



Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

FFK NYTT

Nummer 4 - November 2014

Katastrofövning över Skövde

Obemannat på gång + Tvärs igenom Europa + Vulkanflygning



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

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

Lämna gärna material
fortlöpande. Sista dag
att lämna material till nästa
nummer: 1 februari 2015

I DETTA NUMMER



Island lockar till sig många flygsugna europeiska piloter. Anton Gunnerlind berättar om sitt beslut att åka till vulkanlandet i väster för att utbilda sig till kommersiell pilot.

16

Flygtilståndet för obemannade flygfarkoster har fullkomligt exploderat i Sverige det senaste året. FFK-Nytt var med och provflög en UAS.

20



ÖVRIGT INNEHÅLL

- 3 KÄRCHEFEN HAR ORDET
- 4 AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN
- 6 FLYGCHEFEN HAR ORDET
- 8 NYHETER
- 10 FOTOTEMA MAKRO
- 12 NYA MEDARBETARE PÅ KÅRSTABEN
- 13 FFK I TÄTEN VID PISTOLTÄVLING
- 14 HÖSTÖVNING MED FFK OCH YOUNG PILOTS
- 16 FLYGUTBILDNING PÅ ISLAND
- 18 INFORMATION FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN
- 19 FLYGNING PÅ ANRIKA BRATTFORSHEDEN
- 20 FLYGPROV MED OBEMANNAT FLYGPLAN
- 22 ÅRETS STORA REGIONALA KATASTROFÖVNING
- 27 TVÅRS EUROPA
- 30 FLYGSÄKERHETSTEMA MÖRKERFLYGNING
- 32 FFK DELTOG I UNDERRÄTTELSEOPERATION



I ett sålt flygplan med färdplan till Marseille begav sig Alexander Mårtensson och Niklas Eriksson från Västerås ut på ett flygäventyr tvärs Europa.

27



*Bild framsida:
Vädret skiftade mellan regn och sol under den stora regionala samövningen i Skövde. 15 flygplan och 30 piloter samövade med flera stora myndigheter under fyra dagar.*



Kårchefen har ordet

En strimma hopp har tänts

Byråkrati, avgifter och krångliga regelverk är något som påverkat vår verksamhet negativt i årtionden. Vi har sett hur höjningen av certavgifterna i början av 2000-talet minskade antalet certifikat drastiskt. Vi har sett hur CAMO-systemet i stort har förstört teknikunderhållet för klubbarna. Att underhållet som sköttes av en godkänd tekniker som skruvat på samma plan i 30 år plötsligt ansågs oduglig i myndigheternas ögon var i högsta grad upprörande. Resultatet har blivit ett dyrt system som skapat en flygplansflotta som är sämre underhållen än innan reglerna ändrades.

Mycket av detta har vi EASA att tacka för, men den europeiska myndigheten har också kommit med en del lättnader. På EASA Safety Conference i Rom, som anordnades mellan den 15:e och 16:e oktober, erkände executive director Patrick Ky att regelverken är för krångliga för allmänflyget. Patrick uttryckte att vi måste hitta vägar att göra det enklare, utan att försämra säkerheten.

Det kräver dock en insats av oss alla. Det inkluderar EASA själva och nationella luftfartsmyndigheter men även organisationer inom allmänflyget som exempelvis FFK. Tittar vi på haveri-statistiken där resultatet med dödlig utgång så är 75 procent pilotfel och 25 procent tekniska fel. Vi piloter måste ta vår del av ansvaret och förbättra våra beslut och kunskaper när vi flyger.

EASA har även satt upp en del regler som gjort det dyrare för flygskolor att bedriva sin verksamhet. Detta har inneburit att eleverna har fått betala ett högre timpris, vilket sänkt antalet nya pilotelever. För att minska antalet haverier på flugna flygtimmar behöver vi regler som ger näring åt flygtidsuttaget, egeträningspotentialen och utbildningsmöjligheterna.

EASA har nu vaknat och en strimma av hopp har återuppstått i och med Patrick Ky's uttalande, som vittnar om en förenkling av regelverken. Det finns flera konkreta förslag på bordet som alla bådar gott för flygklubbsverksamhet.

Luftvärdigheten på flygplan ska i fortsättningen kunna skötas av en flygverkstad och tekniker ska kunna skruva på planen. Skolning till LAPL och PPL ska förenklas och det kommer räcka med att en flyglärare för skolverksamheten, utan krångligt skoltillstånd (ATO). EIR - Enroute Instrument flying Rules är på plats och gör det lättare att lära sig flyga under instrumentförhållanden. Förslag finns som gör det enklare att gå från segelflyg till motorflyg. Det gör det enklare för vår unga generation. Att få ungdomar att börja segelflyga för 25 000 kronor är lättare än att få dom att satsa 120 000 kronor på ett privatflygcertifikat.



