiskt initiativ anser att det säkerhetspolitiska begreppet måste moderniseras och gå från militär säkerhet för att istället fokusera på att skydda människor från våld. Det enda sättet att uppnå detta är genom en aktiv minskning av militariseringen av Sverige och ett ökat fokus på icke-våldsinsatser. Ökad dialog med civilsamhället är grundläggande, liksom ett avståndstagande från allianser som bygger på väpnat våld och försvar. Det ekonomiska slöseri som idag sker för ökad militarisering bör satsas på åtgärder för att öka människors trygghet. Vi vill stoppa vapenexporten och ställa om till civil produktion. Det ekonomiska stödets storlek och för vilka verksamheter, återkommer vi till efter riksdagsinträdet i september.



CENTERPARTIET

Centerpartiet har alltid verkat för ett folkförankrat försvar och slår vakt om de frivilliga försvarsorganisationerna. Centerpartiet anser att det på sikt finns anledning att öka försvarsanslagen och står bakom såväl försvarsberedningens rapport som den uppgörelse som gjorts mellan allianspartierna. När det kommer till resurserna för de frivilliga försvarsorganisationerna, såväl som för övriga delar av försvaret, delar vi uppfattningen att det behövs resurser inte minst till övningsverksamhet. Vi har förhoppningar om att uppgörelser kring detta och andra delar av försvarets verksamheter kan nås i bred enighet mellan riksdagens partier, vilket länge också varit en tradition i svensk försvarspolitik.



KRISTDEMOKRATERNA

Kristdemokraterna menar att frivilligorganisationerna

spelar en viktig roll både när det gäller att öka samhällets krisberedskap och bidra till Försvarsmaktens folkliga förankring, men också rekrytering. Vi värnar det civila samhället och inom krisberedskapsarbetet är det viktigt att människor kan ge uttryck för sitt engagemang för säkerhet och trygghet. Vi menar att frivilligorganisationernas potential är underutnyttjad och att de bör tillvaratas i större utsträckning. Därför vill vi säkerställa att bidragssystemet är ändamålsenligt utformat. Kristdemokraterna har bedömt att försvaret över tid behöver tillföras mer resurser och vi menar att det även gäller de frivilliga försvarsorganisationerna.



FOLKPARTIET

Folkpartiet ser mycket positivt på de Frivilliga Försvarsorganisationerna. Regeringen har ökat anslagen under mandatperioden ökat anslagen till dessa organisationer och Folkpartiet vill öka anslaget ytterligare under kommande mandatperiod.



MILJÖPARTIET

Miljöpartiet har stort förtroende för de frivilliga försvarsorganisationerna och inser att de gör stor samhällsnytta. Miljöpartiet ska se över stödet för dessa organisationer och se om det går att räkna upp stödet till dessa i kommande budget.



VÄNSTERPARTIET

Vi bör öka stödet till FFO. De är viktiga aktörer i vår försvars- och säkerhetspolitik. I vilken takt och hur mycket är svårt att säga. Det behöver genomlysas behov och prioriteringar, men vi är medvetna om att det behövs mer resurser till FFO.

FLER FRÅGOR



I DAG ÄR DET UPP TILL VARJE KOMMUN ATT BESLUTA OM FORTSATT ELLER AVSLUTAD DRIFT AV FLYGPLATSER INOM KOMMUNEN. ANSER DITT PARTI ATT FLYGPLATSFRÅGOR ÄR EN KOMMUNAL ELLER STATLIG ANGELÄGENHET?



SOCIALDEMOKRATERNA

Det statliga bolaget Swedavia äger, driver och utvecklar ett antal flygplatser och står för ett nationellt basutbud. Det är vår mening att staten därutöver bör ta ett betydande ansvar för att säkerställa infrastrukturen på de kommunala flygplatserna genom statliga driftbidrag. Utan det statliga driftsbidraget skulle flertalet av dessa flygplatser inte ha möjlighet att fortsätta sin verksamhet, vilket skulle innebära att landets förhållandevis goda täckning av flygplatser kraftigt skulle försämrats. Vi tycker det är viktigt att erbjuda väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner med en god service-nivå i alla delar av landet. Detta kräver också kommunala flygplatser. Vi vill också lyfta fram vikten av att främja lokal tillväxt inte minst i glesbygder som har en expanderande besöksnäring.



