



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 2 - Maj 2015



FIG stöttade vid skid-VM

Överlevnadskurs † YP flyger 737 † Flight Planning Centre



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

Redaktion och layout:
Therese Ekstrand
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

När uppgift om artikel-
författare saknas är FFK-
redaktionen ansvarig för
framtagning och bearbet-
ning av tillhörande text.
Vid frågor och synpunk-
ter vänligen kontakta oss
på red@ffk.se

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

Lämna gärna material
fortlöpande. Sista dag att
lämna material till nästa
nummer: 2 augusti 2015

I DETTA NUMMER



FFK besökte årets upplaga av
Friedrichshafens allmänflygmässa.
Läs mer om den senaste teknik-
och flygplansutvecklingen.

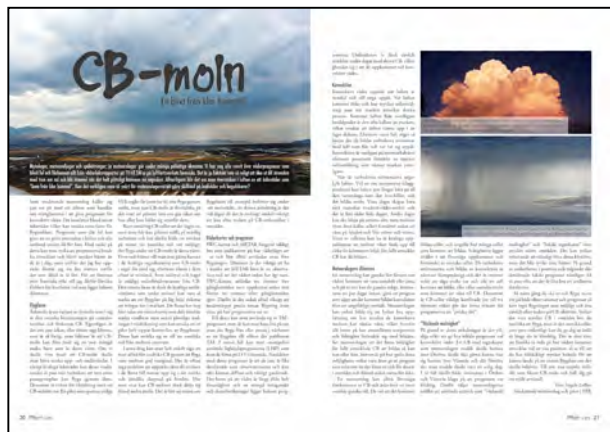
16

*Cb-molnens säsong är här.
Varför är det så svårt för me-
teorologerna att få prognosen
för konvektivt väder korrekt?
Meteorologstuderande Ingela
Leffler berättar mer.*

20

Övrigt innehåll

- 3 Kårchefen har ordet
- 4 Aktuellt från kårstaben
- 6 Flygchefen har ordet
- 7 Young Pilots utbildningar fortsätter
- 8 Nyheter
- 10 Fototema Makro
- 12 Överlevnadskurs med FFK
- 13 Statusläget för flytten till Västerås
- 14 FIG och YP stöttade Trafikverket
- 14 Kårstaben på besök i norrland
- 16 Allmänflygmässan i Friedrichshafen
- 18 Young Pilots flyger 737 med Swesim
- 20 Tema CB-moln
- 22 Runn Fly-inn med Borlänge Flygklubb
- 23 Profilprodukter från FFK
- 24 Besök på Flight Planning Centre
- 28 Medlem i FFK i över 50 år
- 30 Flygsäkerhetstema IFR mot VFR
- 32 Fjällräddning med FFK



Borlänge bjöd på premiärår
för Runn Fly-Inn med vårsol,
glass och mycket flyg. Läs mer
om Dalarnas glada flygdag på
mittuppslaget.

22



*Bild framsida:
Göteborg visade sig från sin
bästa sida när vårsolen tittade
fram sent i april. Vem sade
något om aprilväder?*



Kårchefen har ordet

Styrkan hos frivilligrörelsen

Ibland uttrycks från yrkesfolk ett visst förakt mot frivilligrörelsen, normalt att vi frivilliga inte har utbildning eller resurser i form av materiella fordon, kikare med mera. Det är ett förakt men det finns också en avundsjuka över den entusiasm som finns hos folk som vill hjälpa till.

Sverige skulle i dag stå sig slätt om inte frivilligrörelserna fanns. De flesta svenskar tror att det är staten som kommer till undsättning när det går riktigt illa. En brand i ett hus sköts av kommunala räddningstjänsten och de är fantastiska på sin uppgift. Men när en person håller på att drunkna eller att någon är försvunnen till havs, då är statens räddningstjänst helt beroende av frivilliga som FFK och Sjöräddningssällskapet (SSRS). Vi är bara några exempel på organisationer som stöttar de normala statliga resurserna.

Enligt SSRS larmas 70 procent av alla sjöräddningsuppdrag ut till SSRS. FFK skulle kunnat medverka vid flera av dessa om JRCC hade larmat ut även oss. Skogsbranden i Sala är ytterligare ett exempel där frivilliga behövs.

Samhället är helt beroende av det ideella arbetet som läggs ner runt om i hela Sverige. Som företrädare för en frivillig resurs är jag stolt över den kunskap som finns hos våra medlemmar. För samhället är det enkelt att ta tillvara de kunskaper som finns. I FFK finns alla grupper representerade. Vi är ett genomsnitt av samhället med personer som identifierar sig som HBTQ, hetero, kristna, muslimer, gamla och unga, män och kvinnor. FFK är och ska vara öppet för alla och det är detta som är styrkan hos oss. Vi bär med oss kunskaper som ger ett perspektiv i våra flyguppgifter, som i sin tur utvecklar vår verksamhet. Alla är lika värdefulla – städare, jurister, politiker, mekaniker har alla sin kunskap som kan utveckla verksamheten.

FFK:s AIS-system är ett sådant projekt där en medlem med en idé, kunskap och entusiasm utvecklade vår verksamhet vidare och höjde flygsäkerheten.



Det är inte bara staten som är beroende av ideella insatser. FFK är också beroende av er och ert engagemang i vår verksamhet. Den glädje som finns hos er smittar av sig till andra. Ni har dessutom den lokala kunskapen, exempelvis hur regler påverkar er. Ni vet vad ni har för problem och hur dessa skulle kunna lösas. Dessa kunskaper vill vi kunna använda oss mer utav. Kårstaben kan inte utföra era uppgifter, men vi kan stötta er och göra det lättare för er.

Den rädsla som finns hos vissa myndigheter att nyttja frivilliga resurser är helt obefogad. Denna rädsla kan grunda sig i en okunskap om oss och vår verksamhet. Då måste vi visa att vi finns och att vi kan genomföra uppdragen. Ett sätt att göra detta är att öva tillsammans med myndigheter. Alla prognoser tyder på att vi kommer att få fler stormar. Det finns också ett ökande hot med fler incidenter med främmande makt och terrorhändelser där frivilliga behövs som stöd till samhället.

Vi FFK-piloter har utbildning i vår uppgift. Vi har kunskapen, engagemanget och möjligheten. FFK – Samordnar allmänflyget för samhällets bästa. Vi är redo!

Flyghälsningar
Lars-Göran Johansson
Kårchef FFK

Brandflyg

Brandflygsäsongen har börjat och vi hoppas alla på en solig sommar med bra flygväder. För er som flyger brandflyg så vill vi påminna om att det är särskilda rapportblanketter som ska användas vid redovisning av brandflyguppdrag. Blanketten finns att hämta på FFK:s hemsida. Brandflygansvarig samlar ihop alla flygningar och skickar in dessa månadsvis. Var noga med att alla uppgifter är med på blanketten.



Myndigheten Samhällsskydd och Beredskap

MSB har gått ut med nya riktlinjer för Frivilliga försvarsorganisationers ansökan om medel för vår verksamhet. Från och med 2015 ska ansökan gälla för tre år framåt i tiden. Det gör det extra viktigt för oss på kårstaben att få veta om det finns något särskilt utbildningsbehov i länen. Under perioden (2016-2018) kan vi inte komma med ytterligare äskanden så det måste bli rätt från början.

Fördelen är att vi vet vad vi ska göra under tre år, nackdelen är en tröghet i systemet.



Anmälan kurser

På hemsidan kan du som är medlem visa intresse för en kurs. Du gör detta under fliken "kurser & utbildningar". Detta är enbart en intresseanmälan, men visar på att du skulle vilja gå kursen. Som ny och enskild medlem kan du inte anmäla dig på alla kurser då vi kräver vissa förkunskaper. För att exempelvis gå en lågflygutbildning ska du först gå "Grundkurs FFK". Därefter kan du söka lågflygkursen, förutsatt att du är på väg in i en avtalsgrupp (exempelvis FIG eller Hv).

Din intresseanmälan skickas som kopia till länsledningen som ska godkänna kursansökan till kårstaben. Sedan skickas en bekräftelse till dig från kårstaben.

Det är bra om du som medlem pratar med din länsflygchef eller gruppchef om att du vill eller behöver gå en kurs. På så sätt underlättas hanteringen hos länsledningen.

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



Hemvärnsavtal

Det finns i dag cirka 50 vakanta platser att bemanna i våra hemvärnsflyggrupper. Hittills har 14 nya utbildningsavtal skrivits. Vi har ett rekryteringskrav på 28 nya avtal varje år. Vi ligger bra till men behöver rekrytera in ytterligare medlemmar för att bemanna våra vakanser.

Med hjälp av det nya utbildningsavtalet är det lättare att komma in i gruppen och vara med på övningar från början. Har ni en ny pilot som ska börja i er hemvärnsflygrupp så prata med Daniel Jansson på kårstaben. Daniel hjälper er med avtalen. En aspirant skriver först ett utbildningsavtal. När hen genomfört GU-F, befattningsutbildning och Hv-Intro är hen färdigutbildad och skriver ett frivilligavtal och är därmed placeringsbar i förband.



Försvarspropositionen

Försvarspropositionen är intressant läsning för oss som är aktiva i Frivilliga Försvarsorganisationer (FFO). Det är positiva tongångar som kan generera mer verksamhet för oss. Nedan är några viktiga punkter som påverkar oss. I vilken utsträckning är svårt att sja om än.

- Civila försvaret ska planera för att stödja det militära försvaret under höjd beredskap. Det finns behov av att analysera vilka ansvarsråden och vilka uppgifter inom civilt försvar som bäst kan mötas av frivilliga krafter.
- Det militära försvaret ska rusta sig för att försvara nationen Sverige och inte för utlandsmissioner.
- FFO bidrar till folkförankringen av totalförsvaret, samt dess behov vid kriser och krig.
- FFO:ernas ungdomsverksamhet är särskilt betydelsefull.
- De frivilliga försvarsorganisationernas möjlighet att bidra till totalförsvaret och därmed även samhällets krisberedskap bör långsiktigt säkerställas.

Detta borde innebära mer övningar i framtiden. Du kan läsa mer om den försvarspolitiska inriktningen på regeringen.se.



Nya kontaktuppgifter

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

Du kan själv uppdatera och kontrollera dina adressuppgifter på vår hemsida under "operativ info" och "dina uppgifter". Logga in med medlemsnummer och dina fyra sista siffror i personnumret. Vi har noterat att flera mejladresser är felaktiga så passa på att uppdatera dessa samtidigt.



Flygrapporter

Vill också påminna om att fylla i alla flygrapporter korrekt och tydligt från början. Det är nu väldigt hård belastning på att fakturera och alla rapporter som är felaktiga tar väldigt mycket tid. Det gör att flygklubbarna får vänta längre på sina pengar.



Det är också viktigt att om ni köper bränsle för ett flygplan på en flygklubb och vill att betalningen ska gå via FFK att det står med på flygrapporten. Vi måste då vänta in en faktura från flygklubben på bränslet innan vi kan göra en faktura till kund så allt blir rätt.



UNGDOMEN

I sommar blir det full aktivitet för våra ungdomar i Young Pilots. På utbildningssidan genomför vi två Fortsättningskurser på vackra Ålleberg samt en vecka med Spaningsutbildning i Nyköping. På lägersidan genomför vi tolv läger på följande platser: Luleå, Vemdalen, Mora, Uppsala, Västerås, Gotland (Bunge), Hagshult, Sätenäs, Ålleberg, Alingsås, Sövde samt Ronneby. Några av ansökningarna till sommarens läger är fortfarande öppna så kika in på: www.youngpilots.se/lager

Vill du följa vår fantastiska sommar? Håll dig uppdaterad via vår flygblogg: www.youngpilots.se/blogg/



FFK-PFT

Kom ihåg att göra din FFK-PFT. Du som är

med i en flyggrupp eller som flyger någon form av uppdragsflyg förutom brandflyg måste göra en FFK-PFT årligen. En FFK-PFT ersätter inte en kompletteringsutbildning som exempelvis lågflyg. Däremot ersätter en FFK-utbildning som innehåller flygmoment en PFT.

Flygningen vid en FFK-PFT kommer vara inriktad på lågflyg och sidvind. En komplett navigeringsplanering kommer att krävas. Som tidigare kan en FFK-PFT endast göras av en av FFK-kårstab godkänd lärare.

När det är dags för en FFK-PFT kontaktar du kårstaben som sänder protokoll till FFK-lärare som genomför FFK-PFT. Det gäller dig som flyger i HV, SIG, FIG eller havsövervakning (HÖV). Det är också viktigt att du som pilot följer upp att du är behörig att flyga. Det innebär giltigt certifikat, medicinskt intyg och klassbehörighet men också att du genomfört en FFK-PFT de senaste 365 dagarna. Du kan se när du gjorde din senaste PFT på ditt nya medlemskort eller på hemsidan.



Vid osäkerhet kring kontaktväg, använd våra funktionsmejladresser:

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

Flygrapporter
Störningsrapporter / ASR
Medlemsinformation, cert, flygna timmar m.m.
Övningssinformation, planerade övningar, rapporter m.m.
Anmälan till PFT
Allmänna frågor

För dig som vill flyga i FFK

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

- Total motorflygtid
- Motorflygtid de senaste senaste 12 månader

I förekommande fall:

- Total lågflygtid
- Total lågflygtid de senaste 12 månaderna

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

- Certifikat två sidor (om baksidan är ifylld)
- Medicinskt certifikat en sida
- Språkbehörighet (Nyare certifikat har detta inskrivet)

Kårstaben är skyldig att arkivera dessa kopior. Sedan gäller det att fortlöpande sända en kopia av förnyade handlingar till kårstaben.

Sänd handlingarna, endera som:

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

Utebliven flygtids- och certifikatrapportering = ingen flygning.

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



LARS-GÖRAN
KÅRCHEF

0155-20 90 91
lg@ffk.se

ULF
STF. KÅRCHEF

0155-20 90 92
uffe@ffk.se



HANS
FLYGCHEF

0155-20 90 97
hans@ffk.se



DANIEL
MIL. KONTAKTER

0155-20 90 98
daniel@ffk.se



LOTTA
ADM. KÅRSTABEN

0155-20 90 93
lotta@ffk.se



HELENE
ADM. FLYGAVDELN

0155-20 90 94
helene@ffk.se



EMELIE
ADM. KURSER

0155-20 90 95
emelie@ffk.se



Flygchefen

FFK-året 2015 har dragit igång på allvar och övningsverksamheten i länen är i full gång. Tyvärr har väl inte vädret visat sig från sin bästa sida, men trots detta genomför vi en hel del övningar över landet.