Vid kontakt med Transportstyrelsen så uttrycker myndigheten att de är positivt inställda till förslagen. Transportstyrelsen har startat två flygsäkerhetsgrupper, i vilka FFK är representerade i båda. Den ena är för kommersiella bolag och den andra är för allmänflyget. Intentionerna är bra med ett forum där vi kan komma med egna initiativ och förslag direkt in i myndigheten. Gruppen är inte skapad för en utökad reglering, utan målet är att hitta alternativa lösningar för att öka flygsäkerheten i Sverige. Felaktiga attityder till flygsäkerhet och beslutsfattande under flygning är grunden till många haverier. Om vi fokuserar på att få piloter att träna och utbilda sig mer, så kommer också flygsäkerheten att öka.

För att gå över till något helt annat: Intensiv ubåtsjakt för oss snabbt tillbaka till 90-talet, men det har nyligen varit en realitet i Stockholms skärgård. Våra HV-flyggrupper har gjort en fantastisk insats och löst de uppgifter de fått. FFK som resurs är en viktig del i svensk krisberedskap, civil som militär. Vi kan önska att vår nya regering regering också inser vikten av vår frivilliga resurs som ett verktyg för samhället. Helst genom att tilldela de medel som behövs för att vidmakthålla en hög nivå av färdigheter hos våra piloter, spanare och andra frivilliga.

För vår verksamhet behövs det också ett flygplansnät som kan nyttjas. I samband med underrättelseverksamheten i Stockholms skärgård användes Norrtälje framgångsrikt som utgångspunkt, trots att Bromma hade varit närmare. Men på Bromma finns inte längre några flygplan som går att nyttja, då Swedavia avhyst allmänflyget från fältet.

Sverige håller i dag på att förstöra sin infrastruktur med både hot om och faktiskt nedläggning av flera flygplatser. När ska staten och våra kommuner inse att flygplatserna behövs, både för krisberedskapen men också ur ett flygsäkerhetsperspektiv?

Jag vill slutligen rikta ett tack till alla ni medlemmar som kämpar för att vi ska få fortsätta vara den fina resurs som FFK är. Med er kunskap, engagemang och vilja ser jag fram emot 2015.

FFK-hälsningar
Lars-Göran

Nya medarbetare

Angela Alvin har nu börjat sitt vikariat för Hannele och är ansvarig för fakturering och flygplansregistret. Emelie Andersson är en ny medarbetare som ska jobba med kursverksamheten och ungdomsverksamheten. Mer information om våra nya medarbetare hittar du längre in i tidningen.



Flygrapporter

Nu när vi har nya arbetare på plats är det extra viktigt att ni skriver flygrapporten på rätt blankett och att den är komplett ifylld. Det är omöjligt för Angela och Emelie att veta allt på en gång. Enklast använder ni vår blankett på hemsidan. Den funkar med Acrobat Reader. De PDF-läsare som finns inbyggda i webbläsare brukar inte fungera så bra. Så för att göra det så smidigt som möjligt och eliminera så många fel så skriv på rätt blankett, tydligt och med alla uppgifter.



Anmälan kurser

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

Nästa års kurser kommer vi försöka få ut redan i december. Ni kan då göra era intresseanmälningar för våra kurser. Vi kommer dock inte veta vilka kurser vi kommer att kunna genomföra förrän vi fått medelstilldelning från Försvarmakten och MSB. Det medför eventuellt att någon kurs kanske inte kan genomföras. 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

Försvarmakten har kommit fram med ett utbildningsavtal. Nu kan en aspirant skriva avtal och få vara med på övningar och få ut viss utrustning under utbildningstiden. FFK ser positivt på detta då det kommer att underlätta vid rekryteringen av nya HV-piloter.



Planering

Kårstaben söker årligen medel för utbildning och övning för våra flyggrupper. Det är viktigt att dessa medel används på rätt sätt så att vi får ut mest flyg för varje krona. Vi kan inte påverka 2015 utan det blir vad det blir. I januari inleder vi en ny dialog med Försvarmakten inför 2016 - 2018. Har ni några förslag på utbildningar som behövs i era

grupper vill vi gärna få med dessa till dialogen i januari. Skicka in förslag till karstaben@ffk.se.



Nya AIS-systemen

Flygchefen har varit ute och träffat flera sjöbevakningsgrupper i samband med att kårstaben delat ut de nya AIS-systemen. Förhoppningen är att Hans kommer att ha besökt alla sjöbevakningsgrupper till våren.



Rekrytering

Vi måste arbeta tillsammans för att få in fler medlemmar i verksamheten. Flera flyggrupper är inte fulltaliga. Prata med dina flygarkollegor och se om de vill vara med i en flyggrupp. För att få in fler medlemmar behöver vi ha verksamhet som alla kan delta i. Det behöver inte vara flyg utan kan vara andra träffar som TBOS, nödräddning, helikopterlyft med mera.



