

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 3 - Augusti 2016

Klassiska Cessna 172

Defense Camp



Hör du...



FFK-Nytt

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

Redaktion och layout:
Therese Ekstrand
Peter Krüger
Ingvar Bragd
E-post: red@ffk.se
Tryck: Exaktaprinting

FFK Kårstab

Hässlögatan 20
721 31 Västerås
Telefon vxl 021-440 33 00
Fax 021-440 33 77
Mail: ks@ffk.se
Hemsida: ffk.se

Styrelsen har sitt säte i Västerås

När uppgift om artikel-författare saknas är FFK-redaktionen ansvarig för framtagning och bearbetning av tillhörande text. Vid frågor och synpunkter 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: 20 oktober 2016

I DETTA NUMMER



Nyttig övning på Sydkusten
Sjöfartsverket planerade och genomförde under våren en sökövning längs skånekusten.

14

Människor instängda i Gästrikland

Under juni genomfördes årets regional samverkansutbildning, RSU. 30 piloter och spanare från FFK deltog tillsammans med 70 personer från myndigheter och frivilligorganisationer. Utbildningen pågick i fem dagar och omfattade 70 uppdragsflygningar.

22



Övrigt innehåll

- 3 Kårchefen har ordet
- 4 Aktuellt från kårstaben
- 6 Flygchefen har ordet
- 7 Young Pilots nya styrelse
- 8 Smått & gott
- 10 Bilden
- 12 J En närmare titt på Cessnas 172 Skyhawk
- 14 Nyttig övning på Sydkusten
- 16 Våreld
- 17 Ungdomsläger i Sövde
- 18 Flygläger i Borås
- 20 Defense Camp 2016
- 22 Människor instängda i Gästrikland
- 28 Test: Headset
- 30 Flygsäkerhet



Test: Headset

Vad är bäst? Vilka är skönast? Vad har jag råd med? Kårstaben har fått möjligheten att låna ett antal headset från KSAB för att testa och jämföra.

28



Bild framsida:
Bild från Defense Camp

KÅRCHEFEN HAR ORDET

En svensk tiger

Kuppförsök i Turkiet, brexit, terrorbombningar i Paris, krisen i Syrien, Ukraina, val i USA...

Några aktuella händelser som skapar oro i världen. En oro som även kan komma hit. Våra politiker måste i tider som dessa var tydliga för vad vi står för. Vi måste vara en trygg plats, men också vara vaksamma.

Under andra världskriget var det mycket PR om hur starka vi är men också lite pekpinnar.

Dessa pekpinnar känns som de är aktuella idag. De uppmanade folket till samhällsanda, vaksamhet och tystnad.

Samhällsandan idag är de frivilliga försvarsorganisationerna där FFK är en del av. Det är vi som sprider budskapet om civilt försvar och hur varje person med sin kunskap kan bidra till att stärka det civila försvaret. Länsstyrelser och andra statliga myndigheter jobbar med att se över vilka funktioner som måste fungera vid en allvarigare kris.

Vi i Sverige har blivit lite naiva i vår tro att alla vill väl. Tyvärr så finns det människor som genom terror vill störa samhället. Det kan vara bombhot men också desinformation från främmande makt. Det kräver att vi är vaksamma, men också källkritiska. Det vi läser på internet, hör på radio/TV, läser i tidningar och reklam behöver inte vara korrekt.

Vet vad du säger men säg inte allt vad du vet är ett ordspråk som kan var väl värt att fundera över. Som insatsgrupper i frivilliga försvarsorganisationer får vi information som kan vara bra för vår uppgift men som inte ska spridas vidare. Det kan vara hemliga uppgifter eller uppgifter som är offentliga men tillsammans med andra uppgifter inte är lämpliga att sprida vidare. En svensk Tiger – Ett annat PR-uttryck från försvarsmakten som är väl värt att vidmakthålla.



FFK som organisation ska vara en trygghet! Vi behöver vara vaksamma! Vi ska vara en del av samhällsandan i den svenska modellen!

För att vara detta behövs resurser från samhället. Politiker måste tillföra kommunikationsmedel för Frivilliga Försvarsorganisationer. De måste tillföra pengar så att vi kan öva och vara den resurs som de vill att vi ska vara. Det är dags för handling och inte bara en klapp på axeln.

Vi finns, Vi kan och Vi vill!

Lars-Göran
Kårchef FFK

FFK

Hässlögatan 20
721 31 VÄSTERÅS
021-440 33 00 växel
021-440 33 77 Fax
0155-212 000 TIB (enbart för myndigheter)
Våra nya direktnummer hittar du på hemsidan
www.ffk.se under kontakt.



Webshopen

På webshopen kan du som medlem hitta profilprodukter för både FFK och Young Pilots.

Beställer gör du via webshopen och betalning kan du göra via bankgiro, kontant eller via Swish. Det gör det lättare för dig att betala det du beställer.



Nya privatflygregler

Den 25 augusti kommer nya operativa regler för privatflygare att träda ikraft. Detta påverkar inte FFK inledningsvis då vi flyger enligt nationella bruksflygregler fram till april 2017. Kårstaben jobbar med att se över hur vi ska verka efter april 2017 då de nationella reglerna försvinner. Samverkan sker med Transportstyrelsen för att få det så bra och smidigt som möjligt.



Fortsättningskurs – Silvervingar

Under sommaren har 31 nya silvervingar erhållits. Grattis till er och alla länsflygavdelningar som har fått nya ungdomar som kan hantera TBOS-kamera och navigera. De har nu kunskapen att vara med på länets övningar som spanare.



Brandflyg

Vilken intensiv start det blev på brandflyget i år. Några län har flugit tre pass om dagen och det gjort att flygplan behöver service mycket tidigare än beräknat. Vi har sett att i dessa intensiva dagar att ni hjälper varandra även över länsgränserna. Tack!

Då det är mycket brandflygrapporter tar det lite längre tid än vanligt att gå igenom dom. Det är därför väldigt viktigt att ni fyller i rätt och alla uppgifter för att underlätta för Anna-Lena.

Anna-Lena kommer att skicka en förfrågan till alla brandflygansvariga i respektive län för att stämma av att alla flygningar är genomförda. Har ni inte flugit något under den månaden bekräftar ni detta till Anna-Lena.

Den digitala blanketten har uppdaterats ett antal gånger och den gör det lättare för er att göra rätt.

Tack till er som använder denna!



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 är 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.

Är du anmäld till en kurs och inte kan närvara så är det viktigt att informera oss i tid på kårstaben så vi kan ta in en reserv. Vi har bokad instruktörer och har kostnader som vi inte kan få tillbaka.



Ny styrelse i FFK

På stämman i Västerås valdes en ny styrelse.

Ordförande: Lennart Myhlback (S)

V. Ordförande Tommy Wirén(W)

Ledamöter: Eva Lisskar-Dahlgren (AB),

Bengt Torsek (D), Rune Leindahl (D),

Conny Svensson (H), Göran Åhlin (O),

YP.Ordf. Staffan Eriksson (W),

Kårchef Lars-Göran Johansson (T)

Suppleant: Bengt-Olle Nilsson (LM),

Janne Andersson (N), Ann-Sophie Tersmeden (U),

Stefan Nieminen (BD), Magnus Falck (O),

Magnus Träff (C), Fredrik Wengelin (AB),

V. YP.Ordf. Märta Selander (AB),

Stf Kårchef Ulf Karlsson (AB)

Har du frågor som du vill att vi ska ta upp på styrelsemöten kan du antingen kontakta någon i styrelsen eller till oss på kårstaben.



Övningar

Vi behöver hela tiden träna på de olika uppdrag som våra myndigheter vill att vi ska klara av. Ett sätt att göra det är att öva enkelt med olika momentövningar som ex. TBOS, foto från luften, RAKEL. Träna med larmnumret där någon får flyga ett kortare uppdrag. Se över era lågflygslingor så att det inte kommit upp några nya master / vindkraftverk i området.

Ta med era Young Pilots på övningar som extra spanare. De kommer att öka er kapacitet i länet.



Kameror

De äldsta av våra kameror behöver snart bytas ut. Vi har införskaffat ett antal nya kameror som ska ersätta våra första Sony-kameror. Vi kommer att börja med HV-gruppernas kameror.

Vi har fått indikationer att våra Eyefi-kort inte kommer att uppdateras längre. Det gör att på sikt kommer dessa kort att sluta fungera. Kårstaben tittar på en lösning på detta med bland annat en uppdaterad TBOS-app.



PFT

Tänk på att din lågflygbehörighet inte är giltig

om du inte har en aktuell PFT. Har du inte gjort din PFT får du inte utföra insatser för FFK (undantaget brandflyg).

Anmäl dig till kårstaben om du behöver göra en PFT. Vänta inte till sista dagen och du har en övning till helgen. Vi ska ta kontakt med lärare och skicka ut protokoll innan ni får flyga.

PFT är inte tänkt som ett avrostningspass för att göra en PC. Det är en bolagskontroll där vi tränar i bolagsspecifika flygningar som ex. lågflyg, kraftledningsövervakning eller väg/jvg-spaning. En FFK-PFT är godkänd som en lärartimme vid förlängning av enmotorbehörigheten.



Lågflygbevis

I år kommer allas lågflygbevis att gå ut (31 december). Detta kommer att förnyas i december om du har behov av lågflygbeviset. Tillsammans med CPIL kommer kårstaben att se över alla lågflygbevis. De som har ett behov och som har bekräftats av CPIL i länet samt har genomfört årlig PFT kommer att få det förnyat automatiskt.

Är det så att någon uppgift saknas i registret exempelvis utgången medical så kommer vi

att avvakta med att förnya lågflygbeviset tills vi fått in alla uppgifter.

Så kontrollera dina uppgifter på FFK:s hemsida och rätta upp det som är fel.



UNGDOMEN

Förutom brandflyg är ungdomsläger över hela landet det som sker under sommaren.

Det har varit läger i Uppsala, Luleå, Såtenäs, Sövde, Alleberg, Borås, Blekinge, Västerås.

I Luleå fick vi besök från Norska flygsportförbundet av tre deltagare så att de kunde se hur vi gör våra läger och för att i framtiden kunna utöka samarbetet mellan Norge och Sverige.

3 Young Pilots medlemmar fick åka till Norge och delta på ett av deras läger för att dra lärdom av andras kunskaper.

Vi hoppas på fler utbytesläger under 2017 för att utveckla samarbetet mellan länderna.

Till hösten kommer vi att ha en lägerledarutbildning på kårstaben. Här kommer vi att utbilda 10 personer till att bli lägerledare. Tanken är sedan att dessa ska kunna hjälpa till när vi planerar nästa års lägerverksamhet i landet. Anmälan gör ni som vanligt på youngpilots.se.