Det är viktigt att öva, men kanske lika viktigt att öva effektivt. Vi har en viss tilldelad tid vi kan använda för övning och då är det viktigt att verkligen utnyttja tiden på bästa sätt. Det finns alltid en risk att det går lite av slentrian i våra övningar. En övningsplanering som "vi kör samma lågflygslinga som vi brukar" ger ingen bra träning.

Lågflyg är dessutom något vi endast ska använda när det är påkallat av uppdraget. Man behöver naturligtvis öva lågflygning, men att "alltid" flyga lågt är inte bara farligt utan det ger ingen bra träning inför riktiga skarpa uppdrag. Lågflyg ska vara en mindre del av vårt uppdragsflyg, och det ska återspeglas i övningstiden. Genomför all spaning från säker höjd och gå bara tillfälligt ner på låg höjd för identifiering av objekt.

Vid planering av övningar tänk igenom ett scenario som en uppdragsgivare kan ha nytta av. Ett eftersök av en röd bil. Räkna båtar i en hamn. Det finns hundratals scenarios som man kan tänka sig. Att det dessutom är en ny utmaning för piloter och spanare gör det inte bara effektivt utan även roligt.

En viktig tanke vid övningsplanering är att inte göra det för komplicerat. Ofta är de uppdrag vi får ganska enkla, men kanske svåra att utföra. En bra tanke är alltid: "Öva enkelt och öva ofta."

Apropå skarpa uppdrag så börjar det hända mer och mer. För bara någon vecka sedan fick vi ett uppdrag att kontrollera en järnväg där Trafikverket var oroade för säkerheten på sträckan. Uppdragsgivaren har anlitat ett bevakningsföretag att kontrollera sträckan, men de bedömde att det enda effektiva sättet att få en bevakning var från luften.



FFK fick uppdraget (via vår TiB-funktion) att flyga en sträcka och rapportera allt misstänkt direkt till uppdragsgivarens ledningscentral och via bilder via TBOS. Detta uppdrag är ett exempel på när FFK kan hjälpa till och täcka större områden på kortare tid, och när någonting händer kan man snabbt få in andra resurser till rätt ställe.

TBOS är numera ett väl etablerat system hos våra civila uppdragsgivare och vi får nästan alltid förfrågan om bilder via TBOS, så se till att utrustningen är tillgänglig när larmet kommer. Inte bara laddad och klar utan uppdaterad och testad så det verkligen fungerar när det gäller.

Under året kommer NET-1, som driver 450 Mhz-nätet vi utnyttjar där GSM-täckningen är dålig, lägga om hela sitt nät till 4G-teknik. Man räknar med att täckning och hastighet ska förbättras ytterligare. Omläggningen var tänkt att starta på Gotland under vecka 23, men verkar nu vara försenad. Detta betyder att alla som använder en R-90 router i sitt TBOS system kommer att få ut ny utrustning. Vi återkommer när vi vet mer om tidplanen.

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

Fortsätt "öva enkelt och öva ofta" och se till att varje timme i luften blir effektiv att 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.

/Hasse Jörnén
Flygchef FFK



Utbildningen fortsätter!

Under hösten 2012 skedde en stor förändring inom Young Pilots, den första så kallade "Young Pilots Grundkurs" hölls för 16 glada och engagerade ungdomar. Nu, två och ett halvt år senare, har vårens sista grundkurs (som var den tolfte i raden) precis avslutats. Härnäst väntar sommaren med sina påbyggande utbildningar och läger.

En väldigt sen kväll för nästan tre år sedan, satt jag och FFK:s ungdomsansvarige utvecklare Johanna Wintzell på ett ungdomsläger utanför Långtora och började skissa på hur ett nytt utbildningssystem inom Young Pilots skulle kunna se ut. Vi hade då ingen aning om att det skulle bli så väl mottaget och en så stor del av organisationen.

Tanken med det nya utbildningssystemet var att ge medlemmar i Young Pilots en utbildning av hög kvalitet dit deltagarna kunde komma helt utan förkunskaper. Under utbildningens gång skulle de sedan få lära sig allt som krävs för att verka som spanare i FFK:s flyggrupper. Men som alltid inom Young Pilots var det viktigt att det inte bara handlade om att lära sig, utan också att ha kul!

Ung spanare i FFK

I dag är utbildningen uppdelad i tre kurser. Grundkursen, fortsättningskursen och spaningsutbildningen. I grundkursen ingår endast teori. Där får deltagarna lära sig grunderna i meteorologi, radiofraseologi, navigation samt lite om FFK och vår verksamhet. Fortsättningskursen innehåller delvis teori, men fokus ligger på flygning. Deltagarna får då från flygplanet lära sig att navigera i praktiken och dessutom att använda TBOS för att kunna skicka ner bilder till marken. På spaningsutbildningen är det väldigt lite teori och väldigt mycket flygning. Ungdomarna får bland annat lära sig mer om



Förra årets grundkurs på Alleberg lockade många glada ungdomar! I år blir det nya tag med två fortsättningskurser på detta fina segelflygfält i Falköping.



spaningsteknik men också genomgå utbildningar så som UWE – Under Water Escape.

I skrivande stund har över 200 medlemmar gått grundkursen, cirka 60 har gått fortsättningskursen och sju har kommit hela vägen och gått spaningsutbildningen. I sommar kommer spaningsutbildningen att hållas för andra gången i rad och vi kommer då få tio nya spanare. Som färdig spanare blir man placerad i en flyginsatsgrupp och kan då vara med som spanare på skarpa uppdrag åt FFK.

Nya tag i Västerås

Under åren som gått har det hänt en del inom utbildningen, bland annat tillskottet av nya lärare samt förändringar på kårstaben, men

den största förändringen som skett är att det tillkommit en utbildningshandbok som beskriver hur utbildningen ska se ut. Det har möjliggjort en mer standardiserad utbildning, och nya lärare slipper uppfinna hjulet på nytt vid varje kurstillfälle.

Nu står vi inför en ny stor förändring: Kårstaben ska flytta till Västerås efter sommaren, vilket kommer att innebära nya lokaler och en ny omgivning som då skapar nya förutsättningar för kurserna. Redan nästa grundkurs som hålls i oktober kommer att gå av stapeln i de nya fräscha lokalerna. Jag tror jag talar för samtliga lärare när jag säger att vi alla ser fram mot vår stundande flytt!

Text: Sebastian Willstedt

Säves framtid ännu osäker



Ingen intresserad köpare har uppenbarat sig och Göteborg City Airport/Säve hotas ännu av nedläggning. Samtidigt är brukarna av fältet positiva till att Swedavias kostnadsanalys ska kunna pressas och att fältet ska kunna fortsätta existera, dock i reducerad form.

Göteborg City Airport, gamla Säve, hotas av nedläggning. Swedavia meddelade i slutet av förra året att bansystemet behöver renoveras från grunden med en prislapp på minst 250 miljoner kronor, något som ägaren inte är villig att investera i. Dörren har dock stått öppen för en ny ägare att träda in och köpa flygplatsen.

Vid ett uppföljande informationsmöte i april meddelade Swedavia att det ännu inte finns någon potentiell köpare av flygplatsen. Istället kan Göteborgs stads ambitioner för ambulans- och samhällsflyget bli avgörande. Thorbjörn Winzell, vd för Svensk Pilotutbildning, som finns på fältet, uttryckte sig om framtidens kostnader och att de bör gå att reducera. – Vi kan bygga helt andra kostnadsramar än de som Swedavia räknar med för att hålla flygplatsen igång. Dessutom måste samhällsflyget ha någonstans att hålla till och med ett bidrag från Göteborg Stad och regionen, ska det gå att lösa den ekonomiska kalkylen, sade han till Flygtorget.se.

En möjlighet för att minska kostnaderna är att reducera banlängden, som i dag är 2 000 meter. Om flygplatsens öppettider minskas och flygplatsens klassificering ändras kan ytterligare besparingar göras.

Detta skulle dock få effekten att Säves status som alternativ- och affärsflygplats försvinner. De större flygplanen kan inte landa på en kortare bana.

Swedavia kommer att driva flygplatsen i sin nuvarande form fram till årsskiftet.

Krafttag mot militärt flyg utan transponder

Under fjolåret var antalet tillbud mellan civilt och militärt flyg fem gånger fler än åren innan. Nu vill LFV lyfta frågan internationellt och hoppas att alla flygplan, även militära, ska krävas ha sin transponder påslaget även över internationellt vatten.

Att flyga över internationellt vatten med transpondern avslagen är (på vissa höjder) inte förbjudet. Samtidigt ökar både den civila och militära flygtrafiken över Östersjön. Situationen lägger grunden för en stadigt ökande trend med kollisionstillbud. Både flygledning och de civila flygplanen är helt beroende av transponderekon för att separera flygtrafik sinsemellan och för att undvika kollisioner. Ökningen är tydlig i Transportstyrelsens statistik från 2014, även om det också kan bero på en större medvetenhet om problemet. – Utgångspunkten är att det är en ökad upplevd eller faktisk konflikt mellan civil och militär luftfart det senaste året. Andra förklaringar kan vara att problemet uppmärksammas mer och att det finns en högre rapporteringsvilja, sade Helen Axelsson,



tillförordnad chef för sektionen för statistik och analys på Transportstyrelsen, till SvD.

LFV hoppas på regeländring

På flygtrafikledningen och LFV ser man allvarligt på problemet och hoppas att det finns en lösning internationellt.

– Vi har uppmärksammat det här som ett stort problem och vill lyfta det internationellt för att få till ändrade regler. Vi kommer att göra detta via Transportstyrelsen. Vi vill att regelverket ses över så att militära flygplan inte tillåts flyga utan transponder i fredstid, sade Per Fröberg, pressansvarig på LFV till SvD.

Landstingen ska driva ambulansflyg



En styrgrupp från de svenska Landstingen föreslår att ett kommunalförbund bildas som gemensamt köper in och äger det svenska ambulansflyget. Det skulle innebära slutet på den externa verksamhet som skett under de senaste åren.

I dag sköter kommersiella flygbolag den svenska ambulansflygverksamheten på uppdrag av landstingen. Tjänsten köps in för att täcka det nuvarande behovet på både flygplans- och helikoptersidan.

Nu föreslår en gemensam styrgrupp att ett kommunalförbund ska bildas som på uppdrag av Landstingen ska driva

ambulansflygverksamheten och äga egna flygplan. Sex stycken flygplan ska baseras i Luleå, Umeå, Stockholm och Göteborg. Förbundet ska ta lån för att bekosta flygplanen.

– Det ska vara en prestanda som är jämförbar med ett privatjet för sex-sju personer, alternativt med turbopropmotor. Det ska ha en viss räckvidd och flyghastighet, det finns tre-fyra olika att välja på, sade Anders Sylvan, landstingsdirektör i Västerbotten och ordförande för den styrgrupp som fattat beslutet till P4 Stockholm i slutet av april.

De första bilderna på nya JAS 39 Gripen visades



Copyright Saab

I Linköping är utvecklingen av morgondagens JAS 39 Gripen i full gång. Saab publicerade under våren de första bilderna från utvecklingen av den nya versionen kallad Gripen E. Den första flygningen väntas ske nästa år.

Den nya versionen av JAS 39 Gripen har varit omtalad i media under det senaste året, speciellt i samband med budgetdiskussionerna som följt förändringarna i Sverige försvarspolitiska läge under fjol-året. Leveransdatumet för nya Gripen E

är satt till 2018 och Sverige har beställt 60 exemplar. De första bilderna på byggnationen av den första prototypen presenterades under våren i samband med Saab:s årliga Gripenseminarium i Stockholm.

Tekniken redan i luften

Syftet med utvecklingen av Gripen E är till stor del att modernisera den teknik- och avionik som i dag används i JAS 39 Gripen. Saab flygtestar redan stora delar av de nya systemen ombord på demoflyg-

planet Gripen NG. Främst är det tester av det nya styrsystemet och RADAR-anläggningen som bygger värdefull flygtid.

Utöver utvecklingen av Gripen E kommer Saab att fortsätta produktionen av de tidigare versionerna, Gripen C/D. Förhoppningen är att flygplanen ska kunna säljas på export till andra länder. Förhandlingar pågår bland annat med Slovakien, som bedöms söka efter en ny flygplattform inom de närmaste åren.

USA ser över medical för PPL



Den amerikanska kongressen väntas besluta att privatflygning med flygplan under 2 700 kilo inte längre ska kräva att piloten har ett medicinskt intyg. Allmänflygorganisationer i Europa väntas nu lyfta samma fråga hos den europeiska flygorganisationen EASA.

I USA existerar tre klasser av medicinska intyg. Trafikpiloter måste genomföra medicinska undersökningar var sjätte eller

var tolfte månad (beroende på ålder) under ett så kallat First Class Medical. Om piloten endast utför enklare kommersiella sysslor räcker det med ett Second Class medical med en fast giltighetstid på tolv månader.

De amerikanska privatflygarna har istället krävts på ett Third Class Medical, med en giltighetsperiod på två till fem år, återigen beroende på ålder. Det är detta medicinska intyg som kongressen nu förslår kraftigt ska reduceras. Målet med regeländringen är att de piloter som endast flyger i privat syfte i flygplan under 2 700 kilo med maximalt sex säten ska vara helt undantagna kravet på Third Class medical.

Frågan väntas lyftas i EU

De ändrade medicinska kraven är det enskilt största förslaget i en rad andra förändringar för privatflygare som föreslås

av en enig grupp demokrater och republikaner. Bland annat innehåller förslaget krav på tydligare och enhetligare flyginformation till piloter via så kallad NOTAM. Förslaget innehåller också ett skydd mot juridiska processer mot individer som oavsiktligen brutit mot NOTAM-relaterad information till dess att FAA uppfyller kraven på tydlighet i NOTAM.

Förslaget har fått allmänflygorganisationer i Europa att se över möjligheterna till att ändra EU-reglerna på samma område. Svenska Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) meddelar i ett mejl till sina medlemmar att organisationen kommer lyfta frågan hos EASA efter att den amerikanska senaten har fattat ett beslut.



MAKRO

FLYGSVERIGE I FOTO

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

1 Aerosum: Inne på Aerosums underjordiska flygmuseum huserar Göteborgs Veteranflygsällskap. Här har renoveringsarbetet fortsatt under vintermånaderna. På bild ses bland annat SE-ANX, en "Beuty" och en "A-Safir" vid namn SE-AUR.

Foto: Gert Böll

2 Fartkamera: Strax norr om Stockholm, inne i Arlanda kontrollzon, ligger Vallentuna flygfält. Här var det under våren Fly-inn och en något oortodox taxibana nyttjades under tillställningen.