Adressändringar

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.



UNGDOMEN

Verksamheten för Young Pilots fortskrider enligt plan. FFK och segelflygförbundet har påbörjat ett nytt samarbetsprojekt där vi i framtiden hoppas kunna få fram fler piloter och fler flygintresserade ungdomar.

FFK har också tagit kontakt med flera andra frivilligorganisationer för att se hur vi skulle kunna samverka vid exempelvis ungdomsläger i framtiden. Båda projekten är nystartade och mer information kring dessa kommer i framtida FFK-Nytt.



VIKTIG INFO FRÅN FLYGCHEFEN

Standard Operating Procedures - SOP

För att få ett mer ensat sätt att arbeta och genomföra uppdrag och träning håller vi på att införa en SOP i verksamheten.

En SOP beskriver mer i detalj hur vi ska flyga och på så sätt uppfylla de krav som finns i drift-handboken. Det gör det också lättare att flyga med



andra personer eftersom vi alla använder samma rutiner. Läs den och använde den när du flyger!

FFK-PFT

En FFK-PFT kan endast göras av en av FFK-kårstab godkänd lärare. Kårstaben sänder listor med uppdrag till FFK-lärare som genomför FFK-PFT med berörda piloter i FIG/SIG och HV. Det är dock viktigt att du som pilot följer upp att du är behörig att flyga.

Via "Dina Uppgifter" på hemsidan kan du se vilka datum som finns registrerade hos KS. Du loggar in från hemsidan och kan ändra dina kontaktuppgifter och se vilka uppgifter KS har registrerade. För att uppdatera dina certifikat och medicaluppgifter skickar du in nya kopior till medlem@ffk.se. Därefter registreras dina nya uppgifter.

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

Observera att en PC inte ersätter en FFK-PFT!



Under julen kommer kårstaben att vara begränsat bemannad. Ni kan ändå nå oss via mejl. För att ditt ärende inte ska bli liggande så är det viktigt att använda våra gemensamma e-postadresser för att exempelvis skicka in uppdateringar av certifikat och flyg rapporter. Genom att skicka uppgifter på "rätt" adress underlättas kårstabens arbete mycket, och vi kan snabbare hantera ditt ärende. Dessa e-postadresser bevakas alltid.

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

flyg rapporter@ffk.se
rapporter@ffk.se
medlem@ffk.se
ovning@ffk.se

Flyg rapporter
Störningsrapporter / ASR
Medlemsinformation, cert, flygna timmar m.m.
Övningsinformation, planerade övningar, rapporter m.m.

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, Flottiljv 4, 611 92 Nyköping
- Scannad bilaga via mail medlem@ffk.se
- Digitalfoto av handlingarna via mail medlem@ffk.se
- fax 0155-289977

Utebliven flygtids- o certifikatrapportering = ingen flygning.

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



LARS-GÖRAN
KÅRCHEF

0155-20 90 91
lg@ffk.se

ULF
STF. KÅRCHEF

0155-20 90 92
uffe@ffk.se



HANS
FLYGCHEF

0155-20 90 97
hans@ffk.se



EMELIE
ADM. KURSER

0155-20 90 95
emelie@ffk.se



LOTTA
ADM. KÅRSTABEN

0155-20 90 93
lotta@ffk.se



HELENE
ADM. FLYGAVDELN

0155-20 90 94
helene@ffk.se



ANGELA
ADM. UPPDRAGSFLYG

0155-20 90 96
angela@ffk.se



DANIEL
MIL. KONTAKTER

0155-20 90 98
daniel@ffk.se



Flygchefen

Tiden går fort när man har roligt! Det känns inte som det var länge sedan vi gick in i 2014 med full fart framåt. Året som gått har bjudit på en hel del äventyr och utveckling för oss i FFK.

Det är inte riktigt dags att sammanfatta 2014, men vi kan ändå konstatera att FFK under året har stärkt sina kontakter med uppdragsgivare och myndigheter.

Det märks att myndigheterna snabbare tar kontakt med FFK när det händer något och samhället behöver hjälp. En stor del av detta är vår TiB-funktion där det går att nå oss dygnet runt. TiB-funktionen försöker också vara proaktiv och ringer upp våra Flyginsatsgrupper och förvarnar om vi ser att något är på gång. En bra källa är SMHI:s webbplats där det går att se vädervarningarna. Klass 1-varningar är typiska vädersituationer som ofta kan leda till FFK-uppdrag.

Värt att nämna är att alla skarpa uppdrag vi fått (från bland annat Trafikverket, Svenska Kraftnät och flera länsstyrelser) har genomförts med mycket bra resultat och nöjda uppdragsgivare. Vi hade två skarpa uppdrag från Trafikverket där FFK:s bilder över skadeplatsen skickats till både verksamheten och upp till trafikdepartementet.