Vid osäkerhet kring kontaktväg, använd våra funktionsmejladresser:

flygrapporter@ffk.se
asr@ffk.se
medlem@ffk.se
avtal@ffk.se
journal@ffk.se
ekonomi@ffk.se
ovning@ffk.se
karstaben@ffk.se

Flygrapporter
Störningsrapporter
Medlemsinformation, cert, flygna timmar m.m.
Flygplansavtal inkl. försäkringar
Journaler från flygutbildningar ex. vis FFK-PFT
Reseräkningar och allting som har med ekonomi att göra
Övningssinformation, planerade övningar, rapporter m.m.
Övriga mail som är av allmän karaktär

För dig som vill flyga i FFK

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

- Total motorflygtid
- Motorflygtid 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, Hässlögatan 20, 721 31 Västerås
- Scannad bilaga via mail medlem@ffk.se
- Fax 021-440 33 77

Utebliven flygtids- och certifikatrapportering = ingen flygning.

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



LARS-GÖRAN
KÅRCHEF



HANS
FLYGCHEF



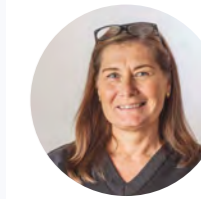
ULF
STF. KÅRCHEF



DANIEL
MIL. KONTAKTER



LOTTA
ADM. KÅRSTABEN



HELENE
ADM. FLYGAVDELN



EMELIE
YP



JENNY
KURSER



ANNA-LENA
FLYGRAPPORTER

Kontaktuppgifter finns på ffk.se

FLYGCHEFEN

Efter en något trevande inledning på sommaren fick vi en period med väldigt mycket brandflyg i stora delar av landet.

Vid stort utnyttjande av resurser börjar man snabbt se var det finns brister. Ska vi ha möjlighet att hålla brandflyg i luften många dagar i sträck krävs en noggrann planering och sammanhållning av alla tillgängliga resurser.

Att få ihop besättningar är inte alltid det lättaste när det flygs väldigt mycket och ibland måste man kanske tänka lite utanför boxen och utnyttja resurser från alla håll i länet. Service på flygplan blir också snabbt en sak som måste planeras och resurs-säkras.

Det enda sättet att förbereda för skarpa lägen är att öva, öva och öva! Bara för att vi inte får skarpa larm eller hittar en skogsbrand så betyder det inte att det inte händer i morgon. Anledningen till att vi övar och att vi gör det hela tiden är att vi alltid ska vara beredda när det verkligen gäller.

Flera av de skogsbränder FFK hittat och rapporterat kunde snabbt ha utvecklats till riktiga storbränder. Inte minst branden i Västmanland för ett par år sedan visar väldigt tydligt hur en liten incident snabbt kan bli stor och mycket allvarlig.

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

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



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

Tyvärr ser jag ofta att man inte planerar eller sätter upp mål för sina övningar. Det är inte OK att komma till flygklubben efter jobbet, kasta sig in i flygmaskinen och ensam flyga en lågflyg-slinga, landa och sätta sig i bilen och åka hem, och sen kalla det för övning.

I FFK flyger vi alltid i besättning och vi tränar för skarpa uppdrag. Det är det vi får bidrag för och det är det våra myndigheter förväntar sig av oss.

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

Nu ser vi fram emot en höst fylld av övningar och vidareutbildningar. Fortsätt "öva enkelt och öva ofta" i besättning och se till att varje timme i luften blir effektiv så vi verkligen kan visa vad vi kan när det gäller!

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

Koll på läget?!
/Hasse
Flygchef FFK



Young Pilots nya styrelse



Under årets riksstämman valdes en ny central styrelse för Young Pilots. En styrelse som har till uppgift att utveckla och främja samarbeten inom och utom organisationen samt arbeta för att utveckla organisationen som helhet.

Vi i den nya styrelsen har en tung roll att axla. Våra föregångare har gjort ett gediget och viktigt arbete för att säkra vår organisations fortsatta utveckling. Jag vill passa på att rikta ett stort tack till den föregående styrelsen, med ordförande Anna Symmons i spetsen. – Jag ser fram emot att, tillsammans med mina styrelsekamrater, fortsätta det arbete ni påbörjat!

Under augusti månad kommer vårt första styrelsemöte att hållas, ett möte där vi skall sätta ut riktlinjer för vårt kommande arbete. Liktden förrastyrelsen kommer vi att sätta kurs mot ett framtidsmässigt arbetssätt med ökad dialog och med fokuspunkter på rekrytering och behållande av medlemmar – helt enkelt

hur gamla, nya samt blivande medlemmar ser på vår organisation. Utöver detta kommer vi att arbeta för att Young Pilots skall få en ännu tätare kontakt med Senior Pilots, där det finns mycket kunskap och erfarenheter att ta del av.

Dialog är något som är otroligt viktigt för mig. Därför kommer jag att sträva efter ett styrelsearbete i nära kontakt med våra länsavdelningar – det är ni i de lokala sektionerna som är verksamheten och det är ni som har den viktiga uppgiften att driva verksamheten framåt. Den centrala styrelsens roll i detta är att bistå med hjälp och råd på vägen, den centrala styrelsen finns till för länsavdelningarnas välbefinnande.

För att kunna bistå med så mycket hjälp som möjligt vill vi i den centrala styrelsen ha kontakt med er i länen. Vi vill höra era visioner och tankar, era förhoppningar och era förväntningar på oss som styrelse. Min förhoppning och vision är att den centrala styrelsen skall

vara en självklar instans att kontakta, vare sig om vi skall agera bollplank inför en aktivitet eller som stöd i tuffa frågor.

Tillsammans för vi Young Pilots och Frivilliga Flygkåren framåt.

Ha en fortsatt trevlig flygsommar, vi hör!

Staffan Eriksson
Ordförande, Young Pilots centrala styrelse
staffan@youngpilots.se



Västervik flygplats

Västervik flygplats (ESSW) har fått en kortautomat för tankning! Det är kommunen som investerat i flygplatsens utveckling. Detta underlättar för alla förbipasserande. Så varför inte ta ett stopp där.

Nytt operativt regelverk för privatflygare

2012 trädde ett nytt operativt regelverk, (EU) nr 965/2012 (se länk till vänster) ikraft och kompletteras löpande. Den 25 augusti 2013 kom ändringsförordningen (EU) nr 800/2013, som innehåller regler för privat- och allmänflyg och denna ändringsförordning ska vara helt i drift senast den 25 augusti 2016.

Privatflygare har länge haft nationella regler att förhålla sig till. BCL Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) som successivt omarbetats till Luftfartsstyrelsens författningssamling (LFS) och Transportstyrelsens författningssamling (TSFS).

De nya EU-reglerna ska helt ersätta de nuvarande nationella reglerna och Sverige har valt en treårig genomförandefas, vilket betyder att vi får en successiv övergång till EU-regelverket, som då ska följas fullt ut senast den 25 augusti 2016.

R-område

Luftfartsverket (LFV) har förbättrat sina tjänster. Senaste nyheten är att du som pilot nu hittar information om aktiva R-områden på AroWeb, under benämningen Daglig verksamhetsplan. Det här är mycket praktiskt vid färdplanering, men ersätter inte kravet på att ha ett tillstånd innan du flyger in i Restriktionsområde (R-områden).



Garmin G5

Genom att kombinera visuella referenser och dataavläsning som tidigare var spridda över en myriad av instrument, gör den nya Garmin G5 det lättare. På den elektroniska displayen blir flyg informationen lättare att skanna – så piloter kan reagera snabbt och intuitivt till varje flygsituation.

Garmin G5 konsoliderar effektivt all väsentlig information för flygplan som attityd, vertikal hastighet, höjd, fart, slip/skid och barometerinställning.



Den har en inbyggd GPS-mottagare och antenn. Med en extern GPS-antenn blir en mycket exakt avläsning ännu bättre.

Den kompletta G5 enheten passar i en enda 3-1/8 tums standardinstrument. Den tar upp bara en bråkdel av utrymme och vikt som tidigare krävdes av konventionella gyro-baserade instrument. Än så länge är den bara godkänd för X-klassade flygplan. Priset är omkring 1200 dollar.

Bästa kameran är den du har med dig

En liten påminnelse om fotograferandet.

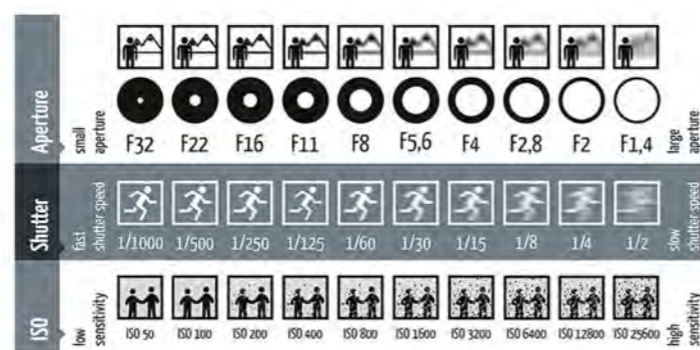
Så här enkelt är det att fotografera, man bara följer vad motivet är och så kan man läsa sig till vad som behövs.

Bländare översta raden lite bländare och man får skarp bakgrund, slutartiden bestämmer hur skarp bilden blir om motivet rör sig.

Slutligen ISO är känsligheten så ju mer känslighet man vill använda ju mer brus får man i bilden.

Sedan kan man kombinera ihop detta och få bra eller dåliga bilder, sedan fattas bara ett bra motiv, och det kommer som en snigel och försvinner som en blix

Bengt Olle



Drönare ger nya möjligheter

För närvarande finns cirka 1 400 tillstånd för att flyga drönare kommersiellt. Drönarna ger nya möjligheter att skapa nytta för samhället, till exempel vid räddningsinsatser, samtidigt som det skapar nya utmaningar. Transportstyrelsen har tagit fram en strategi för hur den nya tekniken ska kunna utvecklas samtidigt som säkerheten i luften behålls.

Den tekniska utvecklingen för drönare går snabbt framåt och antalet drönare har ökat stadigt de senaste åren. Även tillstånden till de som vill flyga drönare kommersiellt, allt från mäklare till räddningstjänst, har ökat kraftigt. 2013 fanns drygt 200 tillstånd, idag är antalet uppe i över 1 400. Utvecklingen visar på den potential som drönarna har i att skapa nytta för samhället. Samtidigt innebär den utmaningar, till exempel att skapa förutsättningar för hur drönare och den övriga luftfarten ska kunna använda luftrummet på ett säkert sätt.

För att skapa en väg framåt för den nya drönartekniken sida vid sida med den befintliga flygtrafiken samtidigt som säkerheten behålls, har Transportstyrelsen tagit fram en strategi och ett mål. Strategin visar hur myndigheten ska arbeta för att nå de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa med hänsyn till den nya tekniken och de möjligheter för samhället som den för med sig.



– Det är viktigt att vi är med och skapar möjligheter för företag och offentliga aktörer att på ett säkert sätt utnyttja de möjligheter som tekniken ger, säger Maria Ågren generaldirektör på Transportstyrelsen i samband med ett seminarium om drönare i Almedalen, Visby den 5 juli, arrangerat av Aerospace Cluster Sweden.