Foto: Bengt Simson

3 Skymning: Vänersborg och Trollhättan glittrade i skymningsljuset när Martin Jonsson och hans pilotkollegor styrde nosen norrut på väg upp mot Karlstad. Under våren har allmänflygaktiviteten ökat i Väner-Vätternregionen, speciellt med skoltrafik som med det bättre vädret kommit igång igen.

Foto: Martin Jonsson

4 Visingsö: Vätterns pärla visade sig från sin bästa vårsida under en förbiflygning i mars månad. Fotot är taget från söder med blicken norrut.

Foto: Martin Trankell

5 Mälarijus: När Taeliehus hemvärnsbataljon från Stockholm övade i slutet av mars bjöd Mälaren söder om Västerås på sin bästa solnedgång. Hemvärnsflyggrupperna i Stockholmsregionen har till stor del fått flytta till Västerås och Norrtälje efter den stora flygplatsproblematiken i Stockholm.

Foto: Alexandra Danielsson

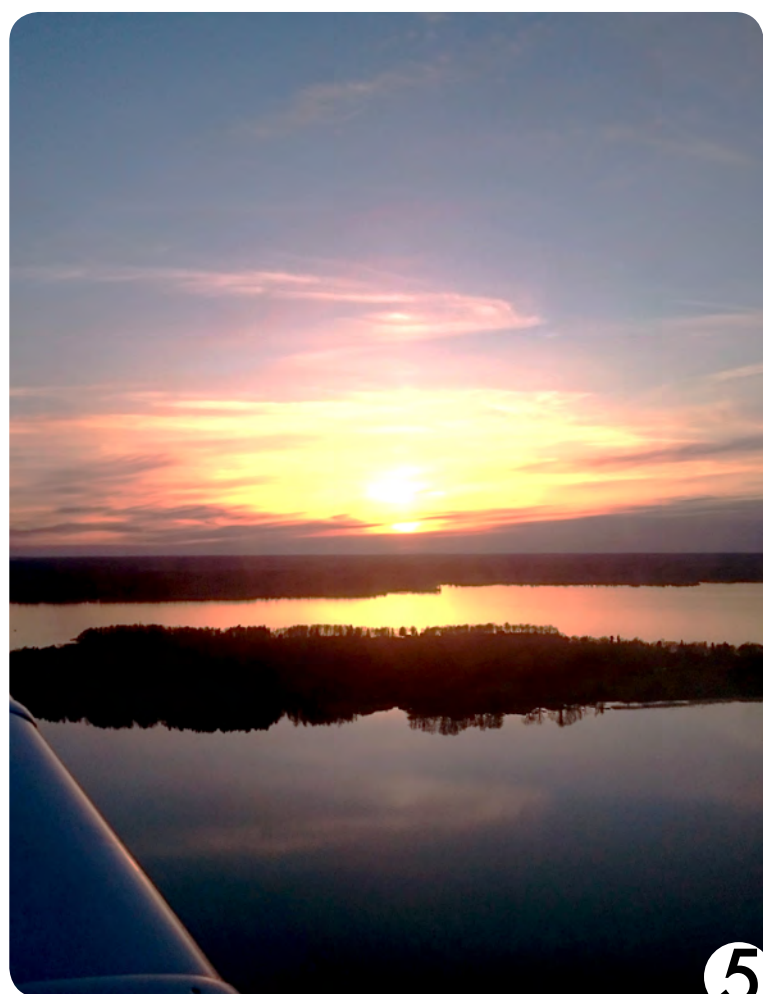




2



4



5

Överlevnadskurs med FFK

Att genomföra och överleva en nödlandning är något alla piloter övat otaliga gånger, både under grundutbildning och därefter under löpande periodisk träning. Men vad händer efter nödlandningen? Att överleva i naturen tills hjälpen anländer är ingen enkel sak. Christer Dahlgren berättar mer om den första överlevnadskursen i FFKs regi.

Genom att förbereda sig för det oväntade ökar chansen att klara sig bra om det inträffar. Det har många av oss känt i samband med UWE-kursen. Men om vi tvingas landa någonstans i ödemarken och ska klara oss i 24 timmar med det som vi har med oss – hur gör vi då? Det fick Sjöinformationsgruppen (SIG) i Stockholms län möjlighet att pröva under FFKs överlevnadskurs i februari i år. Vi var fem från gruppen som var med under en helg. Utbildningen innehöll såväl teori som praktik och leddes av den kunnige Mats Mellberg. Mats har vi tidigare träffat i samband med UWE-

kurser. Han biträdde utomordentligt väl av Daniel Jansson från kärstaben.

STOP

Teorin innehöll en del repetition av kända saker, väl värda att upprepa: Vi klarar oss flera dagar utan mat, men inte länge utan vätska innan det börjar gå trögt både i kroppen och i knoppen. Eller STOP. Stanna, gör inget förhastat; Tänk igenom situationen; Orientera dig om var du är och vad du har, Planlägg förflyttningen eller vad du ska göra. Låter självklart, visst men så himla lätt att glömma om man inte

först tänker: STOP! Bland de många tipsen var det ett annat som är så självklart om man tänker efter. Om vi ska flytta oss till en stor uppfångare, till exempel en korsande väg och vara vid en viss punkt på den vägen, vilken riktning ska vi ta? Rakt mot punkten är det nog det snabbaste svaret. Men när du väl kommit fram till vägen och missat träffpunkten; vilket håll ligger den då åt? Är det åt höger eller vänster? Sikta istället vid sidan av den önskade träffpunkten och när vägen uppenbarar sig så vet du vilket håll du ska gå åt!

Hittade fram

Gott och väl i teorin, men hur fungerar det i praktiken? Vi blev första dagen avsläppta mitt i den sörmlandska naturen med en karta och en liten kompass. Vi fick veta att vi skulle vara vid en bestämd punkt om ett par timmar och att det fågelvägen var det tre och en halv kilometer dit. Men var befann vi oss? STOP!

Vi hade åkt på en lång rak väg i nord-sydlig sträckning och vi hade nyligen passerat en bondgård. Väl Orienterade så Planerade vi att följa en landsväg. Det blev ett par kilometer längre men säkert snabbare och mycket bekvämare. Nästa dags avsläpp hade inte samma landsvägsalternativ. Nu var det istället tät skog att ta oss igenom. Medvetna om att det är svårt att gå rakt fram utan att omedvetet svänga åt ena eller andra hållet var vi noggranna med att stanna ofta och ta ut nytt siktmärke. Och vägen skulle vi träffa på lite till vänster om den punkt där Daniel och Mats väntade med kaffe. Vi kom i god tid till kaffet.

Ordentligt nattläger

Nu vidtog byggandet av vår andra bivack, denna gång lite mer omfattande och mycket mindre. Det gäller ju att hålla värmen i bivacken så det vill till att kura ihop sig tätt med sina kamrater. Bivacken bör därför inte vara för stor. Även här skulle vi få till en liten brasa för värme och att koka vatten. Det ser så lätt ut för Mats att få till eld med hjälp av eldstål, men pröva själv någon gång! Det gjorde vi – många gånger.

Alla fem överlevde kursen och åkte hem med nya nyttiga erfarenheter.

Text och foto: Christer Dahlgren

PÅ VÄG MOT VÄSTERÅS

FFK:S CENTRALA KÅRSTAB OCH DE TILLHÖRANDE KURSLOKALERNA KOMMER UNDER HÖSTEN ATT FLYTTA FRÅN SKAVSTA FLYGPLATS I NYKÖPING TILL HÄSSLÖ FLYGPLATS I VÄSTERÅS. JUST NU PÅGÅR RENOVERINGSARBETET AV DE NYA LOKALERNA FÖR FULLT.

Huset i Västerås är nu köpt och renoveringen är påbörjad. Det är spännande att se utvecklingen och varje gång vi besöker lokalen har hantverkarna kommit längre och längre. Som alltid när man köper ett hus vill man göra en del anpassningar för att verksamheten ska löpa så smidigt som möjligt. För vår del handlar det om att få till övernattningsrum för elever och tillräckligt med duschar och bygga ett kök.

Den 7 april åkte vi från kårstaben till den blivande FFK-byggnaden för att se och bilda oss en uppfattning om hur det kommer att bli. Efter att beslutat om några små justeringar började arbetet med att renovera huset. Väggar har rivits och satts upp, dörrar har öppnats. Vatten och avlopp har byggts till för duschar och toaletter. Sakta men säkert börjar den nya kårstaben att växa fram.

Allmänflygstad

Med de nya lokalerna och den nya lokaliseringen räknar vi med flera positiva effekter. Det blir lättare för fler av våra medlemmar att komma till kårstaben. Medlemmar från Norrland slipper att ta sig igenom centrala Stockholm. Det finns mer möjligheter för medlemmar att åka tåg till Västerås då tidtabellen är tätare jämfört med till Nyköping.

Som flygplats så har Västerås kommun satsat på flygutbildning och satt upp en plan på att utveckla flygplatsen i minst 20 år framöver. Det ger en trygghet för vår typ av verksamhet.

I Västerås finns det flera flygskolor (totalt fem) som

vi kan samarbeta med för att utveckla vår verksamhet. Då Västerås mer och mer växer fram som en flygutbildnings- och allmänflygstad så blir det också lättare för FFK att hitta framtida medarbetare med passande flygbakgrund. Som i Nyköping finns det också bra övningsområden i närheten av flygfältet. Dessutom kommer kårstaben att få en bättre kontorsmiljö vilket ger oss anställda en bättre arbetsplats med möjlighet till utveckling in i framtiden.

Igång till hösten

Totalt räknar vi med att 14 elever och sju lärare kommer att kunna övernatta i de nya lokalerna. Övernattningsrummen är något mindre än de vi har i dag, men det är oftast bara för en natt eller två.

Huset har två våningar, och bottenvåningen är tänkt att vara vikt åt kontor och klassrum för utbildning. Här finns två undervisningssalar med vardera 30 respektive 20 platser. Vi har också ett större förråd för kartor och kursmaterial samt arkiv för bokföring med mera.

I juni räknar vi att börja måla rummen för att sedan kunna flytta in den 21 september. Vi ser fram emot flytten med både glädje och bävan, då det är mycket saker som ska flyttas. Men hur mycket svett och tårar det än blir med flytten så räknar vi med att, från den 1 oktober, vara operativa från Västerås, Hässlögatan 20.

Lars-Göran Johansson
Kärchef



Den nuvarande planlösningen för bottenvåningen av huset. Till höger ses de två klassrummen som totalt rymmer 50 personer. På husets övervåning (ej i bild) kommer övernattningsrum, kök och matsal att finnas.

Flyginsatsgrupperna övervakade Skid-VM i Falun

Trafiken förutspåddes bli intensiv ut och in i Falun under hela World Ski Championship i Falun. Trafikverket begärde att FFK:s flyginsatsgrupper skulle kontrollera biltrafikläget från luften under utvalda tidpunkter. Uppdraget blev också premiären för två av de ungdomspanare från Young Pilots som i fjol blev först att examineras till FIG.

Skid-VM genomfördes i Falun mellan den 18 februari och 1 mars. Trafikverket bedömde att påfrestningarna på trafiknätet skulle bli stora. Det rörde sig främst en några extra känsliga dagar dagar när tävlingarna var som intensivast.

FFK:s flyginsatsgrupper i Dalarna och i de angränsande länen bedömdes kunna hjälpa till och gavs uppdraget att kontrollera den allmänna trafiksituationen, köernas utbredning och att rapportera om eventuella olyckor. Kårstaben fick uppdraget att samordna de närmaste flyginsatsgrupperna. Dalarnas flyggrupp beordrades upp under de två intensiva tävlingsdagarna. Västmanland och Uppsala delade på två övriga vardagar som bedömdes måttligt intensiva. Örebro län stod även i reserv.

Första YP-spanarna

I Dalarna finns sedan sommaren 2014 två av de första sju ungdomspanarna inom flyginsatsverksamheten. Staffan Eriksson och Emelie Suesom Svensson blev båda inkallade på uppdraget i Falun. Flyginsatschefen Roland Olsson ringde de båda YP-spanarna dagen innan och briefade om läget. För Emelie var det naturligt att ställa upp.

– Vi har kommit in väl i vår flyginsatsgrupp. Det kändes naturligt att komma på plats. Vi har haft väldigt tur och har verkligen välkomnats av alla.

Även Staffan Eriksson tyckte det var roligt och kul att få komma med på ett skarpt uppdrag. Precis som Emelie har Staffan varit med i Young Pilots i många år och späningsutbildningen var endast det senaste klivet i en lång ”karriär” inom ungdomsorganisationen.

– Vi har varit med på övningarna i sommar

och varit med på nästan allting. Det har gjorts att man har kommit in i gänget och lärt känna gruppen. Man har också fått rutin på flygningarna och planeringen på det sättet. Vi blev intagna som en extra resurs i Falun och det känns verkligen kul. Vi har en seriös mening och plats i verksamheten.

Kaoset uteblev

Själva uppdraget gick förhållandevis smärtfritt. Trafikproblemen uteblev till största delen, och situationen var relativt lugn under dagarna som Dalagruppen flög. De köer som trots allt bildades löstes upp snabbt.

Dalagruppen opererade med två flygförare i framsätet och med ungdomspanaren i baksätet. Spanaren fotograferade

och skötte TBOS (tag bild och sänd, FFK:s eget fotograferingsystem). Systemet användes för att direkt skicka ner de bilder som fotograferades under uppdragen. Även RAKEL-radio användes under uppdraget och flyggrupperna stod i kontakt med Trafikverket när så behövdes.

Trafikverket å sin sida var nöjda med uppdraget och FFK:s delaktighet. Bildmaterialet fanns tillgängligt för Trafikverket att analysera om situationen hade förvärrats, och tillgängligheten av den flygande resursen uppskattades. Både Trafikverket och Polisen har uttryckt sin tacksamhet till insatsen, och påpekat att det hade varit ”ovärderligt att ha flyget i luften, om en situation väl hade uppstått.”

FFK:s uppdrag i samband med skid-VM i Falun 2015

Uppdraget

I samband med Skid-VM 2015-02-18–2015-03-01 skall FFKs flyginsatsgrupper beredas möjlighet att i samband med ökad trafikintensitet observera, lokalisera och rapportera av:

- Allmän trafiksituation
- Köers utbredning
- Trafikhinder (som kvarlämnade fordon)
- Olyckor

Omfattning

Rikta särskild uppmärksamhet mot:

- E16 riktning Borlänge mot Falun och Gävle mot Falun
- R50 riktning Enviken mot Falun
- R69 riktning Hedemora mot Falun och Rättvik mot Falun

Information

Polishelikopter kan finnas i området och kan nås på egen frekvens. Etablera kontakt vid närmande av Falun och ange position och avsikt i området. Eventuellt kan JAS 39 komma att flyga förbi i området. Flygning får ej ske inom restriktionsområdet utan extra tillstånd för detta.