MODERATERNA

Det är ett delat ansvar. Flyget är en avgörande faktor för att hålla ihop Sverige, med sina långa avstånd. Utan flyget växer avstånden och vår konkurrenskraft minskar. Därför står Moderaterna och Alliansen emot de rödgröna partierna, som vill införa flygskatt och stänga flygplatser.



FEMINISTIKT INITIATIV

Fi har inget beslut huruvida flygplatsfrågor skall vara en statlig eller kommunal verksamhet.



CENTERPARTIET

Centerpartiet anser att flygets infrastruktur är en fråga för samtliga politiska nivåer. Vi

står bakom den ordning vi har i dag om ett antal basflygplatser runt om i landet, som ägs av staten. Dessa är viktiga för att garantera en viss nivå av tillgänglighet. Vi anser även att flygplatser som inte ingår i detta basutbud är viktiga för att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. Sveriges regioner har därför på senare år fått möjlighet att ta ett större ansvar för de flygplatser som inte ingår i basutbudet. Icke statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik kan också ansöka om årligt statligt driftbidrag för att täcka delar av underskott i flygplatsens drift.



KRISTDEMOKRATERNA

Flygplatser är både en statlig och kommunal angelägenhet. Regeringen har pekat ut ett nationellt nät av flygplatser som ska fortleva för att säkerställa en tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för näringsliv och medborgare i hela landet och för att upprätthålla en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter. Därutöver ska det finnas goda förutsättningar för kommuner och privata aktörer att driva flygplatser, vilket förutsätter att staten fortsätter att ge driftbidrag och upphandlar trafik som gör att flygplatserna kan fortleva.



FOLKPARTIET

Folkpartiets utgångspunkt är ett transportslagsövergripande tankesätt, vilket innebär att vi ser det som viktigt att också flyget utnyttjas optimalt över hela landet. Vi tycker det är rimligt att ansvaret för flygplatser även i fortsättningen delas av stat, regioner och kommuner utifrån respektive flygplats funktion. Allmänflygets roll

måste naturligtvis värderas i detta sammanhang.

Vi vill ha fortsatt regionalt stöd, som kan utnyttjas för att stödja regionala/kommunala flygplatser. Viktigt att kostnaden och underskotten för kommuner kan minskas. Ett bra exempel på det är den avreglering av flygledningstjänst som Folkpartiet och Alliansen genomförde 2010. Tyvärr har dock nu den samlade oppositionen, (S), (MP), (SD) och (V) i samverkan, valt att begränsa denna möjlighet.



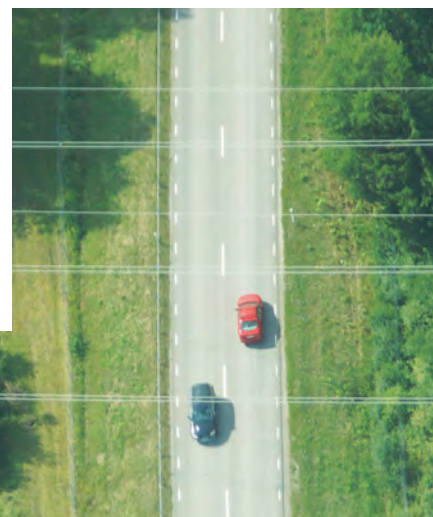
MILJÖPARTIET

Miljöpartiet har tagit tydlig ställning vad gäller flygledning, att den inte ska konkurrensutsättas för de statliga flygplatserna och de som försvaret har intresse av.



VÄNSTERPARTIET

Vissa strategiskt viktiga flygplatser kan vara av statligt intresse, i de fall de bedöms vara viktiga för t.ex. Försvarets verksamhet. I huvudsak är det dock kommunerna som bör ha ansvaret. Det finns idag möjligheter att transportera sig med tåg vilket gör att små flygplatser har svårt. Men om ett flygfält anses viktigt strategiskt, vilket kan innefatta Frivilliga Flygkårens verksamhet, så bör staten ta ett större ansvar.