Det här är anledningen till att vi övar! När det verkligen händer måste vi kunna hantera vår utrustning och leverera ett bra resultat till våra uppdragsgivare.

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 inga stora förberedelser för att genomföra en bra övning. Huvudsaken är att vi har tänkt igenom vad det är vi vill öva och vilket resultat vi vill ha. En bra devis är "öva enkelt och öva ofta".

Nya regelverk på väg

Den 4 december kommer en ny TSFS som berör oss alla. TSFS 2014:71 "Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd om trafikregler för luftfart" beskriver bland annat den nya definitionen av mörker. Mer kring mörkerflygning finns i slutet av tidningen på sidan 31 och 32. Denna TSFS berör oss alla och är väl värd att läsa igenom.

Tänk på att detta är de operativa reglerna som gäller när vi är ute och flyger. Planeringsminima är fortfarande oförändrade för VFR-flygning, alltså minst 1 000 fot molntäckeshöjd och lägst 5 kilometer sikt. För mörker använder vi fortfarande samma planeringsminima med minst 2000 fot molntäckeshöjd och lägst 8 kilometer sikt.

Bakom de nya svenska reglerna finns såklart ett gemensamt EASA-regelverk. Standardised European Rules of the Air (SERA). Vi kommer återkomma till dessa regler i kommande nummer av FFK-Nytt.



Under hösten har FFK medverkat vid tre olika möten kring flygsäkerhet. Det första var Transportstyrelsens bildande av NFAG - Nationell Flygsäkerhet och Analys Grupp där FFK finns representerade inom gruppen för kommersiellt flyg. Gruppen består av allt från större flygbolag och till små bruksflygföretag. FFK har en unik kompetens bland deltagarna genom att vi kan bidra med erfarenheter från både bruksflyg och privatflyget i det nationella flygsäkerhetsarbetet.

Det andra tillfället var Transportstyrelsens kallelse till bildande av en flygsäkerhetsgrupp för GA - General Aviation. Gruppen består av olika representanter för allmänflyget, bland annat KSAK, AOPA med flera.

Första stegen till nationella flygsäkerhetsgrupper är tagna och vi ser fram emot att vara en aktiv deltagare i grupperna och bidra med vår unika erfarenhet av både bruks- och privatflyg.

Det tredje tillfället var EASA:s årliga flygsäkerhetskonferens som i år handlade om General Aviation. Under devisen: "General Aviation in Europe – towards simpler, lighter and better rules" träffades 350 delegater från 250 organisationer och 30 länder under två dagar i Rom för ett antal paneldebatter. Från Sverige fanns representanter från FFK, AOPA och Segelflygförbundet.

Det är positivt att EASA aktivt arbetar för förenkling av regelverket för allmänflyg. Nu återstår att se hur reglerna tolkas av Transportstyrelsen och var FFK hamnar i regelverket. Vi har en spännande resa framför oss.

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

Fortsätt "öva enkelt och öva ofta" och se till att varje timme i luften blir effektiv så vi verkligen kan visa vad vi kan när det gäller!

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

Koll på läget!
Hasse



Höstens kickoff med ledarskapsutbildning!



Några viktiga punkter från höstens kick-off i korthet:

- Young Pilots 10 års-jubileum 2015 kommer att gå av stapeln under Kristi Himmelfärds-helgen.
- Vi jobbar just nu på att få fram en ny YP-Handbok för att kunna stötta länen bättre i sitt arbete.
- En utbildningshandbok för Young Pilots är nu framställd och formaliserad. Den tas i bruk från och med 2015

Kvällen den 10:e oktober intog 23 ungdomar från hela Sverige vår kårstab i Nyköping. Som vanligt dök de som bor allra längst bort (Kiruna) upp först medan de som bor närmast (Västerås) dök upp sist. På schemat stod ledarskapsutbildning och planering inför vinterns aktiviteter. Young Pilots anordnar två kickoffer per år, en på våren och en på hösten med målet att ha roligt tillsammans, äta god mat och planera aktiviteter.

När alla väl kommit på plats är vi som en enda stor familj, som ständigt växer. Vissa har varit med i både fem och sju år medan andra är med för första gången. Trots våra olikheter och olika ingångar i Young Pilots kan fredagskvällen innan en kickoff-helg beskrivas som den ultimata YP-träffen. Det är ett tillfälle då alla får träffa några av sina favoritkompisar, skratta så att tårarna sprutar åt roliga lägerminnen och samtidigt sitta och spåna på framtiden med helt nya infallsvinklar.

Bättre ledarskap

På lördagen drog programmet igång redan klockan 08.00. Det blev alltså en tidig start för några av våra växande tonåringar. Dagen till ära hade Lottakåren bjudits in att hålla en ledarskapsutbildning. Detta har länge efterfrågats av våra ungdomar ute i landet. Lördagen ägnades därför åt förbättrad självkännedom, för att på så sätt kunna förstå andra. Detta gäller såklart kontakten med våra styrelsemedlemmar, lägerledare eller lägerdeltagare.