Rapportering

Rapportering sker genom TBOS och direkt med Trafikverket på RAKEL.



FFK kärstab på besök i länen



Under dagarna tre gjorde kärchefen Lars-Göran och försvarsmaktsansvarige Daniel Jansson från kärstaben besök i tre olika län för att se hur de har det och få information från länen. Först ut var Sundsvall, sedan Skellefteå, med avslutning i Östersund innan hemresa.

Med en PA28 startade resan från Laxå via Karlstad upp mot Sundsvall. Vi fick bra VFR-väder och otroligt nog så hade vi medvind med 20 knop. På plats i Sundsvall möttes vi av länsledningen som tog hand om oss. Vi fick en guidad tur av de möjligheter som finns för klubben men också av det nya fjärrstyrda tornet (Remote Tower Control, RTC) som bemannas från Sundsvall.

Erik Bäckman från RTC förevisade hur systemet fungerade och trots att vi var i Sundsvall tittade vi ut över Örnsköldsviks flygplats. Som besökare blev vi mycket imponerade av systemet och kunde konstatera att RTC i vissa lägen är bättre än att fysiskt sitta i ett torn. Dock kan man fundera vad som händer om någon eller något förstör kamerorna och hur många arbetstillfällen som försvinner. En fördel som nämndes är att mindre flygplatser kan ha råd med att ha trafikledning och därmed upprätthålla linjetrafik. Därmed skulle arbetsplatser finnas kvar. Erik såg ljus på detta och RTC planerar på att bygga ut anläggningen i Sundsvall.

Mer piloter och flygplan behövs

På måndagskvällen samlades länets medlemmar i Flygfabriken, som ägs av länsflygchefen, och där informerade kärstaben lite om vad som händer inom FFK just nu. Deltagarna fick också möjlighet att komma med synpunkter. Kul var att flera Young Pilots-medlemmar var på plats.

På tisdag förmiddag styrde vi flygplanet

mot Skellefteå. Igen hade vi bra väder och medvind. När vi ropade tornet i Skellefteå svarade först en för oss okänd röst. Dock upplevde vi att hanteringen skedde sådär extra smidigt när vi närmade oss flygplatsen. Väl på marken och under intaxningen ropade flygtrafikledaren upp, med en munter stämma och informerade "Det är jag som ska ta emot er!" Då gick det upp ett ljus för oss, och rösten blev med ens bekant – det var ju FFK-medlemmen Mats Nillson som satt i tornet och hade ett vakande öga över kärchefen.

Som i Sundsvall hade vi ett möte på eftermiddagen, först med länsledningen för att sedan möta de övriga medlemmar. Våra diskussioner hamnar ofta i hur medlemsantalet kan öka inom FFK, men även i flygklubbarna. FFK är beroende av flygklubbarna och att de mår bra. När flygklubbarna är välmående kommer också FFK att må bra. Vi behöver hjälpa varandra att bli fler piloter och det behövs också fler flygplan. Både ledning och enskild medlem måste hjälpa till och dra sitt strå till stacken.

God sammanhållning i norr

Onsdagen kom och vädret i Skellefteå började med regn. Men när vi kommit iväg en bit blev vädret mycket bättre och döm av vår förvåning – vi fick medvind igen.

Väl i Östersund, på Optands flygplats (vår tredje destination), hade vi ett möte med länsledningen och efteråt på kvällen



för alla medlemmar.

Vår reflektion över alla tre län är att det är mycket god ordning. Klubbarna har bra lokaler, flygplanen är i gott skick och kontakterna med flygplatsledningarna är mycket bra. Vi kunde också se att länets medlemmar vill och var redo för att utföra uppdrag. Under onsdagen kom också ett skarpt larm på vårt journummer (Tjänsteman i beredskap, TIB) för Västernorrlands- och Västerbottens län. Det känns bra att allt finns på plats för att kunna utveckla verksamheten framåt.

Slutligen... ni tror det kanske inte, men på vägen hem söderut så hade vi medvind igen!

Lars-Göran Johansson
Kärchef FFK



FRIEDRICHSHAFEN

Den tekniska utvecklingen av flygplan i de lättare viktclasserna har exploderat de senaste åren. Kolfiberrevolutionen tillsammans med datorutvecklingen har förläpat både de äldre viktbaserade regelverken och möjliggjort nya innovativa lösningar. Den stora flygmässan i Friedrichshafen bjuder varje år på det senaste – och FFK var naturligtvis på plats för att ta pulsen på innovationerna.

Under fyra dagar så samlas nästan alla tillverkare av små flygplan i Friedrichshafen för att lansera och sälja sina flygplan och tillbehör. För en pilot är detta himmelriket, eller väldigt nära detsamma. Det är inte bara försäljning som sker på mässan utan här anordnas också ett antal seminarier. Förra året var lite av ett mellanår men i år har alla mässhallar fyllts av utställare. Som vanligt är det flygplan högt och lågt i hallarna, av vilka du kan se ett urval på högernsida.

Regelstopp för utveckling

Under våra samtal med de olika tillverkarna så framgår det tydligt att många fortfarande väntar på de nya reglerna från EASA. En ganska påtaglig frustration bubblar för de tillverkare som sysslar med det extremt lätta flyget i kategorierna Light Sport Aircraft (LSA) och European Light Aircraft (ELA).

EASA:s högsta chef Patrik Ky fanns på plats och meddelade att det finns en opinion (remiss) på EASA:s hemsida angående ELA. Ky meddelade också att EASA tillsammans med FAA har satt gemensamma regler för just LSA-klassen.

Vidare fortsatte Ky med information kring den förenkling utveckling som EASA försöker få till för allmänflyget regler genom GA-roadmap. Det som sätter käppar i hjulen för EASA är grundförordningen som stoppar vissa regeländringar. Det är svårt för en myndighet att sätta föreskrifter som går emot deras egna grundförordningar, men just nu ser myndigheten över även denna förordning. EASA och Patrik Ky har skapat en så kallad "fast track" för regelverken för allmänflyget.

Detta innebär att EASA frångår normala rutiner vid regelutformning och göra nödvändiga förändringar snabbare.

Svensk premiär

Det finns i alla fall ambitioner om förbättringar. Vi får hoppas att dessa förbättringar inte kommer för sent. I övrigt andas det en optimism hos tillverkare. Flera motortillverkare visade upp sina nya motoralternativ. En del motorer är certifierade medan andra jobbar för att få certifiering. Klart var att flera tillverkare hade tagit fram dieselmotorer. Det finns också alternativ till Rotax.

I år hade obemannade flygfarkoster, så kallad RPAS, fått en egen mässhall. Där fanns flera olika quadroptrar och olika typer av flygplan. Alla med olika kameror och utrustningar för att utföra olika uppdrag i övervakning eller mätning. En intressant utrustning var en RPAS som hade en IR-kamera för att ta bilder. IR-kameran kan vara intressant i HV-flyget men öven för FIG-grupperna.

Bland de tillverkare som kom med stora nyheter fanns bland annat Diamond med sin nya DA62. Det är en sexsitsig maskin som kan bli en bra affärsmaskin för mindre företag som verkar i norra Europa. Diamond visade även upp ett turbopropflygplan som verkade vara mycket kompetent. Med en toppfart på över 200 knop (370 kilometer i timmen) så kan även denna maskin bli ett bra flygplan för tjänsteresor.

Det fanns också en svensk världspremiär på plats. Det svenska planet "Black Wing" visades för första gången upp sig internationellt. Planet är i dag registrerat som ultralätt (UL) men är tillverkat för att i framtiden kunna få en LSA-certifiering.

Dock är det (som vanligt) en kostnadsfråga innan tillverkaren kan få det certifierat.

Tillbehör för FFK

Utöver flygplan och motorer så finns det mängder med tillbehör att känna och klämma på under mässan. Något som kan vara intressant för FFK:s egen verksamhet var en vingmonterad "pod" för infästning av kameror (totalt tre stycken). Företaget använde ett flygplan av typen Tecnam P92 JS som plattform och hade också ett i sin tillståndspliktiga verksamhet. Konceptet var smart då man på tio minuter kunde ta bort kamerorna och planet kunde användas i vanlig klubbverksamhet.

Det fanns också olika varianter på tankvagnar. Det kan på sikt bli ett större behov av någon liknande lösningar för oss då det måste finnas bränsle även på mindre flygplatser eller temporära start- och landningsområden.

För att skapa temporära startbanor med mörkermöjligheter såldes banljus som elförsörjdes med batterier som var lätta att sätta ut och hade trådlös tändning.

Det som är bra med en mässa av detta slag är att allt finns samlat på en plats. Dessutom tillkännages och lanseras ofta nyheter i Friedrichshafen. Europa har i Friedrichshafen en mässa som är minst lika viktig som flygmässorna i USA. 60 procent av alla LSA-plan som nyttjas i USA tillverkas i Europa. Europa har kunskapen! Det är bara lite regler som behöver förbättras innan vi är på motorvägen mot ännu större framgång.

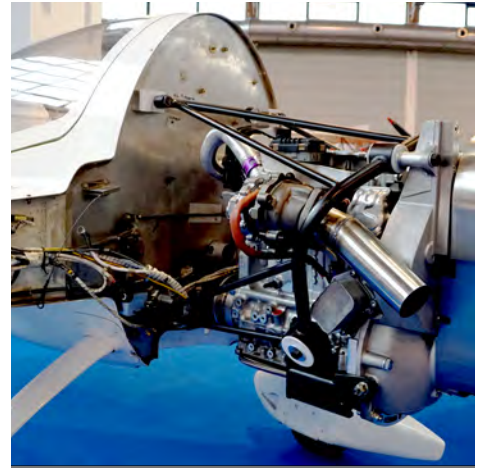
Text: Lars-Göran Johansson
Foto: Lars-Göran Johansson och
Dmitrij Karpenko



Ett svenskt flygplan, Blackwing, fick mycket uppmärksamhet på mässan. Håller specifikationen har vi ett snart svenskt flygplan i våra klubbar.



En mobil tank som kan dras efter vanlig personbil. Något liknande kan vara användbart för det civila och det militära försvaret.



Under mässan visade många flygmotorer. En intressant diesel kunde anpassas till ägarens behov och smak, från 130 hk till 200 hk.



En Tecnam P92 med monterad kamera-pod. Används i Italien i kommersiell verksamhet.



EASA:s chef Patrik Ky deltog under mässan och berättade om framtida lättnader för allmänflyget.



Flyg och miljö är två termer som sällan hörs i samma mening. En elektrisk gyrokopter från Cavalon svarade för motsatsen.



Diamonds monter var välbesökt. Inte så konstigt då tillverkaren visade upp den nya och mer rymliga DA 62. Flygplanet är en utveckling av populära DA 42 .



Flera flygplan lanserades med LED-lampor. Möjligheten fanns också för att byta ut på befintliga flygplan, exempelvis PA28.



En kamerapod för montering under vingen. Kamerorna tar cirka tio minuter att montera bort och planet kan sedan användas i klubben igen.



"80 knots, V1, rotate, V2, positive rate - gear up"
 Många av oss flygintresserade har hört uttrycken förut, men har du någonsin uttalat de själv och upplevt innebörden av dem? Har du någonsin drömt om att själv sitta i cockpit med 180 passagerare bakom dig i kabinen? Visste du att du kan få uppleva detta helt utan förkunskap och risker? Om inte, så häng med oss till simulatorföreningen Swesim i Stockholm!



Klockan börjar närma sig tre en måndag eftermiddag. Tvärbanan mot Sickla Udde rullar in och stannar vid hållplatsen Valla Torg i Årsta strax söder om Stockholm City. Solen skiner och humöret är på topp. Tre förväntansfulla Young Pilots-medlemmar möts upp utanför en lokal som lika gärna skulle kunna vara ett soprum, ja från utsidan i alla fall. Efter några minuter dyker det upp en kille som presenterar sig som Victor och tar oss in i byggnaden. Vi börjar vår visit i konferensrummet och redan här märks det att lokalen vi besöker är långt mer än vi kunnat ana från utsidan. I konferensrummet står några rader med flygstolar, hämtade från en gammal MD80 på Arlanda som ska skrotas. I mittgången står det en gammal cateringvagn som också är hämtad från ett gammalt flygplan. Vi slår oss ner och Victor börjar berätta om föreningen Swesim. Efter några minuter ansluter även hans kollega Jonas.

De berättar att Swesim är en ideell förening med cirka 200 medlemmar som startade 2006 i en lokal i Liljeholmen. Det hela började redan långt före det, hemma hos ordförande Daniel Mattson som fick en idén till ett projekt: Att bygga en fullskalig flygsimulator. I takt med att storleken ökade så ökade också behovet av utrymme och finansiering. Gänget bakom

simulatorn bestämde sig för att skapa en förening – Swesim. Föreningen växer nu för varje år som går och i dag har Swesim tre fullt fungerande simulatorer och ytterligare tre under utveckling.

Riktiga flygplansdelar

Swesim har både militära- och civilflygsimulatorer. På den militära sidan hittar vi J35J Draken och AJ37 Viggen som båda är i fullt flygande skick. På den civila sidan hitta vi en Piper PA-28, en Boeing 767-300ER (som båda är under utveckling) samt föreningens flaggskepp: En Boeing 737-800. Boeingsimulatorn som är den som används mest av medlemmarna och har kostat i särklass mest av de alla.

737:ans cockpit är en av de mest avancerade och verklighetstrognas bland simulatorer i världen. Swesim jobbar ständigt på att byta ut delar för att allt ska efterlikna en riktig cockpit som långt möjligt. Många av delarna i simulatorn är återanvända från numera skrotade flygplan och det senaste tillskottet är ett nytt gasreglage från en gammal Boeing 737 från Arizona, USA. Målet är att man inte ska känna någon skillnad från att sitta i en riktig cockpit på 11 000 meter, ja bortsett från att simulatorn inte rör på sig. Här hos Swesim tillåts alla vara precis så nördiga de vill!

Briefing före flygning

Utanför simulatortrum finns ett kontrollrum där en instruktör sitter och övervakar flygningen och kontrollerar så att alla system och datorer fungerar som dem ska. Det är härifrån som flygplanet tankas och fylls på med last och passagerare. Instruktören kan även ställa in alla tänkbara fel på flygplanet så att medlemmarna kan öva på vad man ska göra vid till exempel en brand i motorn eller ett plötsligt tryckfall i kabinen.