VAD ANSER DITT PARTI OM ATT TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTSFINANSIERING? KAN NI TÄNKA ER ATT FÖRÄNDRAS TRANSPORTSTYRELSENS FINANSIERINGSMODELL?



SOCIALDEMOKRATERNA

Transportstyrelsens verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning har i huvudsak finansierats med avgifter sedan 2011. Vi har inga omedelbara planer på att förändra detta, eventuella förändringar bör bygga på utvärderingar av existerande system och beredas noga. Vi har dessutom svårt att se ett budgetutrymme för en sådan skattefinansiering i närtid eftersom vi i vårt budgetalternativ prioriterar jobb och skola



MODERATERNA

Att brukarna betalar för tjänster är i grunden ett rättvist system. Avgiftsnivåerna har setts över tidigare och det finns skäl att göra återkommande översyn av dessa.



FEMINISTIKT INITIATIV

Vi vill Sverige ska upphöra med subventioner till flygplatser och flyg, eftersom flyget utgör en stor miljöbelastning.



CENTERPARTIET

De avgifter som Transportstyrelsen beslutar om är kopplad till kostnaden för respektive ärende. Där kostnaden är liten tar transportstyrelsen endast ut en avgift som motsvarar den administrativa kostnaden, eller ingen avgift alls. Det är Transportstyrelsen som

sätter avgiftsnivåerna men intäkterna går till statskassan. Vi anser att det även i fortsättningen ska vara Transportstyrelsen som sätter avgifterna och att det inte är något som politiken ska styra. Det är dock viktigt att myndigheter som Transportstyrelsen har bra service och att regler och avgifter anpassas så att de inte omöjliggör för en bransch att verka i Sverige.



KRISTDEMOKRATERNA

Vi stödjer de principer för finansieringen av Transportstyrelsens verksamhet som riksdagen beslutat om och som skiljer mellan å ena sidan kostnaderna för t.ex. tillståndsprövning och tillsyn som bör täckas med avgifter, och å andra sidan kostnaderna för regelgivning och andra verksamheter som inte är kopplade till någon motprestation från myndighetens sida, vilket bör finansieras av statliga anslag.

Transportstyrelsen har dock inte genomfört dessa finansieringsprinciper i samma takt för de olika trafikslagen. På luftfartsområdet har verksamhet som borde finansierats med anslag fortsatt att finansieras med avgifter, vilket bör förändras i linje med de antagna principerna.



FOLKPARTIET

Folkpartiets utgångspunkt är att Transportstyrelsen ska finansieras med avgifter och

att avgifterna över tid ska vara neutrala mellan transportslagen, dvs att varje transportslag ska bära sina egna kostnader. Viktigt med kontinuerlig utvärdering av olika avgifter så det också är rimliga. Speciellt viktigt när det gäller branscher med tydlig internationell konkurrens.



MILJÖPARTIET

Miljöpartiet har i dagsläget inte tittat på den här frågan. Vi ber att få återkomma när vi sett över nuvarande regler och vad som behöver förändras.



VÄNSTERPARTIET

Vi tycker att det finns anledning till att en viss del av Transportstyrelsens verksamhet ska vara avgiftsfinansierad. Det är också ett sätt att t.ex. styra över transporter till mer miljövänliga transportslag. Eller att tvinga sektorer att tänka mer miljömässigt. Transporter, även flyg, står för en stor del av utsläppen idag. Däremot kan det finnas anledning att se över storleken på avgifterna om det hindrar en positiv utveckling på andra områden. Men vi har inte tagit ställning för att ändra finansieringsmodellen i dagsläget.



Uppe t.v.: Påbudsskylt. Röd skylt med vit text som varnar för aktiv bana. Ta för vana att alltid kontrollera att du har klarering förbi denna typ av skylt.

Nere t.v.: Väntplatslinje med heldragen linje mot taxibanan, streckad linje mot banan.

Uppe t.h.: Informationsskylt. Riktvisande skylt som visar åt vilket håll något ligger. I detta fall löper taxibana Bertil åt höger.

Nere t.h.: Informationsskylt. Platsgivande skylt. I detta fall visar skylten att du är på taxibana Adam.