En del i arbetet är att anpassa reglerna för flygning med drönare. Därför har Transportstyrelsen gått ut med en remiss med förslag på nya regler för flygning med drönare i flygplatsernas kontrollzoner.

Idag är det inte tillåtet att flyga i kontrollzonerna utan tillstånd från flygtrafikledningen. Genom de nya föreslagna reglerna blir det möjligt att flyga med mindre drönare mer än upp till 50 meters höjd 5 km från flygplatsens område. Flygningar med drönare får då ske utan särskilt tillstånd från flygtrafikledningen. Om en drönare ska flyga över 50 meters höjd och mindre än 5 km från flygplatsen, behövs fortfarande tillstånd från flygtrafikledningen.

Kommer framtidens flygplan flyga som fåglar? En del tror det.

Nästa generations flygplan eller farkoster kommer att förändra hur vi reser tack vare en ny teknik.

Men vilka är de tekniker som är närmst i tid och som kan påverka framtidens flygplan mest?

Många har genom åren drömt att flyga som en fågel. Likt hur en fågel flyger har flygplanstillverkare länge fokuserat på att optimera vingarnas utseende för att exempelvis minimera luftmotstånd och därmed sänka bränsleförbrukning. vingarna böjts för att få ut samma effekt som en fågel när den flyger, med mindre luftmotstånd.

Med en böjd spets på varje vinge(vinglets) minskar det inducerade motståndet.



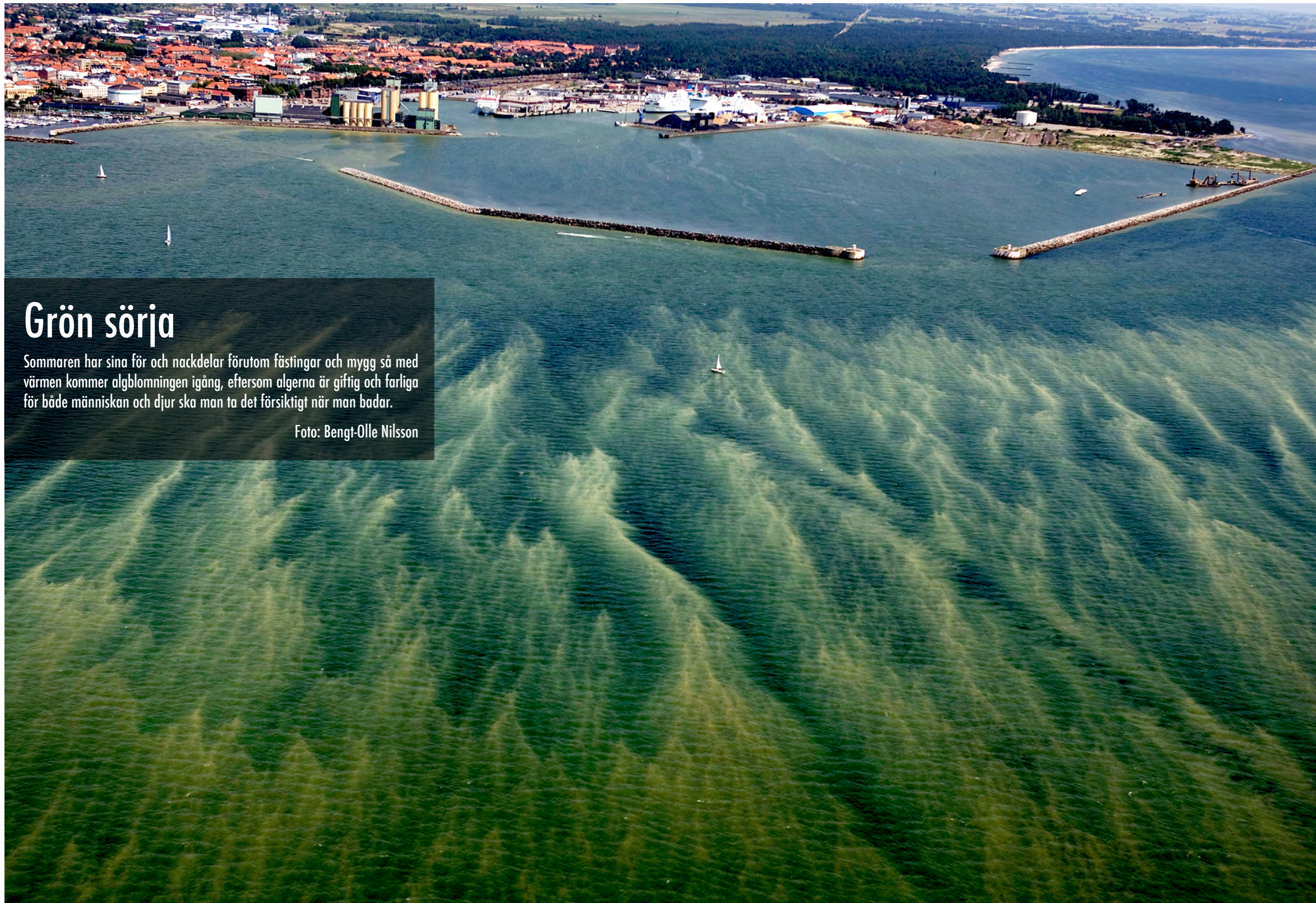
Det i sin tur optimerar flygplanets luftmotstånd, särskilt i lägre hastigheter. Efter att ha testat olika utformningar på vingarna i vindtunnlar i hastigheter upp till 0,85 mach föll valet på den böjda vingspetsen som i dag har blivit en "kändis" i flygvärlden. Bakom funktionen ligger årtal av avancerad forskning.

SIGMET

Grafisk presentation av SIGMET i Europa.

Ny finns en ny version av SIGMET visualiseringen med lite större täckningsområde än tidigare i AroWeb. Här på bilden visas en stor del av världen, men kan minskas så att man ser dom delar man tänkt flyga.





Grön sörja

Sommaren har sina för och nackdelar förutom fästingar och mygg så med värmen kommer algbloomingen igång, eftersom algerna är giftig och farliga för både människan och djur ska man ta det försiktigt när man badar.

Foto: Bengt-Olle Nilsson

En närmare titt på Cessnas 172 Skyhawk

Långkörare på landets flygklubbar



De flesta privatflygare har någon gång kommit i kontakt med Cessnas utbud av flygplan. Mest känd är utan tvekan Cessna 172 Skyhawk.

Skyhawken har tillverkats i flera tusen exemplar och anses vara ett robust flygplan mycket lämpligt för våra flygskolor. Lättflugan, inga överraskningar i luften och mycket pålitlig. Vanligast är att det nu för tiden sitter en Lycomingmotor i nosen. Från början var det en Rolls&Roys/Contiental-motor. I jämförelse med den nya generationens flygplan är den ganska bränslesnål och i normalfallet är underhållet av Skyhawken ganska billigt. Konstruktionen är väl beprövad och bland annat klarar den sig mycket bra på ojämna gräsält...

ALLTING HAR EN BÖRJAN

Allt började på 1910-talet. Unge Clyde Vernon Cessna var till att börja med bilmekaniker men råkade träffa några flygentusiaster, som byggde flygplan. Clyde var vetgirig och hade tillräckligt med pengar så att han kunde bygga en kopia av flygplanet Bleriot.

Med detta gjorde han 12 flygturer. Av dessa flygturer får nog 11 anses som krascher! Livet fick han dessbättre få behålla.

Inte avskräckt fortsatte Clyde att bygga och flyga. Historien är lång med slutet blev strålande. Ett antal Cessnamodeller har ritats och tillverkats och för vår generation är Cessna 172 Skyhawk mest känd.

Cessna 172 introducerades 1956 och konstruktionen har hållit över tid. Högvingad och försedd med noshjul. Första generationen saknade bakruta och var försedd med manuell klaff.

BESÖK I KINNA /Öresten FK

Örestens flygklubb har ett vackert beläget flygfält sydväst om Kinna /Skene. Klubben är livaktig med ett flygplan, en Cessna 172, Skyhawk med 160 hästars motor.

Klubben är en uttalad Cessna klubb, i hangaren står bla. ytterligare en Skyhawk privatägd men tillgänglig för klubbens medlemmar. SE-GTL och SE-IIT är välkända inom FFK och används såväl av civila FFK som HV.

Under 1990-talet stoppades tillverkningen av Cessna tillverkning på grund av en konkurs.

VARFÖR SKALL MAN HA EN CESSNA?

FFK-nytt ställde frågan till Jens Berglund som är delägare av SE-IIT:

Cessna 172 är ett säkert kort som kommer att finnas många år framöver.

Förhållandevis låga drift och underhållskostnader trots att det finns ett utarbetat "specialinspektionsprogram" som kan verka lite väl ambitiöst.

Ytterst känns det mycket bra flygsäkerhetsmässigt.

Jens Berglund är flygtekniker och anställd på SPU.

CESSNA 177 RG

Cessna fabriken konstruerade på 70-talet Cessna 177 med fast eller infällbart landningsställ.

Man trodde att modellen skulle ersätta Cessna 172 Skyhawk. Så blev det inte. Artikelförfattaren har fått möjlighet att flyga C177:an med infällbart ställ och ställbar propeller, kryddat med insprutningsmotor på 200 hk.

Helt underbar att flyga, något tyngre än Skyhawken med ändå ytterst bekväm. Ett exemplar finns för närvarande i Borås.

Timpriset för ett sådant här plan blir naturligtvis högre än vad vi är vana vid.

Ingvar Bragd

Cessna 172 Skyhawk

NÅGRA FAKTA

Produktion:	1956-1986, 1996-
Tomvikt:	ca 650 till 710 kg beroende på modell och utrustning.
Längd:	8,28 m
Spännvidd:	11 m
Räckvidd:	1000-1200 km
Marchfart:	180-230 km/tim beroende på modell
Stallfart:	41- 46 knop beroende på modell/maxvikt
Pris (ca 2013):	364 000 dollar

Motorer

Från början Continental/R&R O-300 på 145 hp. Sedan fick den Lycomingmotor O-320 på 150-160 hp, sista uppgraderingen så blev det O-360 med insprutning och 180 hp. Ett antal år i slutet av 60 talet till början av 70 talet fanns även en specialversion med växlad Continentalmotor GO-300 som var på 175 hp. I dag finns även 172:an med dieselmotor antingen från början eller man konverterar efteråt till en tex, Centurion Teilerit på 155 hp.