Ett stort block handlade om kommunikation och hur viktigt personlig kontakt är – men också hur svårt det är att se till att budskapet når fram med bibehållen avsikt. Vi fick även viktiga verktyg för att bättre kunna ge feedback till varandra, både om sådant som varit bra men även sådant som kanske blivit fel.

Viktigt arbete med Young Pilots image

Efter tio timmar i skolbänken så åt vi den (numera välkända) goda pepparkycklingen till middag och avrundade sedan kvällen i

uppehållsrummet. Det är i de bruna och gröna sofforna som mycket av YP:s framtid växer fram. Inspirerade av dagens alla ämnen kom vi att diskutera viktiga frågor för YP: Hur vi kan vi bättre förbereda och hjälpa våra lägerledare runt om i landet och hur ska YP:s grafiska profil ska se ut framöver?

På söndagen hade vi tid till att diskutera YP-frågor mer formellt. Det var den centrala styrelsen med ordföranden Anna Symmons i spetsen som höll programmet. Viktiga delar som togs upp var en fördjupning i vår värdegrund samt den vision och de mål som vi ska sträva efter. Mycket tid lades exempelvis på att diskutera hur vi ska presentera oss vid olika evenemang vi deltar i och vilken bild vi vill visa av organisationen. Närmast i tid ska YP vara med på Dreamhack, världens största datorfestival, i Jönköping under den sista helgen i november. Detta är en stor rekryteringsmöjlighet för oss.

Text: Johanna Wintzell
Foto: Andreas Eriksson

Nytt höjdrekorde slaget



Foto: Paragon Space Development Corporation

Bara två år efter att Felix Baumgartner satte höjdrekorde för det högsta fallskärms hoppet någonsin har höjden överträffats. Det var ingen mindre än Alan Eustace, högt uppsatt chef på Google, som hoppade från 135 890 fot, närmare 41 500 meter.

När Felix Baumgartner hoppade från den ballong som lyft honom till stratosfären för snart två år sedan blev det stora rubriker. Då stod bland annat äventyrslystna Red Bull bakom en del av satsningen och hoppet var väldokumenterat.

När nu Alan Eustace, som vardagligen är VD vid en underavdelning på Google, hoppade från en ännu högre höjd skedde det i det mer tysta. Själva hoppet har planerats i tysthet tillsammans med en liten grupp ingejörer, som designat den rymddräkt som Eustace använde vid hoppet. Med sig hade Eustace endast enklare actionkameror som kan köpas över disk.

En vild resa

Hoppet skedde efter en lång uppstigning där Eustace hängde löst under en ballong fylld med helium. Uppe på en höjd av 41 000 meter är luften så tunn att bland annat blodet i kroppen kokar, vilket krävde att rekordsättaren bar en rymddräkt.

Efter att ha släppt sig lös från ballongen tog fallet till jorden 15 minuter. Under den tiden nådde Eustace farter upp mot 1 300 kilometer i timmen. Vid ett tillfälle bröt han ljudvallen och ljudbangen kunde höras på marken.

Trots Eustace nära anknytning till Google har megaföretaget inte varit inblandat i satsningen. Eustace sade själv till New York Times strax efter hoppet att Google varit villiga att stödja projektet, men att man valt att avböja erbjudandet för att undvika att hoppet skulle störas av markandsföringsaspekter.

Transportstyrelsen sänker avgifter



Den svenska luftfartsmyndigheten Transportstyrelsen sänker från och med 2015 avgifter för flygverkstäder och flygskolor. Sänkningarna har blivit möjliga tack vare den effektivisering som myndigheten genomfört, samt ett beslut från regeringen som tar hänsyn till speciellt sårbara verksamheter.

Transportstyrelsen publicerade i mitten av oktober de nya avgifterna som berör verkstäder, skoltillstånd och tillhörande kurser och simulatorer. Transportstyrelsen

själva skriver att sänkningarna har gjorts möjliga tack vare besparingar men också ett regeringsbeslut.

– Totalt sett innebär sänkningarna en stor påverkan på en liten grupp som står för en relativt liten del av Transportstyrelsens intäkter inom luftfartsområdet. Sänkningarna av enskilda avgifter är relativt stora och innebär att det samlade avgiftsuttaget mot grupperna ovan minskar med cirka 4 miljoner kronor, skriver Transportstyrelsen på sin hemsida.

EU tillåter mobil på flyget

Europeiska flygsäkerhetsbyrån (EASA) följer i amerikanska fotspår och öppnar för möjligheten att skicka sms och surfa direkt från flygplanet.