08L · 26R



Flygsäkerhetstema: Intrång på bana

Transportstyrelsen definierar ett intrång på en bana som ”en händelse när ett luftfartyg, ett fordon eller en person utan gällande klarering befinner sig på det skyddade området för start och landning på en flygplats.” Detta begrepp innefattar både misstag och missförstånd från flygtrafikledningen och av piloten själv. Hur kan vi minska vår inverkan i intrångsstatistiken?

För att inleda den här krönikan med lite självrannsaking så vill jag erkänna att jag ibland känt ett visst motstånd (eller åtminstone en viss trötthet) till intrångsdiskussionen.

Kanske härstammar attityden från att diskussionen om banintrång blivit lite ”på modet” under de senaste åren. De flesta flygsäkerhetsseminarier tar upp banintrången som en av sina huvudpunkter och flygplatsernas egna safetymöten diskuterar ständigt hur intrången ska reduceras. På det sättet upplevs ibland diskussionen som lite uttjatad och många piloter upplever säkert att han eller hon vid det här laget tagit åt sig av det underliggande budskapet. Dessutom finns det en känsla av att allmänflyget (på många platser) sällan rör sig på de större flygplatserna och därför ej omfattas av problematiken på samma sätt.

Allt detta till trots så talar statistiken sitt tydliga språk: Allmänflyget står för

en stor andel av alla banintrång i Sverige, större än trafikflyget. Det finns säkerligen ett stort mörkertal, då det naturligtvis går att göra intrång på en aktiv bana även vid okontrollerade flygplatser (exempelvis när någon är på väg att landa). Själv har jag vid ett tillfälle varit tämligen övertygad om att jag tagit åt mig av det ständiga tjetet, men ändå i en pressad situation landat på en aktiv bana utan klarering.

Varför intrången sker är en separat fråga för en annan gång. Jag vill istället på hur vi allmänflygare själva kan reducera antalet framtida händelser. Vi kan alla bli en del av statistiken, men genom förändringar i vårt sätt att flyga kan vi minska risken för upprepade händelser.

Torrflyg procedurer

Statistiken ovan är inte så underlig. Det måste noteras att en trafikflygare som dagligdags arbetar i cockpit, och som i de flesta fall har en större flygvana och erfär-

enhet än oss som allmänflyger, har bättre förutsättningar att hantera situationen på marken. På det temat är det också sant att ingen kan förvänta sig samma vana och erfarenhet av oss som nöjesflyger i en Cessna eller en Piper. Samtidigt har vi som allmänflyger mycket att lära oss av det procedurtänk som flygbolagen tillämpar.

En procedur är ett inbyggt repeterat mönster som avser förenkla arbete, underlätta manövrering eller fånga upp missar. En stor fördel med procedurer är att dessa inte ställer särskilt höga krav på flygtrim eller erfarenhet. Alla har jämn god förmåga att öva in procedurer på marken före flygning. Detta kräver dock en viss insats. Den som minns ”torrflygningen” från sin grundutbildning, alltså stunderna man suttit i cockpit och gått igenom checklistor och trafikvarvsupplägg mentalt, vet också hur procedurövning går till. Många minns säkert också att övningen tar energi och

Enkla åtgärder för att minska risken för intrång på bana:

- Titta alltid ut på final och längs med banan innan du taxar förbi väntplatslinjen. Utför ingen checklista eller andra procedurer som innebär "huvudned" i samband med uttaxning på bana.
- Sätt alltid på varningsljus (strobe eller annan tydlig belysning) när du avser påbörja uttaxningen på banan för att varna eventuella flygplan på final. Observera att du bör slå igång belysningen INNAN du passerar väntplatslinjen.
- Ta för vana att alltid fråga tornet om verifiering innan du passerar påbudsskylt (se bild) vid minsta osäkerhet på din klarering.
- Kontrollera alltid volymen på din radioutrustning när avioniken slås igång. Vid noll volym riskerar du felaktigt att anta att tornet är stängt när svar uteblir. Kontrollera alltid AIP och NOTAM för öppettider.
- Vid "klart starta" eller "klart landa" slå igång landningsstrålkastaren. Om du får rutin på åtgärden kan omställarens position användas för att verifiera att klareringen mottagits. Dessutom syns du bättre på final vid landning.
- Nyttja aldrig orden "start" (eng. takeoff) "landning" annat än i samband med en klarering att starta eller landa. Säg exempelvis aldrig "redo för start" (eng. "ready for takeoff") när du står på väntplats. Korrekt fraseologi är "redo" (eng. "ready for departure"). Detta undviker missförstånd.
- Om möjligt, ha flygplatskortet eller svenska flygfält framför dig när du taxar och verifiera färdvägen efter mottagen klarering.