Skrovet

Från början hade 172:an ingen bakruta, den kom först runt 1960. Runt 1963 byttes den manuella klaffen till en elektrisk dito som sedan har följt hela serien med en ändring från steglöst reglerad till sk. "preset klaff" där man förinställer 0, 10, 20 eller 30 (40) grader. I början av 1970 talet fick 172: an en ny vinge, den gamla var ganska rak och den nya blev mer trapetsformad/torderad och fick en ny bättre profil som hade både bättre lågfart och högfartsprestanda. Dörrarna förbättrades också, från början "slog" man igen dörrarna, sedan blev det en "killåsning" som förbättrade stängningen avsevärt. Bränsleankarna på Cessna 172 har följt samma recept från begynnelsen med sitt självtrycksystem (gravity feed). Från början ca 130 liter som sedan har ökat något beroende på tankutformningen. Det finns även sk "long range" där ökas bränslemängden ytterligare. I slutet av 1990 talet fick 172:an integrerade tankar, man använde vingens skalplåt som tank, dom känns igen på alla dräneringspunkter...

2005 så blev Cessna moderniserade med EFIS som alternativ, ett digitalt presentation&navigationsystem från Garmin, G1000 bestående av två skärmar där det mesta presenteras på ett lätt och överskådligt vis.

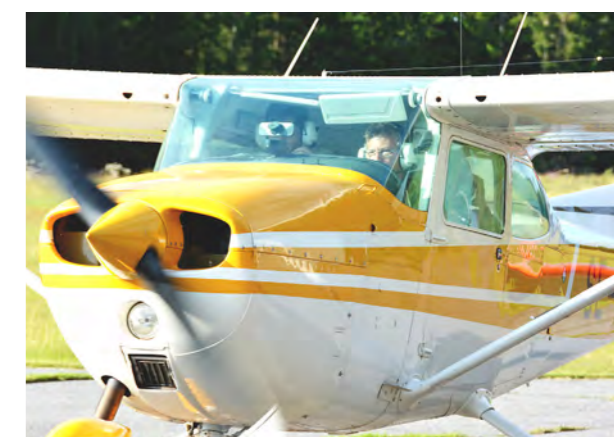
Cessna Skyhawk 172

NÅGRA DATA

Längd	8,28 m
Spännvidd	11 m
Motor	Lycoming O-320
Hk	150
Startsträcka över 50 ft	1525 ft
Landningssträcka 50 ft	1250 ft + tillägg
Stallfart utan klaff	57mph
Stallfart med klaff	49 mph
Max cruise fart 75% 8000 ft	138 mph
Serviceintervaller	50 timmar på motor. 100/200 timmars tillsyn på skrovet.
Kostnad för en 50-timmars	Snitt 5000 kr
Antal tillverkade C172	Cirka 43 000!

Framtiden

Finns bara bränsle så kommer modellen att leva vidare...
Förmodligen sliter man inte ut en cessna utan den blir för omodern och man väljer att inte behålla den luftvärdig.



Nyttig övning på Sydkusten



UPPDRAGET

Sjöfartsverket planerade och genomförde under våren en sökövning längs skåne-kusten. Sträckan Trelleborg till Falsterbo kanal var sökområde. En manlig kajakpaddlare hade försvunnit under en tur längs kusten och JRCC (Joint Rescue Coordinator Center) kopplade in såväl Sjöräddningen som Frivilliga flygkåren.

Larmet kom ganska sent en vardagskväll och räddningsoperationen leddes från Sjö och flygräddningen på Kärringberget i Göteborg (JRCC).

Två FIG piloter, Jari Häkkinen och Jimmy Olsson från Skåne, fick uppdraget att leta i de aktuella farvattnen.

Gruppen startade från Sövde 18:15 för att delta i eftersöket. Beskrivningen av mannen och kajaken var knapphändig och sökområdet stort.

Planet anlände till området 18:30 och spenderade de första 20 minuterna med att få ordning på radiokommunikationen med JRCC och räddningshelikoptern från Ronneby. Även Sweden control måste bevakas på radion på grund av att övningen

krävde ATS färdplan. Eftersom JRCC ville att radiokanalen sjö VHF skulle användas fick även denna kanal bevakas. Det blev hektiskt att hålla reda på tre radiokanaler samtidigt. Det fungerade dock bra trots några stunder av stress. Samtidigt kom SMS meddelande från FFK. Båtarna kommunicerade över Rakel utan att vi i flygplanet kunde lyssna.

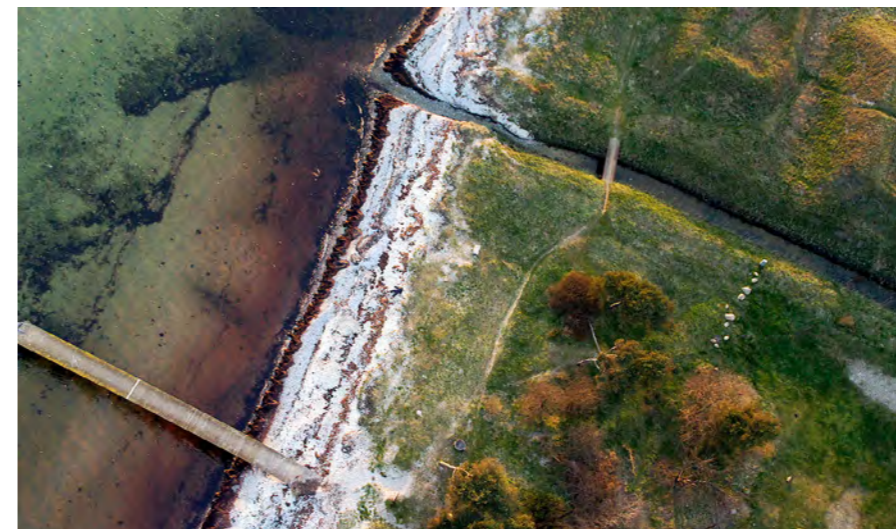
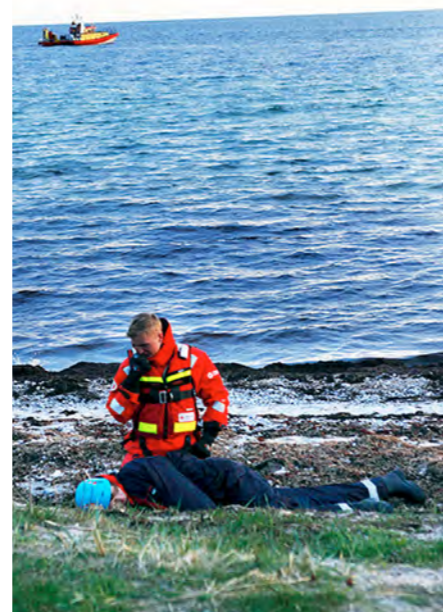
Effektiv insats

Sjöräddningens båtar meddelade ganska snabbt att de troligen hittat den saknade mannen. Sjö och flygräddningen bad oss över radion att fortsätta att söka av stranden. Händelseförloppet blev snabbt. Räddningshelikoptern kom in i övningen och bad besättningen på FFKs flygplan att hålla sig över 1000 fot.

Räddningshelikoptern fick efter 5 minuter ett skarp larm och försvann snabbt och FFKs flygplan kunde sjunka och leta vidare efter personer.

Vi upptäckte något som liknade en person vid Skåre Skansar. Efter att ha cirklat en

stund upptäckte vi ytterligare något som skulle kunna vara en person 400 meter österut. "Personerna" låg helt still och det var mycket besvärligt att försäkra sig om att det var orörliga människor, säger Jari.



Rapport till Sjöräddningen (JRCC)

Spanaren meddelade våra iakttagelser till JRCC per radio. Stora svårigheter uppstod i att göra positionangivelse. Sjöräddningens båtar fick inte något att utgå från. Efter mycket möda fick man fram en position på JRCC och Sjöräddningen kunde göra en aktiv insats.

Efter mycket cirklande beslöt besättningen på flygplanet att utifrån en position på havet flyga rakt in mot land och på så sätt markera var "kropparna" låg, berättar Jimmy.

Oklar ordergivning

Övningen var nu i princip slut men besättningen på flygplanet fick då uppdraget av JRCC att försätta att leta mot Falsterbo-kanalen. Nu var det bojar och vrakdelat som gällde.

Ytterligare en möjlig person utanför fyren vid hamninloppet till Trelleborg lokaliserades.

Det var oklart om vad vi skulle göra, när vi hittat en person. Skulle vi ligga kvar och cirkla tills räddningsbåten kom eller skulle vi leta vidare efter fler personer? Vi hade beskrivit för JRCC var vi hittade denna person men vi förstod i vårt samtal med JRCC att man inte var klar på hur det såg ut utanför hamninloppet i Trelleborg.

Vi fick trots allt nu besked om att vi skulle leta vidare längs stranden mellan Trelleborgs hamn och Trelleborgs golfklubb som ligger väster om Trelleborg. Senare blev det mer specifikt närmare udden vid golfklubben. Nu hade det börjat skymma och vi meddelade JRCC att vi snart var tvungna att ge upp. Vi fick sjunka allt

längre ner för att kunna se något vettigt. Efter ett antal svep fick vi ge upp och flyga tillbaka till Sövde, kommenterade Jari.

Vi landade ca 20.45 och det började bli ganska mörkt.

Erfarenheter av övningen

Jari Häkkinen och Jimmy Olsson som flög FFKs flygplan fick under detta kvällspass många erfarenheter.

TBOS

Det var ganska lätt att få utrustningen att fungera i klubbhuset före start.

I luften var det mycket sämre. Det var svårt att få iväg bilderna och det är nödvändigt att göra en utredning att fastställa våra problem.

Beror problemen på teknik eller människa?

Kameran

Jari och Jimmy fick inte ordning på kameran i luften. Spelade den mörka kvällen ett spratt?

Låt oss få disponera en kamera som kan leverera ISO tal på upp till 6400. Vi har hört att en ny kamera är på gång säger Jimmy Olsson.

Oklart uppdrag

Uppdragen från JRCC var oklara. Primärt var det en kajak som var eftersökt. Under uppdraget kom önskemål om ytterligare sökobjekt, vilket var förvirrande.

Kommunikation mellan enheterna

Rakel, VHF, Flygradion, SMSkontakter. Det blev mycket svårt att få kontroll över hela sambandet i räddningsoperationen. Tekniskt, med alla sladdar, högtalare och mikrofoner ställdes FFKs besättning på stort prov. Slutet blev ändå gott med JRCCs positionsangivelse i slutet av övningen.

SAR-övning (search and rescue)

Denna typ av sökövning var i svåraste laget för oss säger Jari och Jimmy.

Vi borde varit bättre förberedda. Bland annat måste vi få utbildning i metodiken vid ett eftersök. En fungerande TBOS anläggning är nödvändig. Den personliga räddningsutrustningen ombord på flygplanet skall vara minutsöst kontrollerad. Våra flytvästar var inte funktionedugliga.

Samarbetet med JRCC är viktigt och borde också utvecklas.



Värld

Stridsvagnarna rullar in på gatorna i Skövde. Automateld, pansarskott hörs, vem skjuter, vart skjuter de ifrån? Med hjälp av TUAV – Tactical Unmanned Air Vehicle kan man få en bra lägesbild. Under övningen Värld fick delar av Sannaheds HV-flyggrupp simulera TUAV.