I det så kallade flight briefing-rummet förbereds alla flighter med 737:an. I rummet skapar besättningen sin färdplan genom att kolla upp rutt, det senaste vädret, bränsleförbrukning och allt annat som besättningen gör inför en riktig flygning. Swesim använder sig av mjukvara som är utvecklad för virtuell färdplanering och som även är tillgänglig för den som håller med flygsimulering hemma vid sin egen dator.

Här inne kan piloterna även skriva ut färdplanen på papper och ta med den in i cockpit. Väl inne i cockpit kan besättningen, precis som på riktigt, skriva ut det senaste vädret för flygplatsen som flygningen ska avgå ifrån och vädret på destinationsflygplatsen. En så kallad ATIS - Automatic Terminal Information Service finns också simulerad. Den berättar bland annat vilken landningsbana som just nu är aktiv på respektive flygplats.

Swesim växer snabbt

På den militära sidan hittar vi bland annat AJ37 Viggen. Simulatortrummet är från första början är en riktig Viggen-cockpit som skickades till Kanada för att göras om till simulator. Den har sedan använts inom det svenska flygvapnet för att träna till exempel bombfällning. I Viggen fungerar alla system och instrument precis som i 737:an vilket även det ger en väldigt verklighetstrogen upplevelse.

Målet och grundtanken med föreningen är att alla medlemmar ska kunna ta del av en väldigt verklighetstrogen flygmiljö till ett rimligt pris. Framtiden för Swesim är ännu inte helt glasklar.

Föreningen vill gärna utvecklas, skaffa fler medlemmar, byta ut fler delar i simulatorerna och göra flygningen så realistisk som möjligt. Swesim strävar efter exakthet. Men samtidigt så behöver föreningen tänka på ekonomin, marknadsföringen och hur



Jonas Bodell på Swesim visar upp arbetet med ett nytt throttlereglage som hämtats ur en riktig Boeing 737.



737-simulatortrummet är simulatorföreningen Swesims stora flaggskepp. Simulatortrummet baserar sig på en 737-800 med elektronisk instrumentering.

verksamheten ska växa. I takt med att verksamheten utvecklas behöver man snart en större lokal, speciellt om föreningen ska skaffa ytterligare en simulator.

Vill du som icke medlem prova på att susa fram lågt över trädkronorna eller flyga ner ett gäng glada turister till Mallorca? Det är fullt möjligt! På Swesim kan man nämligen köpa presentkort på AJ37 Viggen och Boeing 737-800 och få prova på tillsammans med en instruktör. Det går att läsa mer om alla möjligheter att prova på flygning på föreningens hemsida swesim.se.

När vi lämnar Swesim och far hemåt är vi alla tre på väldigt bra humör. Det är inte varje dag man fått landa en Boeing 737-800 på Landvetter i Göteborg!

Flygande hälsningar

Pontus Lindblom, Herman Munck och

Nils Babtist



CB-moln

En blix från klar himmel?

Mytologer, meteoroljurer och spåkärningar; ja meteorologer går under många påhittiga öknamn. Vi har nog alla svurit över väderprognoser som blivit fel och förbannat allt från väderleksrapporter på TV till TAF:ar på luftfartsverkets hemsida. Det är ju faktiskt inte så roligt att åka ut till stranden med tron om sol och blå himmel när det helt plötsligt kommer en regnskur. Allvarligare blir det om man överraskas i luften av ett åskoväder som "kom från klar himmel". Kan det verkligen vara så svårt för meteorologerna att göra skillnad på badväder och hagelskurar?

Som studerande meteorolog håller jag just nu på med ett arbete som handlar om svårigheterna i att göra prognoser för konvektivt väder. Det innefattar bland annat åskoväder vilket kan orsaka stora faror för flygtrafiken. Prognoser som slår fel kan göra att en pilot överraskas i luften och alla ombord utsätts då för fara. Med tanke på detta kan man tycka att prognoserna borde ha utvecklats och blivit mycket bättre än de är i dag, men utifrån det jag har upptäckt förstår jag nu lite närmre varför det inte alltid är så lätt. För att försvara mitt framtida yrke vill jag därför försöka förklara lite kortfattat vad som ligger bakom dilemmat.

Flygfaror

Åskmoln är en variant av bymoln som i sig är den svenska benämningen på cumulonimbus och förkortas CB. Egentligen är det inte just åskan, eller rättare sagt blixten, som är så farlig, utan faktum är att CB-moln kan föra med sig en stor mängd andra faror som är desto värre. Om vi skulle titta inuti ett CB-moln skulle man hitta starka upp- och nedåtvindar. I riktigt kraftiga åskoväder kan dessa vindar orsaka så pass svår turbulens att inte ens stora passagerarplan kan flyga igenom dem. Dessutom är risken för isbildning inuti ett CB oerhört stor. En pilot som opererar enligt

VFR-regler får (som tur är) inte flyga genom moln, men just CB-moln är förrädiska på det viset att piloten inte ens går säker om han eller hon håller sig utanför dem.

Runt omkring CB-celler ser det lugnt ut, men även här kan piloten träffa på måttlig turbulens och bör därför hålla ett avstånd på minst tio nautiska mil om möjligt. Att flyga under ett CB-moln är ännu värre. Först och främst vill man inte gärna hamna i de kraftiga regnskurarna som CB-moln i regel för med sig, eftersom sikten i dem oftast är minimal. Även snöbyar och hagel är möjliga nederbördsvarianter från CB. Den största faran är dock de kraftiga nedåtvindarna som under molnet kan vara så starka att ett flygplan på låg höjd riskerar att tvingas ner i marken. De flesta har nog hört talas om microbursts som dels innebär starka vindbyar men också plötsliga ändringar i vindriktning som kan orsaka att en pilot helt tappar kontrollen av flygplanet. Dessa kan sträcka sig ut till tre nautiska mil från molnets centrum.

I stora drag kan man helt enkelt säga att man alltid bör undvika CB genom att flyga runt molnen god marginal. Det är oftast inga problem att upptäcka dem då molnen i de flesta fall tornar upp sig i sin mörka och jättelika skepnad på himlen. Har man otur kan CB-molnen dock dölja sig bland andra moln. Det är lätt att missa om

flygplanet till exempel befinner sig under ett molntäcke. Av denna anledning är det vid dagar då det är molnigt särskilt viktigt att leta efter tecken på CB-verksamhet i området.

Väderkartor och prognoser

SWC-kartor och METAR fungerar väldigt bra som indikatorer på hur väderläget ser ut och bör alltid användas strax före flygningen. Däremot är det viktigt att ha i åtanke att METAR bara är en observation och att det vädret redan har ägt rum. SWC-kartan utfärdas tre timmar före giltighetstiden men uppdateras sedan inte förrän tre timmar efter giltighetstiden igen. Därför är det också alltid viktigt att besättningen precis innan flygning även tittar på hur prognoserna ser ut.

Till detta kan man använda sig av TAF-prognoser, men de kan man bara lita på om man ska flyga från eller precis i närheten av en flygplats till vilken det publiceras TAF. I annat fall kan man exempelvis använda låghöjdsprognoserna (LHP) som även de hittas på LFV:s hemsida. Nackdelen med dessa prognoser är att de inte är lika detaljerade som observationerna och kan ofta kännas diffusa och väldigt garderade. Det beror på att väder är långt ifrån helt förutsägbart och en mängd antagandet och datorberäkningar ligger bakom prog-

noserna. Osäkerheten är dock särskilt märkbar under dagar med aktiva CB, vilket grundar sig i att de uppkommer vid konvektivt väder.

Konvektion

Konvektivt väder uppstår när luften är instabil och vill stiga uppåt. Var luften kommer ifrån och hur mycket solinstrålning som når marken påverkar denna process. Kommer luften från nordligare breddgrader är den ofta kallare än marken, vilket orsakar att luften värms upp i de lägre skikten. Eftersom varm luft stiger så börjar det då bildas turbulenta strömmar med luft som här och var tar sig uppåt. Konvektion är vanligast på sommarhalvåret eftersom processen förstärks av mycket solinstrålning som värmer marken ytterligare.

När de turbulenta strömmarna stiger kyls luften. Vid en viss temperatur (daggpunkten) kan luften inte längre bära på all den vattenånga som den innehåller, och det bildas moln. Vissa dagar skapas bara små cumulus (vackert-väder-moln) och det är fint väder hela dagen. Andra dagar kan det börja på samma sätt, men molnen (som även kallas celler) fortsätter sedan att växa på höjden och blir större och större. Vissa av cellerna kan ha så kraftiga uppströmmar att molnen växer ända upp till cirka tio kilometers höjd. Ett fullt utvecklade CB har då bildats.

Meteorologens dilemma

En meteorolog kan ganska lätt förutse om vädret kommer att vara instabilt eller inte, och på så sätt kan de ganska tidigt, åtminstone ett par dagar innan, göra en prognos som säger att det kommer bildas konvektion över ett ungefärligt område. Meteorologen kan också bilda sig en hyfsat bra uppfattning om hur mycket de konvektiva molnen kan tänkas växa, vilket framför allt beror på hur atmosfärens temperatur och fuktighet förändras sig med höjden. Ser meteorologen att det finns möjlighet för fullt utvecklade CB att bildas så kan han eller hon, beroende på hur goda dessa möjligheter verkar vara, även ge en prognos som talar om att det finns en risk för skurar i området och ibland också varna för åska.

En meteorolog kan alltså förutse förekomsten av CB och åska över ett stort område ganska väl. De vet att det kommer



CB-molnen är i sig inte svåra att prognosera. Istället är det molnens geografiska positioner som är kniviga att räkna ut. Molnets uppkomst beror på många komplicerade och kaosartade faktorer som de nuvarande modellerna inte förmår att exakt simulera.



Den största faran från ett CB-moln är inte regnet, utan de kraftiga nedåtvindarna i molnets närhet. Dessa kan sträcka sig ut till tre nautiska mil från molnets centrum.

bildas celler, och ungefär hur många celler som kommer att bildas. Svårigheten ligger istället i att förutsäga uppkomsten och beteendet av enstaka celler. De turbulenta strömmarna som bildas av konvektion är närmast slumpmässiga och det är extremt svårt att säga exakt var och när en cell kommer att bildas, eller vilka cumulus-moln som kommer att växa till CB. Dessutom är CB-celler väldigt kortlivade (en till två timmar) vilket gör det ännu svårare för prognoserna att "pricka rätt".

"Växlande molnighet"

På grund av dessa anledningar är det väldigt svårt att ge bra lokala prognoser vid konvektivt väder. Ett CB med regnskurar som meteorologen trodde skulle hamna över Örebro, skulle lika gärna kunna visa sig hamna över Västerås och där förstöra det man trodde skulle vara en solig dag. I så fall skulle både invånarna i Örebro och Västerås klaga på att prognosen var felaktig. Därför väljer meteorologerna istället att använda uttryck som "växlande

molnighet" och "lokala regnskurar" över mycket större områden. Det kan tyckas irriterande att ständigt höra dessa klyschor, men det blir tyvärr inte bättre. På grund av osäkerheten i position och tidpunkt slår detaljerade lokala prognoser nämligen fel så pass ofta att det är lika bra att utelämna detaljerna.

Så nästa gång du ska ut och flyga, ta en titt på både observationer och prognoser så kort inpå flygningen som möjligt och leta särskilt efter tecken på CB-aktivitet. Verkar det vara mycket CB i området bör du undvika att flyga, men är det enstaka celler som syns ordentligt kan du ge dig ut ändå så länge du är försiktig. Det är inte lönt att försöka ta reda på hur vädret kommer utvecklas vid en viss position, så se till att du har tillräckligt mycket bränsle för att kunna landa på en annan flygplats om det skulle behövas. Till sist, visa respekt inför allt som liknar CB-moln och håll dig på ett rejält avstånd!

Text: Ingela Leffler
Studering meteorolog och pilot i FFK

Premiär för Borlänges Runn Fly-inn!



Jag stod på plattan utanför motorflyghangaren, solen sken i mitt ansikte och himlen var klarblå. Jag blickade ut över Dala Airports drygt 2 300 meter långa asfaltsbana och möttes av en ovanlig syn i förlängningen av bana 32. Där låg inte bara ett flygplan på final, utan det var flygmaskiner på både tur två, tre och fyra för landning. Det var dags för Runn Fly-inn!

En av medlemmarna i Borlänge Flygklubb tog i slutet på 2014 det roliga initiativet till att idogt hålla en landningsbana på sjön Runn mellan Falun och Borlänge plogad. Banan användes flitigt av klubbens flygplan under de fina vinterdagarna, så flitigt att en av klubbens flyglärare kläckte idén om ett Fly inn på tidigare nämnda plats.

En planeringsgrupp utsågs och vi började genast planera! Dagarna flöt på och vi styrde upp logistiken. För varje dag som gick fick vi mer och mer koll på hur dagen skulle utformas. De frågetecken och funderingar som kom upp under arbetets gång löstes och kvicksilvret såg ut att hålla sig stadigt under nollan – allt såg riktigt lovande ut!

Men tyvärr kom värmen lite tidigare än vi planerat, och den annars så fina isen började bli lite för tunn för att klara av de inflygande flygplanen. Som tur var så hade vi en reservplan, som nu blev verklighet, nämligen vårt eminenta flygfält.

Studsmattan redo

Evenemanget närmade sig med stormsteg och till slut var dagen äntligen kommen!

Det var med förväntansfulla steg vi klev in på flygklubben på morgonen den 15:e mars. Allt lutade mot att det skulle bli en riktigt bra dag.

Redan innan lunch började de första flygplanen att anmäla sig på frekvensen. Det var allt från kortväga registreringar som SE-KUD från Ludvika Flygklubb, till långväga från bland annat Aeroklubben i Göteborg och deras SE-GYX. Vi fick se både vanliga och desto mer ovanliga flygplanstyper, allt från Cessna 172 och Piper PA-28 till SAAB 91 Safir, Luscombe 8 och olika versioner av Jodel.

De besökande under dagen var mestadels luftburna, men även bilparkeringen var full. Många hade kommit för att titta på de många intressanta flygplanen och för att njuta av atmosfären. Självklart hade vi även tänkt på våra yngre besökare: Studsmattan var monterad och glassboxen fylld. Alla var nöjda och glada!

Dala International Airport

Efter att ha stått på backen i det vackra vädret en hel dag och tittat på alla flygplan, kunde jag inte göra annat än att ta en liten tur i flygklubbens motorseglare på eftermiddagen. Jag måste säga att det var en riktig fröjd att titta på vårt flygklubbsområde från ovan. Att se så många flygplan och så mycket folk, det gjorde mig stolt över att få varit en del av arrangemanget!