EASA tillåter sedan september flygbolagen själva att göra upp rutiner för hur teknisk utrustning får användas ombord. Restriktionerna är få. Till exempel är det helt tillåtet att använda mobilen utan att slå på flight mode. Men än så länge bör du hålla mobilen avslagen. Utöver att myndighetsgodkännandet måste också flygbolaget utarbeta nya rutiner för hur telefonanvändningen ska begränsas, exempelvis i samband med start och landning. EASA påpekar på sin hemsida att alla passagerare fortfarande är skyldiga att följa respektive flygbolags anvisningar.



Följer amerikanska fotspår

I USA har det varit lagligt att använda mobiltelefoner och andra elektronisk utrustning under flygning sedan förra våren. Dock har den amerikanska luftfartsmyndigheten endast tillåtit användning i så kallad flight mode.

Men bland amerikanska fackföreningar som företräder kabinpersonal har förbudet inte varit helt okontroversiellt. Det har hävdats att den lösa elektroniska utrustningen vid ett flertal tillfällen utgjort en fara vid turbulens. Dessutom väcks oro över att telefoner används vid start- och landning, de två mest kritiska delarna av varje flygning, och på så sätt skulle bidra till att passagerarnas uppmärksamhet är sänkt vid en olycka.

Bromma kommande valfråga?

Det nya rödgröna styret i Stockholms län har meddelat en överenskommelse där de vill stänga Bromma flygplats till 2022. Istället ska bostäder byggas på fältet. Men statsvetare säger att beslutet, som sträcker sig över nästa mandatperiod, lätt kan bli en valfråga år 2018.

Turerna och besluten kring Bromma fortsätter utan uppehåll. I maj 2008 beslutade kommunfullmäktige i Stockholm att förlänga avtalet med Bromma fram till 2038. Då hävdades det att avtalet banade väg för nysatsningar och trängde bort den oro som länge legat över Stockholmsflygplatsen.

Det nya rödgröna beslutet har flyttat upp Brommafrågan i det politiska spelrummet igen. Beslutet att stänga Bromma och bygga bostäder på fältytan senast 2022 har varit en profilfråga för bland annat miljöpartiet under en lång tid. MP:s gruppledare i Stockholm, Daniel Helldén, mötte Svenska Dagbladet i en intervju i mitten av oktober. – Alla vet att staden behöver mycket bostäder. Det blir ett starkt argument mot flygplatsen att vi i Stockholm är överens, säger han.

Regeringen splittrad

Men alla är inte överens. Statsminister Stefan Löfven sade innan valet att en stängning inte skulle bli aktuell innan



Foto: Andreas Faessler - Wikimedia

avtalet med Bromma löpt ut 2038. Även finansborgarrådet Karin Wanngård (S) gav statsministern sitt stöd i den frågan innan valet. Men i den nya kommunfullmäktige i Stockholm är Socialdemokraterna mindre än flygplatsens motståndare MP, V och Fi.

Eftersom Bromma flygplats ingår i de så kallade riksintressanta flygplatserna har Trafikverket i samråd med Länsstyrelsen bestämt att staden inte själv kan bestämma om flygplatsens framtid. Staten måste också få säga sitt. På många sätt pekar det därför mot att Trafikverket först måste häva

riksintressestämpeln, innan en nedläggning kan bli reell.

Kritiken har också kommit från landets övriga kommuner, som drabbas vid en eventuell nedläggning. Socialdemokraternas kommunalråd i Luleå, Niklas Nordström, reagerade över beslutet i Stockholms stad. – Jag blir så frustrerad när man gör det här till en lokalfråga, sade han till TT.

I mitten av november poängterade statsministern att frågan om Bromma inte är avgjord och föreslog att en förhandlingsperson skulle tillsättas.

Hemlig rymdfarkost slutför tvåårigt uppdrag

Den omtalade rymdfarkosten X-37B återvände tidigare i höstas till jorden efter två år i omloppsbana. Syftet med X-37B är okänt och hemligt och teorierna kring farkosten, som påminner om en miniatyrversion av rymdfärjan, har varit många.

Det var först efter mörkrets inbrott som den lilla trubbnosade rymdfarkosten återvände till jorden och Vandenberg Air Force Base i Kalifornien, USA. Boeing är utvecklare av farkosten, som spenderat två år i omloppsbana där den utfört experiment. Vad dessa experiment ska ha gått ut på håller dock amerikanska myndigheter för sig själva.

Heta teorier

Projektet har legat både hos NASA och den amerikanska militären. Iran har hävdad

att USA försöker skapa en ny sorts obemannat stridsflygplan som har kapacitet att slå till från omloppsbana. Det amerikanska flygvapnet hävdar dock bestämt att projektet inte har som mål att skapa en vapenkraft i rymden. Istället hävdar man att det rör sig om en utökning av rymdfärjans gamla förmågor.