Sex piloter ställde upp för att stödja K3 i sin övning. Med hjälp av TBOS och Rakel fick vi simulera att vara en drönare.

Uppgiften var att spana norr om Skövde för att se var fienden kunde vara. Att se dom transportera sig längs vägarna var inte så svårt men när de maskerat sig och gömt sig under lövverket så försvann de bara. Man kunde se på marken att ett fordon kört in i skogen men för hur länge sedan, finns de kvar?

Gruppen leddes av en framskjuten gruppchef i en av stabsbilarna och en bakre Stf GC på bas på Karlsborg. Tack vare att vi har vår Gruppchef tillsammans med ledningspersonalen så fick vi flyga många uppdrag. Genom direkt kontakt med ledningen kunde vi erbjuda våra tjänster snabbt. Vi hade ett flygplan i luften hela tiden i två dagar och bytet i övervakningen skedde i luften. Vi skötte vår flyguppgift väldigt bra och vår rapportering var mycket uppskattad.

När det blir en övning av denna storlek är det extra roligt att få delta. Vi lärde oss väldigt mycket under dessa dagar och inser att det kan vara bra att se skillnad på de olika stridsfordonen som finns. Jag tror att K3 fick upp ögonen för hur de kan använda oss frivilliga försvarsorganisationer i övningsverksamheten.

När vi fick åka hem på lördag kväll var vi alla glada och nöjda med en väl genomförd övning.

Lars-Göran



UNGDOMSLÄGER I SÖVDE



I år deltog 18 ungdomar i åldrarna 14-19 år i den tre dagar långa utbildningen. De kommer från olika delar av Skåne och även andra landsdelar, men alla har en sak gemensamt nämligen ett stort intresse för flygning.

– Jag skulle kunna tänka mig att bli pilot, så för mig är det ett bra sätt att få lite koll på vad det handlar om, säger Hugo Nilsson från Skurup.

Kurskamraten Wilhelm Lindqvist från Stockholm håller med.

– Min pappa är pilot, så det är därifrån jag fått mitt intresse. Det verkar vara ett spännande jobb, jag skulle gärna vilja ta ett flygcertifikat, säger han.

Vid årets flygläger inriktas en stor del av undervisningen på navigering.

När Ystad Allehanda besöker hangaren vid flygfältet pågår en övning i att ta fram en så kallad driftfärdplan inför eftermiddagens flygpas.

– Att navigera kan vara svårare än man tror. Det här är ett bra sätt för deltagarna att lära sig hur man planerar sin färd, säger Jimmy Olsson som tillsammans med pilot

kolegan Ulf Heikman och Sanna Wallenius håller i flygläret.

Vid ena bordänden sitter Filip Hoffman från Vänersborg, Minou Hellgren från Sankt Olof och Lova Eriksson Edlund från Landskrona och knäpar med vindriktningar och bränsleförbrukning.

De förbereder

En flygtur som ska ta dem från Sövde till Malmö och tillbaka via Höllviken.

– Det är inte lätt, men man kommer in i det, säger Filip Hoffman.

– Vi har hållit på mycket med väder och vind. Det har varit väldigt intensivt, men kul. Jag gillar lite äventyrliga grejer. Det är häftigt, säger Minou Hellgren.

För många av deltagarna är det första gången de får ge sig upp i flygplan av den typ som Sjöbo flygklubb har, en cessna 172 och en piper Cherokee. Något som uppskattas av samtliga deltagare.

– Det här känns mer som att flyga på riktigt än att åka med ett passagerarplan, säger Lova Eriksson Edlund.

Young Pilots är en del av Frivilliga Flygkåren. För FFK är flygläret ett sätt

att stimulera flygintresset hos ungdomar samtidigt som chanserna att säkra återväxten ökar.

– De som är med i Young Pilots kan utbilda sig till spanare och gå vidare inom FFK, det blir som en rekryteringsbas för oss, berättar Jimmy Olsson som själv är aktiv inom kåren.

Flygplanen

Som är utrustade med dubbelkommando, så alla får en chans att spaka.

En av övningarna går ut på att försöka lokalisera vissa objekt på marken, en kyrka, en vindmölle eller ett slott.

– Det blir som en tipsrunda, fast från ovan, säger Jimmy Olsson.

Ett annat moment handlar om att genomföra en räddningsinsats, där ungdomarna får lära sig hur det går till att leta efter personer som gått bort sig i terrängen.

Men allt är inte flygning när unga piloter träffas. Även sociala aktiviteter, som teambuilding och grillkvällar, ingår.

Magnus Gatemark



Flygläger i Borås

Under minst åtta år har FFK/Young pilots ordnat flygläger i Borås. Intresset de senaste åren har dalat men Sjuhärad ger aldrig upp.

Detta år hade tio glada deltagare anmält sig och alla var ännu gladare under lägret. Det kanske inte är så konstigt när man får flyga navigation i motorflygplan, samt

häftiga, långa segelflygningar bland molnen! Motorflygturen innebar en noggrant planerad tur med piloterna Simon Carlsson och Ingvar Bragd. En deltagare fick till och med en flygtur över Göteborg. Hälften av deltagarna är nu exalterade för att fortsätta sin bana inom segelflyget.

Flyg är underbart, men vi ville även

att deltagarna skulle få en inblick i teorin bakom flyget, exempelvis meteorologi. Förutom flyg och teori fick deltagarna vara med på ett studiebesök på Landvetter flygplats och torn. Flygledare Morgan Eklöv, som även är FFK-pilot, guidade gruppen och förklarade hur kontrollen och lufrummet fungerar. Därefter fick vi tillåtelse att gå upp för alla de 200 trappstegen och se utsikten från Landvetter tornet. En utsikt vi sent kommer glömma!

Lägerveckan gjordes möjlig tack vare bidrag från Sparbanksstiftelsen Sjuhärad, som finansierat lägret till största delen, FFK, och Pägens, vars bullar deltagarna aldrig tackade nej till. Likt tidigare år hade gruppen sitt logi hos Eiwy och Bjarne Isaksen.

Alla var mycket nöjda efter veckan. Nya vänner och nya upplevelser rikare!

Desiree Staaf





Bilkåren visar sina bilar i terrängen



Alexandra Völker från Försvarskommittén besökte FMCK:s dag

Defense Camp 2016

Tillsammans med de fyra motororganisationerna FFK, FMCK, Bilkåren och Sjövärnsskåren genomfördes årets Defense Camp på Uppsala Garnison. Med erfarenheter från föregående år utvecklade vi lägret och hade 36 deltagare och 9 ledare. Programmet var späckat med en massa roliga aktiviteter. Vi var laddade för en succé!

Första dagen ägnades åt att komma i kontakt med varandra och se till att vi hade rätt utrustning till alla. Enda sättet är att kontrollera att allt är med är det klassiskt militära inryckningsmetodikerna med – Käsa visa!, Strumpa blå visa! och så vidare... När all utrustning var kontrollerad och klar var det dags att börja med aktiviteterna. Det är viktigt att lära känna varandra. Det kommer många nya ansikten med en helt annan bakgrund från olika organisationer. Vi konstaterade att våra ungdomar är sociala, för det tog inte lång tid innan alla började prata med varandra och stämningen var på topp.

Då de olika organisationerna visar upp sina aktiviteter så finns det många säkerhetsföreskrifter vi måste följa. När vi planerat in att vi skulle åka båt ville vi veta att ungdomarna kan simma. Så klädsim stod på programmet tillsammans med livräddning. Uppsala garnison har det så bra förspant att det finns en simhall på området.

Vi delade sedan in gruppen i två troppar om 16 personer så det skulle bli smidigare på respektive aktivitet varje dag. Då den ena gruppen flög, åkte den andra båt och så gick vi runt på dessa olika stationer.

Flygdagen bestod i att göra en planering på kartan med kurser och tider. Därefter fick de gå ut till planen och flyga två flygningar. En som var och en navigerade själva och en som de satt i baksätet och såg sin kompis navigera. Flyg består ju av så mycket mer än bara flygplan, så ett studiebesök planerades in på trafikledartornet och SAA. På SAA fick de se hur deras 737-simulator fungerar och provade att sitta i en riktig 737-cockpit.



Filiph Johansson provar 737-simulatoren

På sjövärnsskårens dag så fick vi prova på att åka båt/fartyg. Att styra ett fartyg är inte alltid det lättaste. Med en övervakande instruktör lyckades vi kryssa runt bland kobbar och skär. Här fick vi också prova överlevnadsdräkter (6-timmars dräkter). Som brukligt med dessa dräkter så har de ingen perfekt passform. Att vara 155 cm lång i en dräkt som är gjord för 185 cm ser lite roligt ut. Som tellytubbies fick de sedan prova dessa dräkter i havet. De guppade vackert som små flöten i vattnet. Med denna dräkt skulle ungdomarna sedan försöka ta sig upp i en livflotte och det är inte det lättaste. Men alla klarade av det. På plats fanns även en robotbåt där vi åt mat och fick lära oss flera olika knoppar som kan vara bra att kunna. Pålstek, dubbelt halvslag och den bästa av alla -

käringknuten. Bilkåren visade upp sina terrängfordon. Det är helt fantastiskt att se och få följa med när de åker i terrängen. Att dessa bilar verkligen kan ta sig fram.

Under denna dag fick de också lära sig att hantera bären. Fatta-säkra-lyft, och så vidare.

Ena terrängbilen gjordes om till en ambulans. Med hjälp av bärarna och spännband kan man sedan transportera 12 skadade. Hela dagen vistades vi ute terrängglådan och även lunchen inmundigades fältmässigt. Här provade vi också på att camouflera en container så att den inte kan ses från luften.

På torsdagen fick vi fint främmande från försvarskommittén, nämligen Alexandra Völker.

Alexandra besökte FMCK:s dag i Uppsala och hon fick se hur ungdomarna plockade ihop en motorcykel och sedan körde iväg. Sittandes bakpå fick alla känna på hur det är att ta sig fram på grusvägarna och de olika banorna som var iordningställda.

Varje kväll sken ungdomarna som solar. Det här var den bästa dagen!

Sista dagen fick ungdomarna försvarsmaktsinformation och på frågan om de var intresserade i framtiden söka sig till FM svarade 28 av 32 att de var intresserade. Gissa om det var en glad informatör.

Att åka motorcykel på garnisonens grusvägar, prova terrängbanan med lastbilar, flyga över Mälardalen eller färdas i skärgården på ett fartyg. Vi visade upp vad vi frivilliga kan göra och erbjuda på allra bästa sätt. Ungdomarna fick kamrater för livet. Vi ledare fick hopp om framtiden.

Ett stort tack till Uppsala som stöttat oss med detta läger och alla deltagare och ledare.