tid i anspråk. Men torrflugningen kanske är en stor del av lösningen (och kravet) som flygsäkerheten ställer på oss allmänflygare, som numera flyger mindre när bränslepriser ökar och flygplatstillgången minskar.

De allra flesta banintrång kan förhindras med goda procedurer, och en god kunskap om hur dessa ska efterföljas. Häng med på en mental uttaxning och start så ska vi exemplifiera några procedurer:

Titta, knappa, taxa

Vi har precis satt oss i maskinen och startat motorn. En av de första punkterna på checklistan är att starta radioutrustningen, normalt via en huvudströmbrytare för avioniken. En god vana är att alltid kontrollera de inställda frekvenserna och alla volymer. En gång råkade jag ut för den otrevliga upplevelsen av att volymen på radion var nedställd till noll. Med rätt frekvens inställd sände jag ju friskt ut mina meddelanden i hopp om att få kontakt. Tornet svarade såklart men inte blev jag gladare för det, utan fortsatte mina

tafatta försök till dess att min instruktör tröttnade och pekade på volymknappen. Utan hennes hjälp hade jag mycket väl kunnat anta att tornet varit stängt och taxat rakt ut på den aktiva banan.

För att kontrollera volymnivån på de flesta volymknappar inom allmänflyget räcker det med att dra lätt i det lilla vredet. På vissa digitala system (som G1000) är det istället ett tryck på knappen som gäller. Kontrollera hur din radio fungerar.

Väl på väntplats och redo för start så anmäler vi detta på frekvensen. Är det ett okontrollerat fält så blir det ännu viktigare att anmäla innan uttaxningen på banan påbörjas, då det kan finnas trafik som du ej känner till. Fortfarande stillastående slår vi till den belysning vi har tillgänglig. Vissa flygplan har en separat strobe-lampa som med fördel kan tändas. Den är utmärkande och ger en förvarning till flygplan i luften om att du avser beträda aktiv bana.

Vid uttaxningen tittar vi noggrant ut på final och därefter längs med banan. Självsäger jag alltid högt "finalen fri, banan fri". Mitt mål är att vara klar med detta

innan vi kommer ut på banan, så vi i god tid hinner stanna om vi upptäcker någon inkräktare. Ta därför som vana att inte heller utföra någon checklista eller procedur innan du är helt ute på banan (det går förstås lika bra att slå igång transponder och allt annat smått och gott innan du påbörjar uttaxningen).

Vid klart starta slår vi igång landningsstrålkastaren. Det har hänt att jag i samband med start och landning glömt bort om jag fått klareringen eller inte. Normalt tror jag mig ha fått klart starta utan att klareringen givits. Då har en snabb blick ned på den avstängda landningsstrålkastaren fått mig att tänka om.

Hjälp tornet

Glöm inte heller att vara på din vakt för de skyltar som finns på flygplatser. På vänstersidan finner du en häändig liten guide för de olika skyltar och lampor som finns på en flygplats av det lite större slaget.

Det viktiga att ta med sig är att alltid fråga vid osäkerhet. Detta gäller speciellt passering av påbudsskylt som varnar för aktiv bana. Du måste ha en specifik klarering för att passera dessa skyltar, även om målet inte är att ställa upp på banan i sig.

Sist men inte minst skulle jag vilja slå ett slag för en öppen dialog med tornet på flygplatsen där du ofta flyger. En vanlig skillnad mellan en flygledare och en annan flygledare som jag ofta uppmärksammar är hanteringen av klarering på väntplats, efter att piloten anmält redo. Några flygledare väljer att säga klareringen på följande sätt: "Sigurd-Viktor-Tore, håll på väntplats. Klarering Lidsjön 1000 fot." Andra flygledare nöjer sig istället med "Sigurd-Viktor-Tore, klarering Lidsjön 1000 fot."