Men det finns en del fakta som pekar på andra ändamål. Amatörastronomer har noterat att X-37B:s omloppsbana följt det kinesiska rymdlaboratoriets Tiangong 1 mycket nära. Spaning två rymdföremål emellan blir allt vanligare och viktigare i takt med att fler länder har spionsatelliter



i omloppsbana. Men inga ytterligare belegg för sådana teorier finns, och så länge det amerikanska flygvapnet bibehåller sekretessen kring flygplanet kommer X-37B:s egentliga syfte med största sannolikhet förbli dolt.

Text alla nyheter: Martin Trankell



MAKRO

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

FLYGSVERIGE I FOTO

1 **Höstflygning:** Över ett Västerås lysande med färsk höstfärg begav sig Elias Svens och Andreas Eriksson upp i det fina oktobervädret. Bilden är tagen med nosen riktad österut, strax ovanför Västerås flygplats, som skymtar i högerkant.

Foto: Andreas Eriksson

2 **Storbrand:** Den stora branden i Västmanland under sommaren undgick nog ingen. För de boende i närområdet var helikopterns flygningar en ständig påminnelse om den stora skogsbranden i Sala. På bilden ses en Superpuma från Försvaret med ett av de många stora brandfödda cumulusmolnen som bakgrund.

Foto: Martin Jonsson

3 **Bortbyggnad:** Det har gått över fyra år sedan Stockholmsflygfältet Barkarby lades ned. Kommunen bygger nu upp den nya stadsdelen Barkarbystaden på området, och stora del av fältet börjar nu ätas upp av byggarbetet.

Foto: Magnus Emanuelsson

4 **Badsäsong:** Sommaren är slut och snart knackar julen på dörren. Det kändes avläggset när ungdomar från Young Pilots övade navigering och fotografering från luften över Skara sommarland under sommarens varmaste vecka. Med temperaturer upp mot 30 grader var det många som passade på att ta sig ett bad i den populära parken.

Foto: Young Pilots

5 **Finbesök:** Ibland blir det extra tydligt varför en daglig inspektion bör vara noggrann. Ovanpå cylindrarna i denna PA-28 hade en annan sorts luftburen karaktär slagit sig till ro, och byggt sig ett riktigt fint bo.

Foto: FFK





Nya medarbetare på kårstaben



Emelie Andersson

Jag är en 27-årig tjej som bor i Nyköping där jag är uppväxt, men jag har flyttat runt en del på grund av studier och jobb. Jag har utbildat mig till ljus tekniker och jag har läst företags ekonomi och kurser inom musikbranschen. Bland annat så har jag arbetat som Copyright-handläggare, receptionist och som ekonomiassistent.

Något som jag tycker är väldigt roligt är projektledning och att arrangera olika evenemang. Jag har nämligen ett stort intresse för musik, festivaler och konserter. På fritiden arbetar jag med en reggae festival på Öland som heter Öland Roots. Jag har arbetat med festivalen i fem år nu och har suttit med i ledningsgruppen för festivalen de senaste åren. Jag har dels arbetat med artisterna och logerna, men jag har också arbetat med ekonomin på festivalen. Andra saker som jag tycker om att göra på fritiden är att rida och skjuta luftgevär.

Det jag främst ska arbeta med på Frivilliga Flygkåren är Young Pilots och bokning av deltagare till olika kurser och administrationen kring detta. Jag kommer samarbeta en del med Johanna Wintzell och med Young Pilot styrelser ute i landet. Ni kommer antagligen komma i kontakt med mig när det gäller kursverksamheten. Hoppas att vi hörs inom en snar framtid!

Angela Alvin

Jag heter Angela Alvin och ska under närmaste året vikariera som Administratör här på FFK. Jag har ingen erfarenhet av flyg mer än att jag flugit på semesterresor. Dock är jag genuint nyfiken och tycker om maskiner och teknik. Så detta känns oerhört spännande att få bli en del av.

Jag har tidigare arbetat med lite olika saker. Om jag ska nämna spännvidden på mina tidigare erfarenheter så är det som truckförare på förrådet på SSAB och i kassa/kundtjänst på Sörmlands Sparbank. Men det jag brinner för är siffror, teknik och service. Även utbildningsmässigt har jag en bredd då jag gick ekonomisk utbildning i gymnasiet och några år senare så gick jag verkstadsutbildning. Och detta beror nog på just min nyfikenhet och min tro på att man kan det mesta, bara man får lära sig det först.

Sommartid ägnar jag stor del i min kolonistuga. Övrig tid blir en del skapande. Jag skapar bland annat glassmycken och lampor av glasflaskor. Jag är uppvuxen i Oxelösund, men bott i Nyköping de senaste 27 åren.





PRICKSÄKRA PILOTER

I början av augusti var det återigen dags för rikshemvärnschefens mästerskap i pistol för all hemvärnspersonal. Bland de nästan 50 tävlande fanns flera av Frivilliga Flygkårens piloter, med flera topplaceringar som resultat.