Lars-Göran Johansson



Människor instängda i Gästrikland



Under juni genomfördes årets regionala samverkansutbildning, RSU. 30 piloter och spanare från FFK deltog tillsammans med 70 personer från myndigheter och frivilligorganisationer. Utbildningen pågick i fem dagar och omfattade 70 uppdragsflygningar.

FFK:s regionala samverkansutbildningar syftar till att skapa nätverk och samarbete mellan myndigheter och frivilligorganisationer som kan bli en grund för effektiva insatser under skarpa förhållanden. Utan ett väl utvecklat samarbete mellan myndigheter och frivilligorganisationer är det svårt att på kort tid få igång insatser. Utbildningen i år utgick från Gävle flygplats under fem dagar med bland annat Marma skjutfält som övningsplats. Scenariot var ett kraftigt oväder som drabbat Gästrikland och delar av Uppland samt södra Dalarna. Omfattande skador hade uppstått på vägar, järnvägar, kraftledningar, människor hade blivit instängda i skadade hus och fritidsbåtar hade råkat i sjönöd. Tankfartyg hade släppt ut olja längs Gästriklandskusten och under den stora oredan passade tjuvar på att stjäla kopparlinor från järnvägen.

Den regionala samverkansutbildningen som nu kördes för 13 gången är en del av FFK:s långsiktiga arbete att vidareutveckla samverkansformer och finslipa den tekniska utrustningen som används.

En väsentlig del för ledning av insatser är att snabbt få lägesbilder av skador och händelser. Här har FFK en stor uppgift genom sitt bildöverföringssystem TBOS, tag bild och sänd.

Stort antal medverkande

Årets utbildning var till personantalet den största hittills. Från FFK deltog 30 piloter och 15 flygplan.



Utbildning av bandvagnsförare mfl.

Trafikverket kom med 39 personer och från Svenska Kraftnät, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen i Gävleborg, Gestrike Räddningstjänst, Vattenfall, Gävle Energi samt från frivilligorganisationerna Frivilliga Automobilkåren, FAK, Bilkåren, Frivilliga Radio Organisationen, FRO och Sjöräddningssällskapet kom sammanlagt 31 personer.

Under utbildningens två första dagar ägnades två stora block åt att ge information om varje myndighets uppgifter och även information från varje frivilligorganisation hur de arbetar. Allt med syftet att skapa insyn i varandras arbete. Dessutom fick alla bandvagnsförare möjlighet att flyga

och se sina fordon från luften så att de kan förstå piloternas svårigheter att dirigera bandvagnar. Alla piloter fick åka en runda med bandvagn i terrängen. Dessa inslag uppskattades mycket och bidrog till att öka vi-känslan under utbildningen.

I övrigt fick deltagarna övergripande information om utbildningen och bland annat särskild utbildning i kunskap om kraftledningskartor, mm. Svenska Kraftnät hade omfattande utbildning av sina bandvagnsförare i olika körmoment. RAKEL utbildning förekom också samt test av RAKEL i flygplanen och test av TBOS systemet.

Därefter var deltagarna redo för två intensiva utbildnings/övningsdagar med flyg och bandvagnar. Totalt flögs 100 timmar som övervakades på ett mycket bra sätt av flyginformationstjänsten.

För briefing före uppdragen och avrapportering användes Gävle flygklubbs hangar och deras klubblokaler fungerade som uppföljningsplats där interna färdplaner bevakades. FRO som skötte

kommunikation och stabstjänst fick tillgång till en egen stabsplats i FFK:s lokal utanför klubblokalen och på så sätt underlättades deras arbete.

Krävande uppdrag

I största möjliga omfattning fick deltagarna utföra uppdrag som de tidigare utbildats för. Utbildningen blir en slags test på deltagarnas förmåga att göra de insatser som frivilligorganisationerna åtagit sig att göra



åt myndigheterna. Det är betydelsefullt att deltagarna får sina uppdrag direkt av myndigheter, närmare än så kan vi inte komma om det inte är skarpt. Resultatet blir att deltagarna lägger ner all sin kraft för att visa vad de kan under de krävande uppdragen. Koncentrationen måste hela tiden vara på topp. Vid till exempel kraftledningsövervakning kommer man till områden med fler ledningar än som finns på tilldelad karta. Då gäller det att hela tiden vara uppmärksam och noggrann med flygplanets position annars blir man snabbt vilsen. Ledning av bandvagnar eller räddningsfordon på små vägar i tät skog kräver ett konstant kurvande med flygplanet så att besättningen inte tappar visuell kontakt med vägen och fordonet.

I årets utbildning ingick eftersök av ett försvunnet flygplan. Här gällde det att utifrån briefings uppgifterna tolka var flygplanet skulle kunna vara och därifrån lägga upp ett sökmönster som kunde ge upptäckt av flygplanet inom den tilldelade flygtiden.

En utbildning/övning av denna storlek blir helt beroende av bra väder om allt ska utföras. Vi hade tur då inga flyguppdrag behövde ställas in på grund av väder.

Ledning av insatser

Myndigheterna svarade för briefing av besättningarna innan uppdragen och för uppföljning av resultaten. Under uppdragen rapporterades skador på vägar och järnvägar till Trafikverkets ledningsfordon som stod på flygplatsen. Skador på kraftledningar

rapporterades till Svenska Kraftnäts mobila ledningsfordon, MOLOS, en bandvagn med kommunikationsutrustning. Via MOLOS vidarebefordrades sedan flygbesättningarnas rapporter till Vattenfalls reparationsledare.

Samverkan för ledning av Trafikverkets och Svenska Kraftnäts bandvagnar skedde genom att de dirigerades till skadeplats via det nationella radiosystemet RAKEL. På motsvarande sätt dirigerades räddningstjänstens fordon för undsättning av personer.

En räddningsledare placerad på flygplatsen representerade Sjöfartsverket ledde sjöräddningsinsatsen och samverkan med Sjöräddningssällskapet. Länsstyrelsen briefade besättningarna på flygplatsen.

Uppdragen

Sammanlagt gjordes 70 uppdrag under utbildningen. Dessa var kontroll av kraftledningar inom två områden och kontroll av framkomlighet på väg inom ett område. Nytt för i år var övervakning av järnvägssträcka för att se om stöld av kopparledningar pågick. Vidare genomfördes ledning av bandvagnar på Marma skjutfält för Trafikverket och Svenska Kraftnät. Utöver detta utfördes vägledning av räddningsfordon under utryckning och sjöräddningsinsatser tillsammans med Sjöräddningssällskapet samt kartläggning av oljepåslag utefter kusten utanför Gävle. Eftersök av ett saknat flygplan gjordes i terrängen väster om Gävle.

Alla dessa uppdrag gav nyttiga lärdomar och erfarenheter för både FFK och deltagande myndigheter som ligger till grund för fortsatt utveckling av samverkan. Många uppdrag uppfattades som mycket krävande av de flygande besättningarna. Här nedan ges närmare information om uppdragen.

Kraftledningsövervakning

Syftet med utbildningen var att förbättra besättningarnas förmåga att genomföra flygövervakning av kraftledningar på samtliga spänningsnivåer över 20 Kv och att förbättra besättningarnas och företagens drift- och reparationsledningars förmåga att rapportera och ta emot skadeinformation.

Varje kraftledningsslinga hade ett antal skademarkeringar i form av vita dukar

som simulerade olika typer av skador. När besättningen upptäckte en duk rapporterade de läget av duken samt fotograferade skadan med TBOS. Under årets RSU fick dubbelt så många besättningar som tidigare möjlighet att flyga kraftnätsövervakning. Motivet var att få fler utbildade piloter. Det visade sig dock att tillgänglig flygtid på slingorna blev för kort för att besättningarna under flygning skulle kunna få ytterligare uppgifter. Vidare hade inte alla piloter tillräcklig grundutbildning för kraftnätsövervakning då de flera av de tidigt kallade piloterna med grundutbildning inte kunde medverka. Därför kommer vid nästa RSU antalet besättningar reduceras till ursprungliga antalet 8 st. Under flygningen användes 50.000 dels kartor. Dessa är för otympliga i flygplanet och bör ersättas av kartor i skala 1:100 000. Den tekniska utrustningen för kommunikation och dokumentation i flygplanen bör förbättras och hanteringen för flygbesättningen förenklas. Utfallet av övningen kan betecknas som en 4- av fem möjliga. Samtliga flygbesättningar genomförde uppdraget inom utsatt tid, flertalet identifierade och rapporterade även samtliga utlagda fingerade skadeplatser.

Bandvagnsledning kraftnät

Inom uppdraget för Svenska Kraftnät ingick även ledning av bandvagnar ifrån uppställningsplats till fingerad skadeplats. Flygbesättningarnas uppgift var att hitta framkomlig väg mellan uppställningsplats och skadeplats och sedan leda bandvagnen tillskadeplatsen. Oframkomliga vägar markerades med dukar. Kommunikation mellan flygplan och bandvagn skedde med RAKEL. Bandvagnarnas besättningar kom ifrån Frivilliga Automobilkåren och Bilkåren. En realistisk men relativt komplicerat uppdrag som kräver god samarbets- och samverkansförmåga mellan flyg och bandvagnsbesättning. Tiden för uppdraget måste anpassas till uppdragets svårighetsgrad och lotsningsavstånd. Beroende på anpassning till annan myndighets verksamhet blev tiden något för kort så att några flygbesättningar tvingades att avbryta uppdraget. En förutsättning för lyckat uppdrag är att RAKEL kommunikationen fungerar. Utfallet av övningen kan betecknas som en 4 av fem möjliga.



Rekognosering av omledningsväg och spaning efter koppartjuvar

Uppdragen gjordes i samverkan med Trafikverket. Syftet var att utveckla samverkan med Trafikverkets stabsfunktioner samt att se om FFK kan övervaka järnvägar för att upptäcka kopparstöld.

Rekognosering av omledningsväg innebar att vägalternativ skulle sökas för att leda trafiken från Österfärnebo till E16 då väg 56 var skadad på flera ställen. Besättningarna rapporterade till Trafikverkets ledningsfordon där personal från Frivilliga Radioorganisationen förde logg över iakttagelserna och ritade in lämplig omledningsväg på en karta. RAKEL kommunikationen fungerade godtagbart för hälften av besättningarna. Där det inte gick bra kan det delvis skyllas på handhavande fel. En viktig lärdom är att det behövs mer träning på användning av RAKEL och TBOS.