Tilläggs bör att saken inte blev sämre när alla skulle ta sig hemåt igen, när luft- rummet och frekvensen fylldes av flygplan

med destinationer i de flesta av väderstreck... Ett tag kändes Dala Airport som en riktig "storflygplats". Det var en härlig känsla som infann sig!

Vid ett sådant här evenemang krävs självklart också en huvudansvarig. Hos oss var det en av flygklubbens flyglärare och eldsjäl, Anders Haglund. Här följer hans tankar kring evenemanget:

– På fredagen började väderprognoserna se riktigt lovande ut för lördagen med ett stabilt högtryck över nästan hela Norden. Lördag morgon gav också precis som prognosen lovat nästan vindstilla och strålände solsken. Under morgontimmarna fick vi ganska många telefonsamtal från norr och söder med förvarning om att flygmaskiner var på ingång. När dagen var över kunde vi summera tolv flygplan med viss tyngdpunkt från Västergötland vilket är otroligt roligt. Vi hade förmånen att SVT var med och filmade, intervjuade och flög under fyra timmar, vilket resulterade i ett riktigt bra reportage på 90 sekunder. Sammanfattningsvis så var det riktigt roligt att kunna arrangera ett Fly-inn så tidigt på säsongen där så många dök upp. Det ger oss råg i ryggen för att återkomma med ett arrangemang nästa år igen."

Slutligen vill jag bara, å flygklubben och planeringsgruppens vägnar, tacka alla som besökte oss!

Till er som inte var med i år: Välkomna 2016!

Text: Staffan Eriksson

Foto: Claes Eriksson

FFK Profilprodukter

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom kärstaben? Gå in och beställ i vår webbutik (ffk.se/butik). FFK har inget vinstsyfte med försäljningen utan strävar efter att hålla lägsta möjliga pris. Därför säljs produkterna enbart till medlemmar. Aktuella priser maj 2015. Porto och emballagekostnad tillkommer. Vi reserverar oss för att den önskade varan kan ta slut.



VÄSKA
50 kr



BADLAKAN
150 kr



KALENDER 2015
30 kr



NYCKELRING
5 kr



NYCKELBAND
Young Pilots eller FFK
5 kr



LINJAL
För navigationsplanering
10 kr



KLOCKA FLYGPLAN
Flnns i guld- och silverfärg
100 kr



KEPS
50 kr



TYGVINGE YOUNG PILOTS
10 kr



LÅGFLYGVINGE HV
M90-grönt märke för piloter
inom Hemvärnet.
10 kr



LÅGFLYGVINGE
Lågflygvingen får endast bäras av pilot som
genomfört godkänd lågflygutbildning i FFK
10 kr



FFK T-SHIRT
Stl. S-XXL
60 kr



YOUNG PILOTS T-SHIRT
Svart, stl. S-XXL
60 kr



YOUNG PILOTS T-SHIRT
Vit, stl. S-L
60 kr



SKJORTA
Stl. 15"-17,5"
200 kr



REFLEXVÄST
Young Pilots eller FFK
30 kr



M/87 NATOTRÖJA
Stl. S-XXL
300 kr - 450 kr



FIG-Tröja
Dragkedja, stl. S-XL
350 kr



FIG-Tröja
Överdrag, stl. S-XXL
250 kr



FFK-JACKA
Stl. S-XXL
300 kr

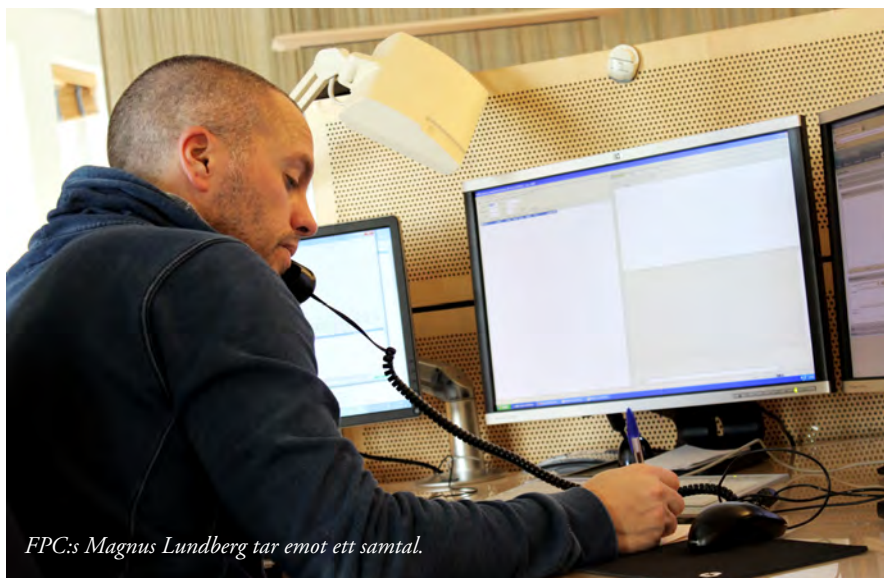


YOUNG PILOTS-JACKA
Stl. S-L
300 kr



Flight Planning Centre

Sommaren väntar och snart inleder vi flygsäsongen på riktigt! Vem är rösten på andra sidan telefonen, den dagen då solen skiner och färdplanen snabbt ska skickas in? Flight Planning Centre bjöd in FFK-Nytt på ett gemytligt besök för att diskutera allmänflyg, flygsäkerhet och gemensam utveckling av färdplaneringsservicen.



FPC:s Magnus Lundberg tar emot ett samtal.

Värkänslorna hänger varma i luften när jag svänger in på Benstocksvägen på Arlanda. Här, invid tröskeln på bana 01 höger och skyddat i ett av de få bevarade skogspartierna på Arlandaområdet, ligger den svenska flygledningscentralen för mellersta och norra Sveriges kombinerade luftrum. I vardagligt flygspråk känner de flesta piloter till flygledarna på kontrollen under anropsnamnet "Sweden Control". Tillsammans i samma lokal sitter även flygledarna för några terminalområden och en del annan stödpersonal för flygkontrollenheten.

Själva flygledningscentralen delar byggnad med flera andra flygrelaterade organ, bland annat en del av den viktiga simulatorskolningen för flygledare. Men mitt mål för dagen är Flight Planning Centre – den svenska pilotens primära informations- och stödkanal inför flygning.

Service dygnet runt

För att vara ett tidningsreportage har planeringen inför mitt besök på FPC gått oerhört snabbt och enkelt. Normalt krävs för journalistbesök av denna typ en längre förklaring om syftet för artikeln. Men personalen på FPC har varit gediget och djupt positiva inför varje aspekt

Vänster sida: Flight Planning Centre handlägger och stöttar färdplanering och briefing för svenska piloter. FPC är till exempel ansvariga för att se till att pilotens inskickade färdplan formateras och skickas vidare till flygkontrollenheterna runt om i landet.

Resultatet blir en så kallad "strip", som här ses i digital form. Dessa strippar underlättar och förenklar kontrollen på flygningar som sker i Sverige.

Foto: LFV

av besöket – från det korta inledande samtalet på det vanliga numret (som piloter annars använder för flygoperationella frågor) till den officiella inbjudan från ledningen. Det är tydligt att FPC känner till Frivilliga Flygkåren väl, men också att man har ett stort intresse att få visa vilka som sitter på andra sidan telefonen, och hitta nya och positiva utvecklingsmöjligheter tillsammans med allmänflyget.

På plats arbetar denna vardagsmorgon fem personer. Skiftbyten sker löpande med ny personal som byter av varandra informellt under dagen. Skiftledaren Victor Zereba fördelar de olika "positionerna" och leder arbetet.

– Totalt är vi 44 personer som arbetar på FPC. Det inkluderar ledningen. Normalt

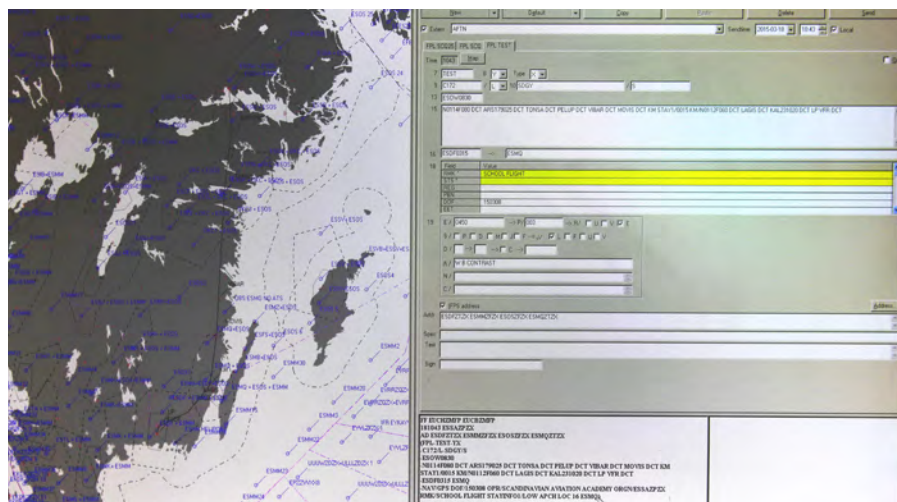
är vi två till sex eller sju personer som arbetar härinne åt gången, och vi är som mest på sommaren när det är mycket VFR-flygning. Vi har alltid öppet H24 (dygnet runt) så det blir också en del nätter och cirka var tredje julafton.

FFK välkänt

FPC har många olika uppdrag. Det kanske vanligaste och tydligaste för allmänflygaren är färdplanshanteringen. Via telefon och på webben kan färdplaner lämnas in och även aktiveras (om start sker från ett okontrollerat falt). FPC ansvarar därefter för att skicka informationen vidare till flygledningsorganen runt om i Sverige och Europa, vilket resulterar i att flygningens rutt automatiskt skickas till flygtornet (på en så kallad "strip", som kan vara fysisk eller digital).

Men utöver färdplansadministrationen är FPC också ett stöd i briefing och väderhantering. Hit kan piloter och flygbolag vända sig för att få anpassade väderbriefingar och information om eventuella aktiva restriktionsområden. Det går också att ringa FPC med mer allmänna frågor. Till exempel är det möjligt att få telefonnumret till flygtornet runt om i Sverige, eller få information om en flygplats öppettider från AIP. FPC kan även bistå med information om upprättade och aktiva R-områden.

Skiftledare Victor poängterar dock att även om FPC kan ge information om aktuella NOTAM och restriktionsområden, så är det fortfarande ofta ett krav att få en klarering för att passera genom R-områden från vederbörande flygledningsorgan. ▶

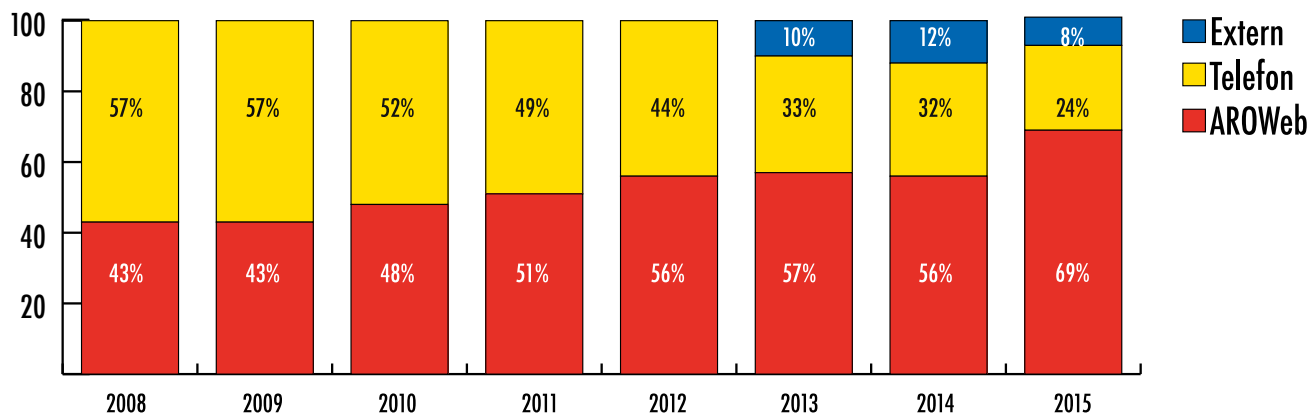


FPC:s datorsystem ger en grafisk bild av den inskickade färdplanen. Det underlättar vid telefonsamtal och adressering. Färdplanens rutt visas på en karta, och skickas vid behov till de relevanta flygledningsorganen som berörs av ruten.



FPC buserar på Arlanda, i samma byggnad som flygtrafikledningen på Sweden Control. Normalt arbetar tre till sju personer på kontoret åt gången.

Andel färdplaner inskickade på internet, telefon och från utomsvenska externa källor



Att FFK har en naturlig plats på FPC är tydligt. Victor visar mig det färdplan-system som personalen använder sig av, och plockar fram flera lagrade mallar för sjöbevakning runt om i landet. I menyn "FFK Sjöbevakning" finns det en mängd förprogrammerade ruttor som används av sjöbevakningspersonalen runt om i landet. På så sätt kan piloterna enkelt ringa in och få färdplanen skickad, med fördelen att flygledningspersonalen också får samma färdplan varje gång. Det underlättar samarbetet mellan besättning och flygledning.

Webben ökar

De olika uppdragstyperna yttrar sig också i FPC-personalens positionering i rummet. Primärt hamnar jag i diskussion med Magnus Lundberg, som just gått på tjänsten som FDO. FDO står för Flight Data Operator, och det är Magnus uppgift att övervaka aktiverade färdplaner, mottaga stängningsmeddelanden från piloter som landat på okontrollerade flygplatser och larma om någon färdplan inte stängs som planerat.

Varje färdplans beräknade landningstid baseras på den tid som piloten eller flygledningen rapporterat som starttid, följt av den beräknade flygtiden angiven i färdplanen. Utöver denna tid ges ett spelrum

på 30 minuter innan färdplanen markeras som röd i Magnus lista. En rödmarkerad färdplan innebär att Magnus tar kontakt med räddningscentralen i Göteborg, som därefter försöker ringa upp piloten eller kontakta någon som kan kontrollera om flygningen avslutats väl. Om så inte är fallet kommer räddningstjänsten att kontaktas för att påbörja ett eftersök.

Denna uppföljning kan vara livsavgörande, speciellt vid flygning vid okontrollerade fält eller i fjällområdet. Själva färdplansinlämningen har också underlättats under åren, främst tack vare det webbaserade systemet på aro.lfv.se. Det visar sig tydligt i FPC:s egen statistik. I dag skickas närmare 70 procent av alla färdplaner direkt på webben, ofta med hjälp av lagrade mallar som piloterna själva har skapat.