Observera att ingen av klareringarna ger mig rätt att taxa och ställa upp på banan. I exempel två finns det en risk att meddelandet missförstås och utaxning påbörjas. Kanske lämpar sig det sig att via din lokala flygklubb eller organisation påminna tornet hur dem kan hjälpa oss, när vi i vår redan stressiga och bullriga miljö nere i flygplanet.

Med önskan om en säker och härlig flyghöst

Martin Trankell
Ställföreträdande Flygchef FFK



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B



Foto: Värends Räddningstjänst

Brandflyget samövar

Det har varit bråda tider för brandflyget hela sommaren. Emellan det stundtals mycket intensiva brandflygschemat tog FFK:arna i Jönköpings län också chansen att sammanstråla med deltidsbrandmännen för en kompetensutvecklande samövning. På agendan stod rekognoscering av färdvägar och ledning av brandbil från luften.

Jönköpings län är det de lokala flygklubbarna i samarbete med FFK som ansvarar för brandflyget. Länsledningen har också strukturerat ett väl fungerande utbildningssystem där teori i fotografering (TBOS), kommunikation med Rakel-radio och samverkansmöten med SOS Alarm och brandkåren anordnas för alla besättningar. Dessutom praktiserar alla piloter och spanare samarbetet skarpt i flygplanet tillsammans med brandstyrkorna i länet, mycket för att få kommunikationen och metodiken att fungera i en kontrollerad miljö.

– Som en del av träningen inför att börja brandflyga ingår en övning i lokalisera en fingerad brand. Därefter får man kontakta SOS Alarm. Därefter blir det ledning av räddningsbilar till platsen, berättar Sture Isaksson, länsflygchef i Jönköpings län.

Övningsformen är mycket uppskattad av brandkåren, som å sin sida får ett utmärkt tillfälle att öva under mer skarpa förhållanden.

Sambandspilot på marken

För deltidsbrandstyrkorna i Sävsjö,

Landsbro och Stockaryd blev det en nyttig och färsk erfarenhet när en ny besättning övade ovanför Sävsjö. I en intervju i lokaltidningen berättade ställföreträdande räddningschef Magnus Persson att just dessa stationer tidigare inte övat med flyget, men att FFK erbjuder ovärderlig hjälp i vissa situationer, exempelvis med att lokalisera lämpliga vägar och platser för vattenförsörjning.

Övningen denna dag gick ut på att rekognoscera vägar fram till en fingerad brand i oländig terräng. I flygplanet fanns Weine Johansson och Joakim Strachal som flög över området i en Cessna 172. På marken fanns FFK-piloten Pelle Andersson för att understödja sambandet mellan flygplan och brandkår. Målet med övningen för besättningens del var att få praktiskt erfarenhet av att hantera Rakelradio och att kontakta räddningstjänsten på marken.

Spanare och piloter

I Jönköpings län delar fyra flygklubbar på brandflygsansvaret (Jönköpings FK, Värnamo FK, Norra Smålands FK och Nissadalens Aeroklubb). Besättningarna har ansvar för att vid bedömd brandrisk

flyga två separata slingor som finns upprättade över länet. Varje slinga tar cirka två timmar att flyga och dessa ska flygas minst en gång per dag vid förhöjd brandrisk. Totalt rör det sig om cirka 40 piloter och spanare som alla engagerar sig ideellt för att få de samhällsnyttiga flygningarna att gå ihop.

Nya ansikten tillkommer varje år. Normalt hamnar de nya besättningsmedlemmarna i högerstolen som spanare inledningsvis. Några av brandflygarna har inte eget flygcert, utan deltar helt som spanare.

– För att vara spanare krävs att du är medlem i FFK och har utbildning i exempelvis radiosystemet Rakel. Så länge du kan uppfylla rollen och det finns behov så kan nästan vem som helst delta som spanare, säger Hans Jörnén Flygchef i FFK.

Den stora branden i Västmanland i början av augusti har återigen satt fokus på skogsbrandsbekämpningens olika aktörer, där FFK och de svenska flygklubbarna är en av flera viktiga spelbrickor. Du kan läsa ett längre reportage om det svenska brandflyget längre in i tidningen.