Insatsen att spana efter koppartjuvar var ett nytt inslag i RSU. Besättningarna fick i uppdrag att spana utefter järnvägen

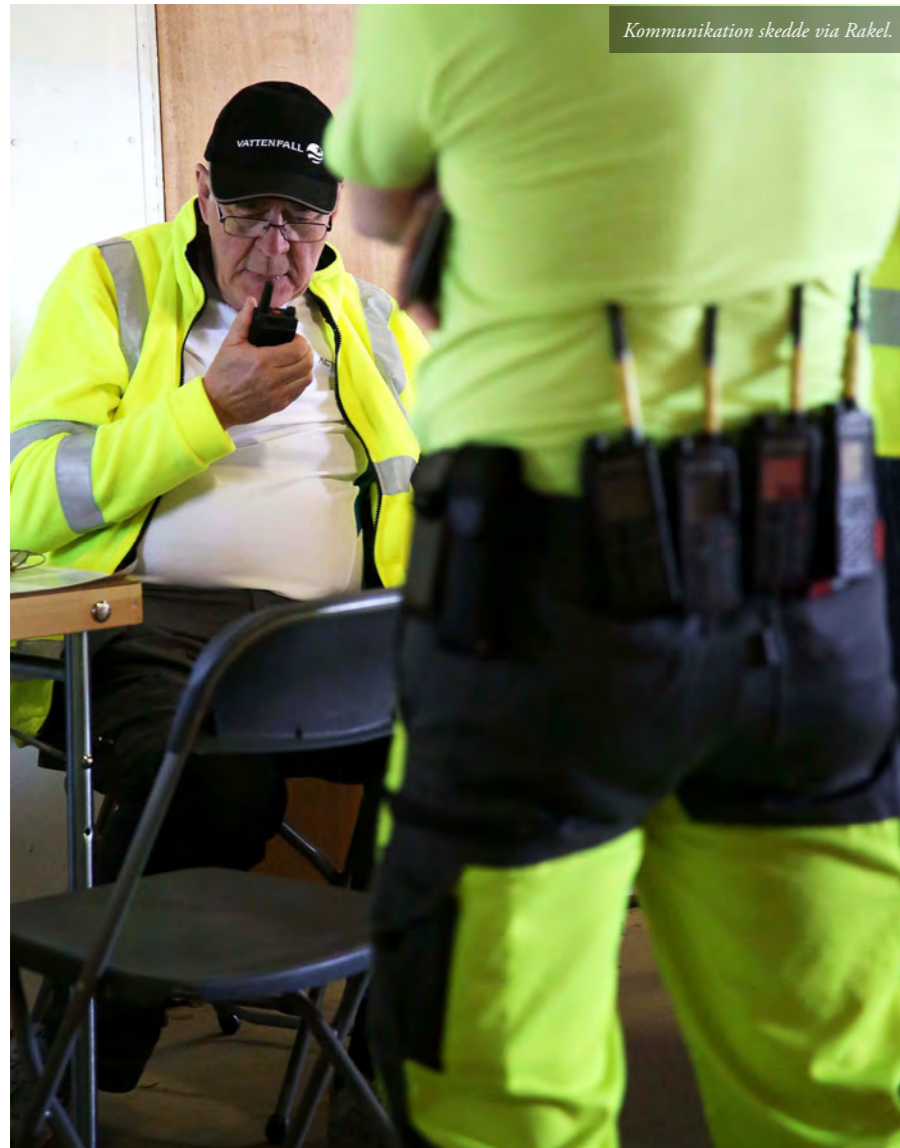
mellan Tierp och Örbyhus för att se om några obehöriga befann sig på banan. Om de upptäckte något skumt och de personer som befann sig där gav sig iväg med stöldgodset då skulle flygbesättningen rapportera till Trafikverket vilken flyktväg de tog så att kunde fångas in.

Ett uppdrag som är realistiskt för FFK. Besättningarna tyckte det var ett spännande uppdrag där den största svårigheten var att förfölja tjuvarna. Under uppdraget fungerade RAKEL bra.

Bandvagnsledning för Trafikverket

Erfarenheterna av att leda Trafikverkets bandvagnar överensstämmer i stort med vad som gjordes vid ledning av Svenska Kraftnäts bandvagnar. En del besättningar upplevde svårigheter i att flyga efter den karta som användes. I övrigt krävde uppdraget mycket svängande för att inte tappa kontakten med bandvagnen. Rapporteringen och kommunikationen med RAKEL fungerade.

Kommunikation skedde via RAKEL.



Stöd till räddningstjänsten

Räddningstjänstuppslagen omfattade två händelser. En händelse innebar undsättning av instängda personer i ett hus som skadats av ovädret och den andra händelsen innebar sökning av personer som saknades efter en kanotsafari på fjärden utanför Karlholms bruk.

Undsättningen av personerna i det ensligt belägna torpet började med att ett äldre par ringt upp SOS Alarm för att få hjälp då mannen klagade över svåra bröstsmärtor. FFK besättningen kontaktades av räddningstjänsten och informerades om behovet av att rekognosera framkomlig väg till torpet. För att FFK besättningen skulle kunna hitta torpet i skogen hade det märkts ut med en vit duk. Uppgiften att hitta framkomlig väg för räddningsfordonet på de smala skogsvägarna var svår. Samtliga besättningar lyckades hitta torpet och sedan leda fram räddningstjänsten. Samverkan med räddningstjänsten fungerade utan problem och RAKEL fungerade mellan flygplan och räddningstjänstfordonet. En stor utmaning är att spana efter framkomlig väg i tät skog och att det är viktigt att hela tiden läsa kartan samt ha kontakt med fordonet.

Sjöräddningsinsatsen leddes av en

representant från Sjöfartsverket som agerade räddningsledare med flyg- och sjöräddningsresurser till sitt förfogande. Han svarade för briefing och ledning av besättningarna. Även Sjöräddningssällskapet deltog.

Scenariot omfattade en grupp kanotister som rapporterats saknade av anhöriga.

Resultatet av uppdraget var godtagbart. För två av tre besättningar fungerade RAKEL bra.

Sök av föremål i skärgård med många små öar är krävande. Val av sökmetodik ska ske tidigt och fråga Sweden Rescue hela tiden efter ny information.

Oljepåslag

Drivande oljebälte hade observerats utefter kusten norr om Gävle. Länsstyrelsen kontaktade FFK för att få information om var oljan har drivit i land och hur omfattande skadorna var. FFK fick i uppdrag att rekognosera och fotografera oljans utbredning. Oljan markerades med vita dukar.

Syftet med övningen var att utveckla samverkansformer med länsstyrelsen och FFK avseende övervakning och rapportering av skadeutfall vid bland annat stora väderstörningar och andra händelser som påverkar länsstyrelsens ansvarsområde.

Uppdraget genomfördes med tillfredsställande resultat. Under hela uppdraget hölls bra kontakt med länsstyrelsen via RAKEL. Problem uppstod för några besättningar med TBOS.

Eftersök av flygplan

Ett flygplan på väg från Gävle till Borlänge rapporterades saknat. FFK får ett sökuppdrag. Är detta ett realistiskt uppdrag för FFK? Ja enligt de besättningar som flög. Den största utmaningen under uppdraget är att lägga upp ett sökmönster och att hålla sig till det så att man kan avfärda överflugna områden som inte sannolika haveriplatser. Samarbetet mellan pilot och spanare är viktigt.

Sammanfattande kommentarer

Denna rapportering ger bara en översiktlig bild av den regionala samverkansutbildningen. Mer detaljerade information om erfarenheter och förbättringsförslag kommer att finnas i slutrapporten över utbildningen som läggs ut på FFK:s hemsida. Värdet av de regionala samverkansutbildningarna ligger bland annat i att deltagande besättningar får samverka direkt med myndigheter och kan därigenom öka sina kunskaper inför verkliga skarpa insatser. Myndigheterna å



sin sida kan påverka FFK hur de vill att uppdrag ska genomföras och rapporteras.

Den årliga samverkansutbildningen ger länsflygavdelningarna möjlighet att delta i genomsnitt vart sjätte år i verksamheten och därmed öka sina kunskaper. Samverkansutbildningarna är krävande och fungerar som en kvalitetsmätare på FFK:s förmåga.

RAKEL

RAKEL problematiken kvarstår. Även i år löstes kommunikationen genom ett provisorium. Den enda lösningen är att FFK får egna mobiler. Då kan de tekniska problemen lösas och piloterna ges möjlighet att kontinuerligt öva med mobilerna så att de blir vana vid att använda dem.

Hindrande för detta är hur abonnemangsfrågan kan lösas. Frivilligorganisationernas användning av RAKEL nätet är så liten under ett år att det är en obetydlig marginalkostnad. Därför borde ansvarig myndighet mot bakgrund av FFK:s betydelse för krisberedskapen omgående besluta att användningen av RAKEL för FFK ska ske utan abonnemangsavgift.

TBOS

Utvecklingen av TBOS fortskrider och de fåtaliga fel och handhavande problem som uppstod under utbildningen kommer att åtgärdas. Vidare är det ett behov av nya IPADs som fungerar i 4G nätet.

Slutord

Här citeras Svenska Kraftnäts omdöme om RSU 2016.

Elmomenten i årets RSU har, med något undantag, kunnat genomföras enligt planen och huvudintrycket är att syfte och mål är uppnått med ett resultat och utfall som bedöms som gott eller mycket gott. Detta beroende på motiverade kursdeltagare, detaljerade förberedelser i planeringskedjet, lämplig övningsplats/terräng, kunniga ledare/instruktörer, acceptabel logistik (logi, mat, utbildningslokaler) och inte minst ett intressant och med hänsyn till uppgifter och uppdrag väl avvägt utbildnings- och övningsprogram. Trots det mycket goda helhetsintrycket finns det detaljer i de olika momenten som kan förbättras till kommande RSU. Då några av förslagen i Svenska Kraftnäts rapport innebär utveckling av viss teknisk utrustning bör beslut om sådana åtgärder tas i ett så tidigt skede att utrustningen blir testad och vara funktionsduglig vid kommande RSU.



HEADSET

Vad är bäst? Vilka är skönast?
Vad har jag råd med?

Alla piloter som flyger någorlunda mycket brukar skaffa sig egna headset. Det finns en uppsjö med headset att välja mellan. Det finns billiga passiva och de dyrare ANR (Active Noise Reduction).

Kårstaben har fått möjligheten att låna ett antal headset från KSAB för att testa och jämföra.

I vårt test har vi utgått från Peltor 8006 som många klubbar har som referens. Peltor är ett headset som fungerar i de flesta plan och har varit en standard i svenskt klubbflyg. De headset vi testat är följande:

- Lightspeed Tango (trådlöst)
- Pilot PA1779T (ANR)
- Pilot PA1171T (passivt)

Vår utgångspunkt har varit att ha headseten i en uppdragssituation där vi är två personer som jobbar tillsammans. Våra flygpass är ofta 2 timmar, men ibland ända upp till 4 timmar.

Bekvämlighet

Det gör att headseten måste vara bekväma att ha på sig. Här tycker jag att Lightspeed står för kvalitet och bekvämlighet. Även Pilot PA1779T är bekväma och anpassar sig väl efter huvudformen. Det enklare headsetet känns hårt och efter en timmes flygning fick jag ont i kring öronen. Själv får jag ont av Peltor på hjässan om jag flyger för länge med dom.