Medarbetare med flygledarerfarenhet

Det blir lätt mycket byråkrati och tekniska diskussioner när färdplanssystem och flyginformation ska förklaras. Men för piloter är det ännu mer värdefullt att få ett ansikte på de många röster som befinner sig på andra sidan telefonluren.

Personalen på centralen är en erfaren skara. De flesta har arbetat inom flygväsendet i många år. Flera av de närvarande

denna morgon började sin bana som flygledarassistenter runt om i landet, både på "Sweden Control" men också i de många flygtornen. Det finns därför en stor förståelse för flygning ur ett direkt praktiskt perspektiv bland medarbetarna.

Nyanställningar har varit fåtaliga de senaste åren. Den nyaste medarbetaren började 2008. Anledningen till den låga personalomsättningen uppges vara en trevlig och utvecklande arbetsplats. FPC-personalen trivs med sitt jobb och det märks på stämningen inne på centralen. Skratt varvas med våra engagerade och djupt intresserade diskussioner om regler, flygsäkerhet och framtiden. Jag blir kvar en bra stund (kanske lite oförsämligt länge) i djupa diskussioner, där vi bland annat hinner nysta upp några missförstånd och bringa lite klarhet i flera frågor, innan det är dags att bege sig hem.

Lunchen är snart slut och utanför skiner vårsolen. Vädret är så bra det kan bli. Snart är VFR-trafiken igång överallt i Sverige, och en intensiv eftermiddag väntar på Flight Planning Centre.

Text och foto: Martin Trankell



Vad händer med en inskickad färdplan?

1. Färdplanen tas emot av FPC, främst via AROWeb men också via telefon.
2. Informationen kontrolleras av personalen på FPC och korrigeras vid behov. Om det är större förändringar som behöver kontrolleras ringer FPC upp piloten.
3. Färdplanen "adresseras" till de flygledningsorgan som flygningen kommer påverka. Detta görs manuellt av personalen på FPC. Exempelvis kan adressen bli "ESMMZFZX ESMQZTZX" vilket betyder att Malmö flygområde (ESMM) och tornet på Kalmar (ESMQ) berörs av flygningen.
4. När FPC har färdigställt färdplanen skickas den vidare. Piloten får ett godkännande på SMS eller via internet. Samtidigt skickas färdplanen ut till de flygledningsorganen i landet som adresserats.

Värt att notera är att informationen om exempelvis bränsletillgång, räddningsutrustning och färg på flygplanen inte skickas vidare till flygledningen. Denna information stannar hos FPC till dess att det eventuellt blir tal om ett nödläge. I detta läge kopplas räddningscentralen i Göteborg (JRCC) in och får då all relevant information direkt av FPC.

Aktivering av färdplan på okontrollerat fält?

Att starta och operera ensam på ett okontrollerat fält innebär vissa risker. Om ett haveri sker och flygningen saknar uppföljning kan det ta lång tid innan hjälp anländer. Att aktivera färdplanen på telefon innan start ger uppföljning för hela flygningen, och är en tjänst som FPC kan bistå med.

- VFR-färdplaner kan utan problem aktiveras per telefon innan start från ett okontrollerat fält. Piloten ringer då på det vanliga telefonnumret 08-797 63 40 och anger starttid.
- Aktivering av IFR-färdplaner går också bra när start sker från okontrollerad flygplats. Eftersom landning enligt IFR måste ske på öppen flygplats stängs alltid en IFR-färdplan av flygledningen på den flygplatsen.

Att skicka färdplaner över internet

Att skicka färdplaner över AROWeb har blivit enklare med åren. Färdplansblanketten är interaktiv och självförklarande, vilket underlättar när formateringen ibland är knepig och byråkratisk. Det går även att spara mallar för flygplan och flygrutter (som också går att kombinera för att skapa flygrutter), vilket gör det enklare att snabbt skicka in färdplaner.

AROWeb kräver inloggning för att kunna skicka färdplaner, men väder och NOTAM är tillgängligt utan att logga in. Ett konto skapar du dock snabbt och enkelt direkt genom att välja användarnamn och lösenord. Kika in på aro.lfv.se för att testa själv.

Som regel är det alltid bra med en påminnelse om telefonnumren till Flight Planning Centre. Att avsluta färdplan ska göras på ett av två specifika nummer. Stockholm AOR (Area Of Responsibility) har hand om mellersta och norra Sverige och Malmö AOR den södra delen.

Notera att alla andra frågor, exempelvis inlämning av färdplan, briefing och aktivering av färdplan ska ske på det vanliga numret 08-797 63 40



www.aro.lfv.se
www.lfv.se

Avsluta färdplan:
Stockholm AOR 08-585 545 05
Malmö AOR 040-50 16 05



Lars Andersson i luften med FFK sedan 1963

När Frivilliga Flygkåren grundades i början av 1960-talet var det många unga "pojkspolingar" som platsade in i länsorganisationerna. Pionjärandan var stor och atomkrigets hotande skugga låg tät över verksamheten. Lars Andersson har varit trogen medlem i Frivilliga Flygkårens Södermanland under samtliga år, varav över två decennier som länsflygchef. Här berättar Lars mer om hur vindarna (och flygverksamheten) förändrats genom åren.

Mellan 1945 och 1960 hade tankarna på en civil flygkår varit under stadig uppbyggnad, för att 1961 mynna ut i bildandet av som kom att bli Frivilliga Flygkåren. Den nytillsatta ledningen ålades att snarast möjligt upprätta 28 flyggrupper i de då 24 svenska länen. Det var ingen liten uppgift – Civilförsvaret ville etablera ett tiotal färdigutbildade och insatsberedda piloter i varje flyggrupp inom några få år.

Lars Andersson, uppväxt i Nyköping, hade som pojke börjat segelflyga i mitten av 50-talet. När det 1962 blivit dags att starta upp den frivilliga flyggruppen i Södermanland hade Lars hunnit bygga på med motorflygcertikat. 24 år gammal deltog han vid det första och grundläggande mötet för länets första flyggrupp. Ett

informationsmöte anordnades på Brandholmen/Nygefältet, och Lars utsågs (tack vare sin bakgrund från Ljungbyhed) till förste flygförare.

– På den tiden var många jämgamla med mig. I början var vi cirka 10 piloter, de flesta i åldern 25 till 30 år. En 40 åring ansågs gammal. Vi hade mycket trevligt tillsammans, inte minst på kvällarna...

Den första övningen anordnades i Katrineholm år 1963 och drog till sig en stor skara deltagare. Ett tiotal flygplan deltog, vilket ansågs mycket i en tid när flygplansflottan i stora delar var föråldrad och undertrustad. I varje flyggrupp fanns en länsflygchef, en gruppchef och ett antal förste flygförare. Utöver kärngruppen fanns reserver i form av andre flygförare (normalt piloter med mindre erfarenhet). Dessutom var mekaniker, signaltekniker, bilförare och MC-ordonnanser kopplade till grupperna.

Kärnvapenhotet

I tidens anda svävade kärnvapenhotet över hela det svenska samhället. Flyggruppen var direkt underordnad försvarsenheten på Länsstyrelsen. Uppdragen bestod till stor del av förberedelser inför radioaktivitetmätning (radiakindikering) men också

rekognoscering av regionala utrymningsvägar från tätorterna i länet, inför väntade flyktingströmmar. Ibland deltog Artilleriflygskolan (som var baserad på Nygefältet i Nyköping) vid övningarna tillsammans med FFK i Södermanland. Flygplanen som nyttjades var framför allt PA 28, Cessna 150 och Cessna 172. Även några PA 22 Colt och PA 18 Cub deltog under övningarna.

– På övningarna, oftast tvådagarsövningar, var vi i början förlagda i armétält på flygstråket i Katrineholm. Under övningarna deltog även civilförsvarschefer från länets större kommuner, polischefer och bilkårisiter. Utspisning ordnades genom personal från lottakåren. Vid senare övningar ökade kraven på komfort, och vi bodde då på Stadshotellet i Katrineholm där middagarna avåts i fina matsalen.

På den här tiden var organisationen mycket lösare än i dag. På frågan om vad utbildnings- och uppdragsplanen bestod av skrattar Lars lite, och skakar på huvudet.

– Nej, nej, nej. FFK driftshandbok fanns ännu inte vad jag kan minnas. Färdplan skrevs ofta baserad på Artilleriflygskolans rutiner. Vi rapporterade händelser, till exempel utlagda dukmål, på civilförsvarsradion. Vi kastade rapporthylsor – ett myck-

et uppskattat övningsinslag.

Övningarna utvecklades under de kommande åren till att också infatta havsövervakning och ytterligare samarbete med fler samhällsorganisationer än Länsstyrelsen. I samband med detta ökade också inströmningen på nya flygplan. På 70- och 80-talet ökade importen av flygplan till Sverige och det blev en nära anknuten ökning av antalet certifikatinnehavare. I samband med att flygklubben i Nyköping fick bättre flygmaskiner började därför även de lite äldre ta certifikat. Det ledde till en situation där Lars unga generation, som startat upp flygverksamheten i länet, fick ta ledningen tillsammans med den äldre generationen flygare som nyligen börjat flyga i FFK.

Kungauppvisning

Det var inte bara flygplanen och piloterna som utvecklades under de första årtiondena – utan också utrustningen, organisationen och flygmetodikerna.

– Navigering skedde uteslutande med karta och kompass. I början på 60-talet började VOR instrument förekomma i klubbflygplan. NDB/ADF fanns tidigare. Det var inte tal om några iPads! I takt med att utvecklingen gick vidare så kom även DME-fyrar upp. Själva flygningen var inte lika uppstyrd som nu. Vi flög lokalt och VFR minima framstod inte lika viktigt på den tiden. Organisationen i sig var också utspridd. I dag känns det mer välorganiserat. Datorer och den naturliga sammankopplingen gör att man har bättre koll på folk. Organisationen är större i dag med FIG, SIG, Hv och så vidare.



Lars Andersson (i mitten) tillsammans med rotelkamraterna Leif Naessén (t.v) och Rune Leindahl (t.h) i samband med kungauppvisningen över Malmahed.

På 1970-talet uppstod ett behov av en uppvisningsgrupp i länet. Detta gällde speciellt inför ett kungabesök på Malmahed (Malmköping). Dåvarande kårchefen Hans Andersson beviljade ett extra övningsinslag för ändamålet. FFK i Södermanland skapade en tregrupp som blev länets uppvisningsgrupp. Lars var såklart med och flög.

– Vi tränade intensivt i olika formeringar. Efter start från Brandholmen kunde vi stiga i tät formation genom moln ut över havet för att inte bullerstöra, normalt med två stycken PA 28 och en PA 32. Avstånd mellan flygplanen skulle vara en spännvidd, varken mer eller mindre. Se till att ni håller avståndet ordentligt mellan flygplanen, sade kårchef Hans Andersson till oss då. Vid

kungauppvisningen byttes vår PA 32 mot en Safir som avslutade enskilt med ett avanceprogram över heden. Gruppen framträdde därefter vid olika tillfällen, till exempel vid den stora invigningen av civila Skavsta Flygplats.

Haverifritt

Under alla sina år i FFK har Lars flugit som aktiv medlem i alla de olika civila flyggrupperna som funnits, som i dag går under namnet Flyginsatsgrupper. Han har varit länsflygchef i närmare 30 år. Nu är han ensam kvar från kärngruppen som var med och startade FFK Södermanland på 60-talet. Under våren har Lars stigit ned från Flyginsatsgruppen och är nu istället med i Resursgruppen, där han stöttar nya intresserade piloter som vill hjälpa till i FFK.

– FFK har varit någon sorts parallell flygning på klubben, och av stor vikt för flygklubbarna. Det är ännu mer sant i dag när timpriset är som det är. Flygplansflottan är återigen föråldrad. Förr i tiden fanns det mycket gammalt också, med till exempel Colt och Auster.

Trots över 50 år av tjänst i FFK har Lars aldrig drabbats av något allvarigare.

– Sammanfattningen av olyckor och incidenter under dessa mer än 50 år är ganska kort – vi flög utan haverier. Självt har jag drabbats av landningsställ som krånglat någon gång, endast två gröna inför landning, men det ordnade sig efter lite ören flygning före landning.



Södermanlandspiloterna samlade under en övning i maj 2001

IFR mot VFR

Varför flyger IFR-trafik till okontrollerade flygplatser där det förekommer VFR-trafik? Och vad gäller egentligen vid flygning nära moln i okontrollerad luft? Flygning enligt instrumentflygregler ökar i Sverige och spås få extra växtnäring när fler piloter införskaffar den nya behörigheten Enroute-IR.

Sverige är ett land där IFR-flygning normalt förknippas med den tunga flygtrafiken på höga höjder och i den kontrollerade luften kring våra största flygplatser. Samtidigt är vi på väg in i ett sorts paradigmskifte. Den nya behörigheten "Enroute IR" kommer att öppna dörren för enklare IFR-flygning på sträcka emellan flygplatser. Dessutom har IFR-skolning och övrig privatflygning ökat under de senaste åren. Mälardalsregionen och Västkusten är två "hotspots" där det snurrar en hel massa flygmaskiner emellan flygplatserna, både kontrollerade och okontrollerade, på IFR-färdplaner.

För VFR-flygaren kan det ibland bli ett stressmoment med IFR-trafik. Vad gäller egentligen om ett IFR-flygplan gör en instrumentinflygning på ett okontrollerat fält där det också förekommer VFR-trafik? Får IFR-trafik ens uppträda i okontrollerad luft? Om du är VFR-pilot och undrar vad som faktiskt gäller, häng här med på en förklaring i IFR-flygarens värld. På vägen kan vi finna större förståelse för vårt gemensamma uppträdande i det somriga lufthavet ovanför Sverige under 2015!

IFR tillåtet i okontrollerad luft

När sommaren knackar på dörren gnuggar alla IFR-piloter sin händer varma. Nu kryper nollgradersisotermen uppåt. Min IR-lärare hävdade bestämt att det inte är sommar innan "nollan" är över flight level 100!"

Nollgradersisotermen är den höjd där temperaturen är nollgradig. Det innebär att höjderna över nollgradersisotermen är minusgradiga. För IFR-piloten innebär minusgrader en risk för isbildning, vilket förhindrar i princip all flygning med våra mindre flygplan som normalt saknar avisningssystem.

När "nollan" är över 10 000 fot uppstår äntligen möjligheten att flyga enligt instrumentflygreglerna i moln, även i våra små flygklubbsflygplan, på alla normala flygnivåer. Isbildningsrisken är borta och (utöver inbäddade CB-moln) är det få väderfenomen som kan ställa till det för flygning. Följden blir en kraftig ökning av antalet IFR-flygningar under sommarhalvåret.

Att flyga IFR innebär inte att flygplanet måste operera i kontrollerad luft. Regelverket är ganska tydlig på den här punkten, och beskriver att all flygning som sker i okontrollerad luft, med en höjd på minst 1 000 fot över det högsta hindret kan anses IFR om befälhavaren planerat för en IFR-flygning.

Rent hindermässigt är det inte så svårt att acceptera. 1 000 fot ger en marginal till hinder från marken. Men regeln genererar några speciella effekter när luftrummet delas med annan trafik som flyger visuellt.

Avstånd till moln

Jag och en av mina elever var förra sommaren ute och flög IFR i en Cessna 172 i Mälardalsregionen. Flygningen skedde

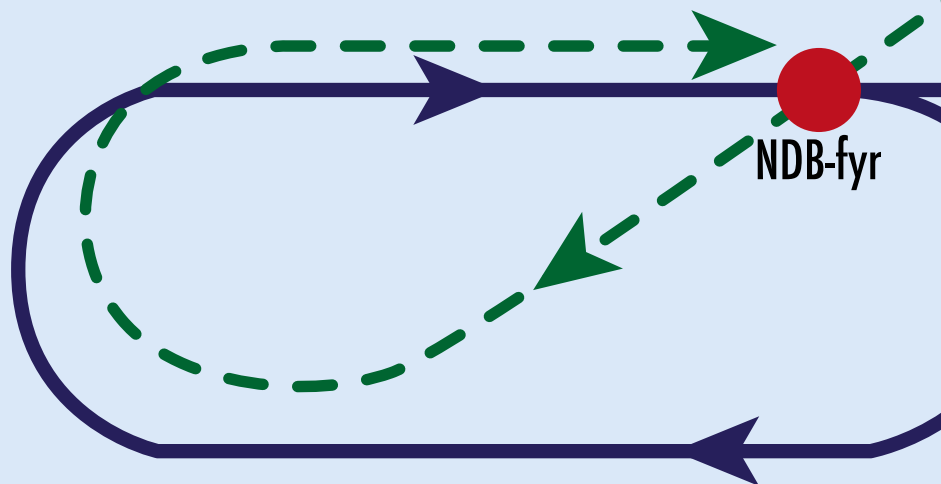
på FL70 på väg österut. Tornet vid den flygplats vi överflög var stängt och luften var således okontrollerad. Vi befann oss inne i ett konvektivt moln och under instrumentförhållanden. Det var tidig sommar och snart började flygplanet tyvärr, trots positivare prognoser, bygga en del is. Vi bestämde oss för att sjunka ut i visuella flygförhållanden under molnet.

När vi brutit molnbasen kastade min elev en blick ut åt höger och fick till sin förvåning se att vi fått sällskap av ett segelflygplan, knappt ett par vingspann bort. Jag har själv ingen formationsutbildning så det var lite av en spännande introduktion – en spänning som min elev också delade.

Vi hade i detta fall anmält oss på radion för segelflygklubben, som jag många gånger tidigare passerat och uppmärksammat som väldigt aktiv. Termiken var på topp denna dag och det var nästan givet att kärorna skulle vara i luften. Detta till trots hade vi inte fått något svar när vi ropat upp.

Alla flygplan har inte radio. Hur kan vi då tillåta IFR och VFR-trafik att operera i samma luft utan möjlighet till visuell separation vid molnbaser?

Enligt regelverket ska egentligen avstånd



till moln hållas av all VFR-trafik. Anledningen är faktiskt det som beskrivits här: Det finns en risk att IFR-trafik bryter ut ur molnet. Konkret förstår jag (precis som alla som flugit nära ett moln) svårigheten i att visuellt avgöra flygplanets avstånd till molnbasen. Det är såklart väldigt vanligt att dessa miniman underskrids. Men betänk alltid risken att stöta på ett sjunkande flygplan, och om möjligt använd radion för att anmäla din position på den lokala frekvensen eller på Sweden Control (där IFR-trafiken enligt regel ska finnas).

Vid okontrollerad flygplats

IFR-flygning vid okontrollerad flygplats är något av en gråzon. Regelmässigt är det helt OK att flyga till en okontrollerad flygplats som IFR, men sent under inflygningen (cirka 1 000 fot över det högsta hindret i flygplatsens närhet) så måste flygningen övergå till VFR och landa under visuella förhållanden. Det är en juridisk formalia som resulterar i att IFR-trafik ändå kan flyga till stängda flygplatser trots relativt dåligt väder. Själva instrumentinflygningen företas ofta ned till denna minimumhöjd, som ofta hamnar på trafikvarvshöjd + 500 fot.

Kontentan blir att IFR-trafik ofta förekommer när tornet är stängt, om vädret är tillräckligt bra för att också tillåta VFR-flygning. Återigen hamnar instrumentflygarna och VFR-piloterna i samma direkta område.

Ett speciellt problem med detta, och som platsar i den redan nämnda gråzonen, är att instrumentinflygningen alltid avslutas på en lång final till den (förhoppningsvis) aktiva banan. Normalt VFR-manér är att inte angöra lång final på okontrollerade fält, då det ofta är svårt att avgöra inflygningsordning med flera flygplan i trafikvarvet.

Naturligtvis är det IFR-piloten som måste ta hänsyn i detta fall. Regelverket är tydligt med att alla piloter som inträder i varvet ska följa eller helt undvika andras trafikvarv. Utöver rent regelrytteri är det också flygsäkerhetsmässigt sunt att angöra trafikvarvet 1 500 fot över marken och därefter ansluta bakom den trafik som redan ligger i trafikvarvet. Det är naturligtvis också viktigt att beakta om exempelvis fallskärmshoppning och vinchning sker på fältet.

Här bör IFR-piloterna fundera på om instrumentinflygningen ändå inte ska avbrytas i ett tidigt skede, och att angöra eller väntläge på 1 500 fot över marken.

Racetrack

IFR-fraseologi kan ibland vara klurig. Det finns inget krav på den som flyger VFR att kunna förstå de många olika termer som används av IFR-trafik. Det kan dock vara av värde att förstå hur en normal instrumentinflygning går till, och hur lång final flygplanet faktiskt hamnar på.

En normal instrumentinflygning sträcker

sig ungefär 2 000 fot över marken, och cirka 8 till 10 nautiska mil bort från tröskeln. Normalt förfarande är att en visuell inflygning och en lång final angörs av IFR-trafiken om vädret är bra eller om tornet är öppet.

Om vädret är sämre och flygplatsens torn är stängt, är det vanligt att flygplanet angöret så kallat racetrack. Ett racetrack påminner om en speedway- eller travbana. Här etablerar sig IFR-trafiken, återigen normalt på cirka 2 000 fots höjd över marken, för att hitta in på inflygningen och angöra en väldigt lång final. Se bilden nedan som beskriver ett angörande av denna procedur.

Även en del privatjettrafik, helikopter- verksamhet och bruksflyg nyttjar IFR-inflygningar till stängda trafikflygplatser. Ibland är det utländska företag med piloter som bara pratar engelska. Här gäller det att vara på sin vakt och, om missförstånd är troligt, själv försöka hålla avstånd.

En ökande trend

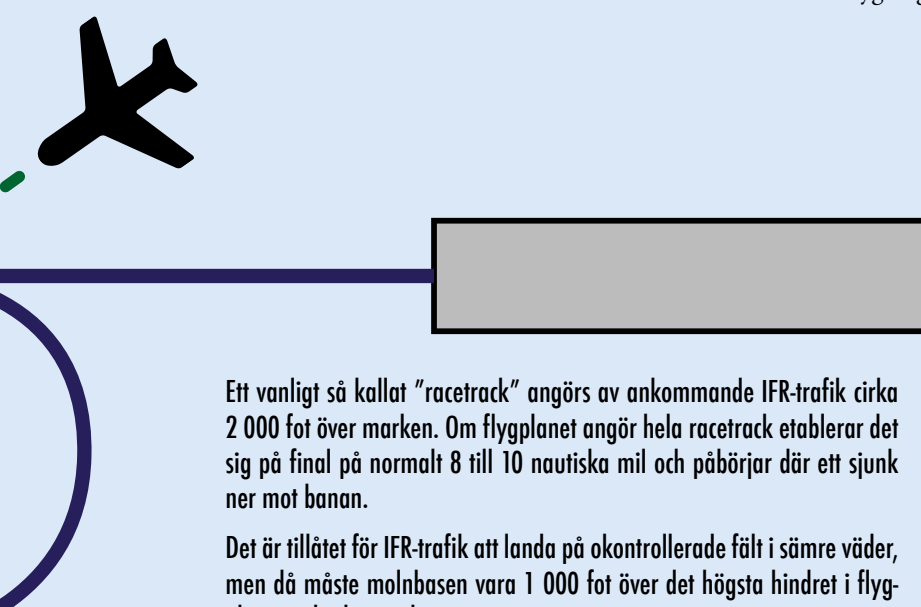
IFR-trafik med små flygplan växer och våra nya behörigheter kommer ge ytterligare näring till sådan flygning.

Det är inte bara de stora trafikflygplatserna som kommer "drabbas" av de ökande trafikmängden. Många av mina före detta elever (och jag själv) använder sina instrumentbehörigheter för att flyga IFR mellan mindre flygplatser som båda finns i okontrollerad luft. Fördelarna upplevs normalt vara en enklare hantering från flygtrafikledning "på sträckan", mindre förberedelse-tid, litet behov av detaljerade kartor och större möjligheter att snabbt komma iväg.

Fenomenet med IFR-trafik är således inte avgränsat till den kontrollerade luften över våra största trafikflygplatser, utan berör också all okontrollerad luft under FL100. Landning och start vid mindre fält utan inflygningshjälpmedel kommer alltid att företas med hänsyn till VFR-trafik och med samma regler och normer som vi alla använder i dess närhet. Men när de större flygtrafikplatserna stänger uppstår dilemmat med möjligheten att övergå visuellt relativt lågt över ett okontrollerat fält där det kan förekomma VFR-trafik.

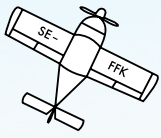
Se till att hålla avstånd, synas och (om möjligt) höras vid flygning i dessa områden under vår fina flygsommar.

Flygsäkra hälsningar
Martin Trankell



Ett vanligt så kallat "racetrack" angörs av ankommande IFR-trafik cirka 2 000 fot över marken. Om flygplanet angör hela racetrack etablerar det sig på final på normalt 8 till 10 nautiska mil och påbörjar där ett sjunk ner mot banan.

Det är tillåtet för IFR-trafik att landa på okontrollerade fält i sämre väder, men då måste molnbasen vara 1 000 fot över det högsta hindret i flygplatsens direkta närhet.



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping

B

POSTTIDNING

Fjällräddning med FFK

Frivilliga Flygkårens flyginsatsgrupper arbetar ständigt på att utveckla nya områden för samarbete med organisationer och myndigheter. Under våren prövade Karl-Åke Åneskog och Robert Nilsson från den norra flyginsatsgruppen i Norrbotten att stötta fjällräddningen under en samövning i Gällivare. Uppdraget var att återfinna två skoterförare som anmäls försvunna.

Robert Nilsson är pilot i FIG och dessutom frivillig i fjällräddningsgruppen i Gällivare. När fjällräddarna skulle öva i slutet av mars uppstod tanken på att också involvera flyget i eftersöksarbetet. Kunde ett flygplan försett med Rakel snabbt nå sökområdet och bistå fjällräddningsgruppen?

– Vädret blev perfekt och när jag åkte ut på lördagsmorgonen bad jag att få en karta där bara området var avgränsat. Något mer ville vi i flygbesättningen inte veta. På så sätt blev det en realistisk övning med snabb planering. Jag hade fullt upp att anteckna instruktioner och information under den 20 minuter långa anflygning till området.

Besättningen opererade med en Cessna (SE-GYO) från Nordvingens flygklubb i Gällivare. Samverkan skedde med skoterburna fjällräddare och en insatsledning som var utrustad med kommunikationssystemet Rakel. Platsen för övningen var byn Ullatti strax öster om Gällivare.

Vägledning från luften

Scenariot utgjordes av att två utländska skoterförare som varken pratade svenska eller engelska hade åkt vilse och kommit ifrån varandra. När besättningen ankom till området påbörjades eftersöket på order av insatsledaren.

Uppdraget blev också en stor framgång. Snart fann flygbesättningen den första skoterföraren och kunde ange väldigt exakta koordinater (inom 100 meter) till sökpatrullen på marken. Besättningen lyckades också direkt leda skoterpatrullen till platsen via Rakelradio. När den första personen hittats visade det sig (såklart) att skoterföraren inte kunde kommunicera med sökpatrullen. Därför gick det heller inte att veta var reskamraten befann sig.

– Vi fick ingenting gratis på övningen. Men vi hittade även person nummer två, cirka 20 minuter senare och kunde leda patrullen fram till även den platsen, berättar Robert.

Stor potential i framtiden

Ulf Lundkvist, insatsledare på fjällräddningsgruppen i Gällivare var positiv till övningen. I en skriftlig rapport berättar han att flygspaningen tillfört en prisvärd resurs och hoppas att spaning med flygplan ska kunna utvecklas i framtiden.

”Vår bedömning är att flygsök är ett bra komplement till markbundna fjällräddare och vid planering av eftersök bör man planera för att flyget söker av öppna ytor som myrar, kraftledning eller andra ledstänger etcetera.

Om fjällräddningspersonal finns tillgänglig kan det vara bra att ha med en eller

två på flygplanet. Vi bedömer att sök från luften med flygplan bli minst lika bra som från helikopter till en betydligt lägre kostnad. (...) Sammanfattningsvis är vi positiva och tror att vi kan bli effektivare genom samverkan mellan flyg och markpatruller.”

Även piloterna är positiva till övningen och hoppas nu att utvecklingen i länet ska fortsätta. Kortsiktigt planerar fjällräddningsgruppen och flyggruppen ytterligare en gemensam samövning under året. Robert ser också andra möjligheter i det längre perspektivet.

– Vi har även en sjömaskin som man kan operera i det väglösa området, även för att flytta personer och så vidare. En skidförsedd maskin är också intressant. En skid- eller sjömaskin är ju det bästa i ett väglöst land.

Dörren är öppen för ytterligare satsningar på flygunderstödd fjällräddning. Det borde inte vara omöjligt för FIG i andra län att pröva samverkan i fjällräddningsaktioner. FFK-Nytt kommer att återknyta frågan i kommande nummer.

Frågor och intresse om utveckling av fjällräddning med flyg?
Ring FFK kårstab på 0155-20 90 90