Bullerdämpning

Man kan lätt gå in och titta i tabeller och

se vilka headset som har bäst dämpning. Här blir det en personlig bedömning och känsla. Det är en stor skillnad på ANR-headseten. Lightspeed har en fantastisk bullerdämpning så länge batteriet fungerar. På Pilot 1779T så bygger de på ett Bilsom hörselkåpor som bas och har då samma passiva dämpning som Peltor har. Dock är inte den aktiva bullerdämpningen riktigt lika bra som Lightspeed.

Det enklare Pilotheadsetet tycker jag inte når upp till Peltor i bullerdämpning och det kan bero på att jag inte fick öronkuddarna att smita åt ordentligt kring glasögonen. Hade det varit gelkuddar kanske det nått upp till samma nivå.

Ljudkvalitet

I alla headset så hör man bra och det finns volymkontroller på alla. Här blev vi lite besvikna på Lightspeeds headset. Vid flera tillfällen fick man eko i lurarna som när man pratar i en mobiltelefon. Enligt lightspeed skulle detta bero på inställningen i intercommen och andra headset. Vi ordnade med de justeringar som de föreslog men upplevde samma sak även om vi satt med samma headset och inte ändrat något sedan vi fixat till det. Det är ett känt problem som vi tror att de jobbar med. Det som också hände när den trådlösa klumpen kom lite långt ner i sidfickan så klipptes ljudet av. När vi sedan lyfte upp batteriklumpen så fungerade ljudet bra igen.

Pilotheadsetet tycker jag har ett bättre ljud generellt.

Fördelen med Bluetooth är enkelheten att koppla in telefonen i headsetet. Detta fungerar bäst med Lightspeed. Bluetooth tillbehöret till Pilot behöver utvecklas mer, men fungerar. Att koppla in telefon eller Rakel (Sepura) har fungerat superbra i dessa headset. Till Peltor måste man ha en adapter och den har inte alltid fungerat så bra tyvärr.

Både Lightspeed och Pilot PA1779 behöver batteri och laddningen av dessa sker bland annat i kåporna. På Pilotheadsetet finns det en adapter så att du kan ladda dom i 12V uttaget medan Lightspeed använder man en USB-kabel. Där behöver man öppna en liten plastlucka. Denna lucka är ett stort minus då den känns racklig och finns risk att den går sönder. Enligt tillverkaren ska inte detta vara något problem då den ska hålla. Om batteriet tar slut kan man med en sladd koppla ihop batteripaketet med headsetet så att det blir som ett vanligt Lightspeed headset som ex. Zulu-modellen.

Så slutsummeringen av dessa headset är att Lightspeed Tango har en del barnsjukdomar med Bluetooth-kopplingen. Det är oerhört skönt att vara av med sladdarna och ljudkvaliteten är bra och headsetet sitter skönt. Pilot 1779T headsetet är ett bra budgetalternativ. Själv har jag använt föregångaren i snart 7 år och det fungerar än.

Det passiva Pilot 1171T kan vara bra som reservheadset men flyger man mycket så är det ANR-headset som gäller.

Lars-Göran Johansson



	Tango	Pilot PA1779T	Pilot PA1171T	Peltor 8006
Bekvämlighet	5	4,5	3	3
Bullerdämpning Passiv/Aktiv	3/5	4/4	3/0	4/0
Ljudkvalitet	4	4	3	4
Bluetooth	Ja	Som tillbehör	Nej	Nej
Sladd	Nej	Ja	Ja	Ja
Ljud inställning	4	5	4	3
Ingång mobiltelefon /Rakel	Ja	Ja	Ja	Nej
Batteriåtgång	?	50 timmar	Na	Na
Plus	Trådlöst Sköna Bra bullerdämpning Ingång för mobiltelefon	Bra passiv dämpning Priset Sköna Ingång för mobiltelefon	Prisvärda Ingång för mobiltelefon	Funkar för alla plan
Minus	Bluetooth hackar ibland Eko i ljudet Laddkontakten	Lite tunga Önskar bättre ANR	Sitter hårt Obekväma vid lång användning	Obekväma vid lång användning
Garanti	5 år	5 år	3 år	2 år
Pris KSAB	9995:-	6295:-	1895:-	5738:-

Samverkan i luftrummet

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

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

Det är inte ovanligt att vi redan nu på flera platser delar luftrum och flygplatser mellan motorflyg och segelflyg med både bogsering eller vinschstarter, ultralätt verksamhet av olika typer, skärmflygare, fallskärms hoppning och kanske annan flygverksamhet samtidigt.

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

Trafikvarv och segelflyg

I den här artikeln tänkte jag börja med att ta upp hur segelflygare använder trafikvarvet och hur vi kan skapa en säker samverkan runt flygplatsen mellan motorflyg och segelflyg.

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

Motorflygplanet ligger kvar på trafikvarvshöjden tills vi svänger 90 grader till en baslinje. På baslinjen börjar vi sjunka ned mot cirka 500 fot för att till sist svänga 90 grader till en final. Normalt går alla trafikvarv i vänstervarv, om inget annat är publicerat. Trafikvarvshöjd och lokala regler

kan göra att varvet ser lite annorlunda ut, men i grunden är det samma varv som motorflygare alltid använder.

Nedflygningssektorn

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

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

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

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

Segelflygvarvet

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

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

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

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

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

Använd mer radio

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

Genom att alltid använda våra normala procedurer och inte hitta på några egenhemsnickrad lösning, ökar vi chanserna till en bra och säker samverkan med andra typer av flygverksamhet.

En uppmaning: använd radion! Det bästa sättet är att alltid meddela sin position och sin avsikt så att alla som finns på frekvensen vet vad som händer. I det

sammanhanget poängterar jag vikten av att inleda anropet med flygplatsnamnet och din egen anropssignal. Detta är särskilt viktigt när flera närliggande flygplatser har samma frekvens.

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

Lär dig mer om andras verksamhet

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

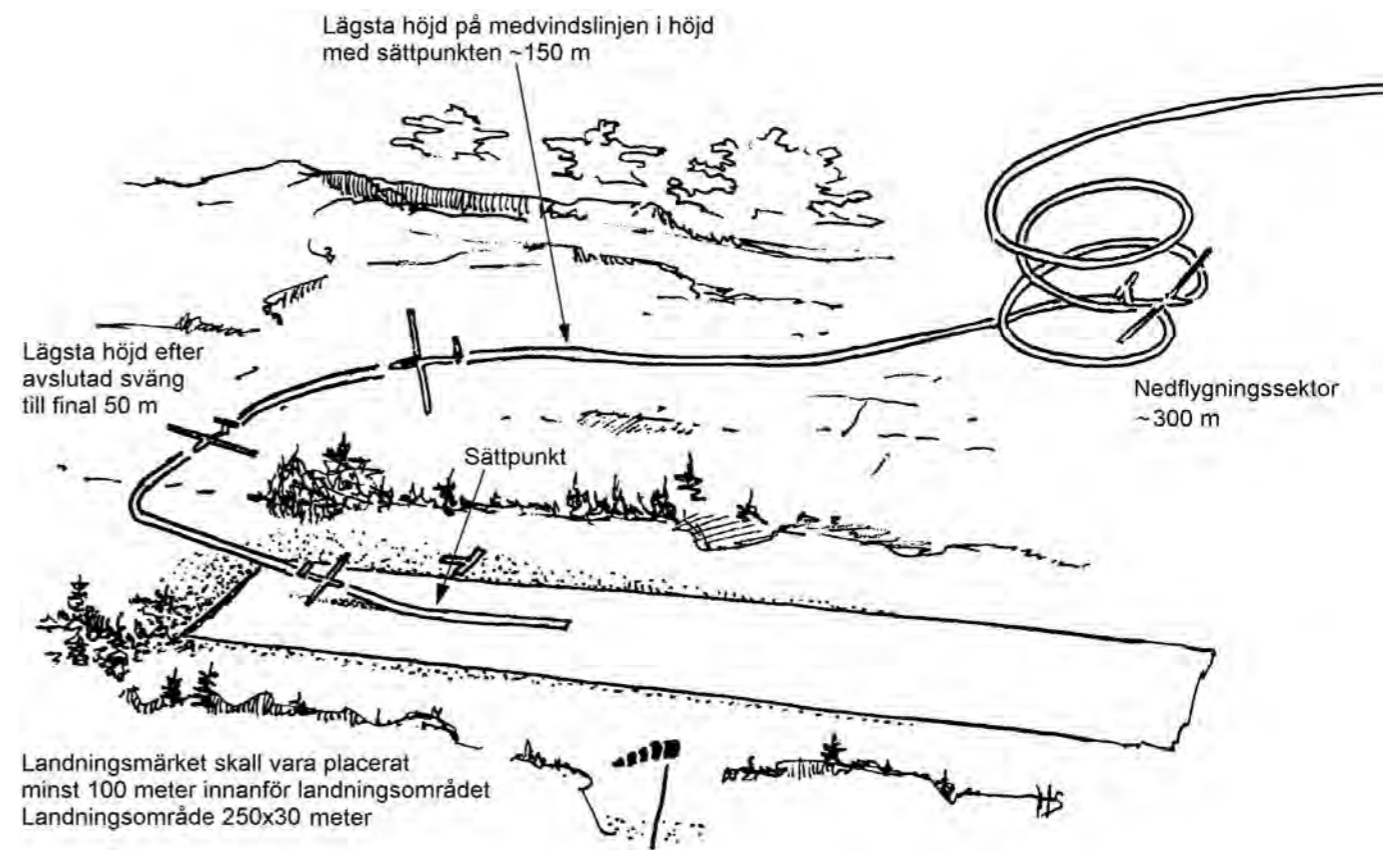
Lär dig mer om andra verksamheters rutiner. Ofta skiljer sig rutinerna inte så mycket från varandra och genom att läsa på lite lär vi oss mer om hur andra typer av verksamhet fungerar kring flygplatsen.

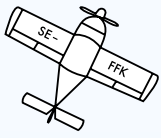
I artikeln ovan har du förhoppningsvis fått lite mer förståelse för segelflygarnas

trafikvarv och rutiner vid landning. Nästa gång någon frågar dig om syftet med en nedflygningssektor, så vet du svaret. Kanske kan du till och med peka ut det på flygplatskortet?

Koll på läget? Självklart!

Hans Jörnén
Flygchef FFK





Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Hässlögatan 20
721 31 Västerås

B

POSTTIDNING

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 augusti 2016. Porto och emballagekostnad tillkommer. Vi reserverar oss för att den önskade varan kan ta slut.



VÄSKA
50 kr



BADLAKAN
150 kr



NYCKELRING
5 kr



NYCKELBAND
Young Pilots eller FFK
5 kr



LINJAL
För navigationsplanering
10 kr



KLOCKA FLYGPLAN
Finns 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
450 kr



Royalblue tröja med luva
Stl. S-XXL
150 kr



FIG-TRÖJA
Överdrag, stl. S-XXL
250 kr



FFK-JACKA
Stl. S-XXL
300 kr



FFK Piké Navy
Stl. S-XXL
100 kr