Den årliga skjutävlingen arrangeras för att stärka hemvärnspersonalens motivation och skjutförmåga. Tävlingen arrangerades i år på Livgardet i norra Stockholm tillsammans med Svenska Skyttesportförbundet och Svenska Pistolskytteförbundet, vilka också agerade skjutledare. Det var inte bara pistolskyttarna som sköt skarp, utan också cirka 200 tävlande med AK4.

Nytt för i år var ett pris instiftat av John Hedins skyttefond på 25 000. Den hemvärnsbataljon som klarade sig bäst igenom samtliga grenar tilldelades priset. Det blev Norrbottensgruppen som knep denna första prissumma, som nu ska delas ut till bataljonen. Bidragande till vinsten var norrbottningen och FFK-piloten Peter Jonsson. Peter vann förstapris i kategori fältskytte. Även FFK:aren Christer Siverud från Kalmar- och Kronobergsgruppen tog tredjeplatsen i fältskyttet, vilket innebär

att FFK tog två av de tre topplaceringarna i denna kategori.

Tävlingen bestod i både banskytte och fältskytte, med separata priskategorier för varje gren.

Flerårig seger

Alla piloter som ingår i hemvärnsflyggrupperna är beväpnade med Pistol 88 för sitt eget närskydd. Utöver flygverksamheten ingår för alla piloter den normala militära tjänsten. Pistolskyttet övas vid de regelbundna bataljonsövningarna, men tävlingar är ett bra sätt att skapa större intresse och fler övningstillfällen för den hemvärnsplacerade personalen.

Det är inte första gången FFK placerat sig väl i rikstävlingen i pistol. För två år sedan kammade piloterna hem varannan topplacering, trots att piloterna bara utgjorde en fjärdedel av de totala skyttarna. Bra jobbat hälsar vi på redaktionen!

Text: Martin Trankell
Foton: Peter Carlsson,
Liteolika Mediaproduktion





Höstövning tillsammans med Young Pilots

Det anordnades storövning för piloter från Västernorrland, Gävleborg och Jämtland, samtidigt som Young Pilots läger i Stöde rullade för full fart. Det blev ett gediget flygschema, inte helt utan kreativa lösningar, som samtliga inblandade piloter och ungdomar fick arbeta omkring.

Först när vi skulle annonsera i lokalpressen för Young Pilots läger blev vi varse att lägerhelgen sammanföll med höstövningen för FFK i Västernorrland! Båda evenemangen hade planerats länge och att försöka flytta på något bedömdes inte rimligt. Beroende på att i någon mån samma personal var inblandad i båda övningarna krävdes dock lite modifiering av respektive program.

YP-lägret hölls för fjärde året på segelflygklubbens stråk i Stöde. Lägret fick dock ändras en aning eftersom problem med det egna bogserflygplanet och en trasig huv på det bästa segelflygplanet försvårade segelflyginslaget. Lördagen skulle i stället innehålla flygning med ultralätt Ikarus och TMG Ximango.

Söndagen planerades så att sex motorflygplan med enbart pilot (och ej spanare) från höstövningen på Sättna anlände till Stöde för att vardera hämta upp två av de totalt tolv ungdomar som förberett sig på att navigera till Sättna. På Sättna skedde pilotbyte och platsbyte av YP:arna där den andre förberett navigering tillbaka till Stöde.

Problemet med den begränsade bränsletillgången på Sättna kunde också minskas genom

att de flesta innan de återvände kunde tanka fullt av det flygbränsle som fanns i Stöde (och som på grund av det uteblivna bogserflygplanet inte förbrukats).

Samlade flygplan för mörkerövning

Höstövningen på Sättna blev som en följd av samordningsbehovet också något modifierad.

Från Jämtland län var deltagandet mindre än vi vant oss medan Gävleborgs län kom på bred front med totalt sex flygplan. Flygplansflottan blev med de sex från Gävleborg, en från Jämtland, två från Västernorrland och slutligen Flygfabrikens Seagull totalt tio maskiner, vilket är rekord för Sättna i modern tid!

Mörkerflygningen avklarades på fredagskvällen och efter en något rörig inledning



ordnade det hela till sig och flygningen flöt på ungefär som den brukar göra. Det totala mörkret och därmed bristen på referenser direkt efter starten, skapade vissa problem med kurshållningen i banans riktning och det slutliga omdömet från några var kanske inte enbart positivt.

Sjöflygplanet C-185 står numera på hjul och för att sjösätta den för eftersökning borttappade "fiskaren", användes det enda i länet tillgängliga sjöflygplanet, amfibieprototypen Seagull.

Improvisationer

På lördagsmorgonen dök det första problemet från Stöde upp. Ikarusen stog groundad på Majfältet! Efter misslyckade försök att ordna en ersättare blev lösningen att låna ett segelflygplan

i Sollefteå som kunde hämtas med Cuben från Jämtland. Så skedde med avsikten att bogseringen i Stöde skulle ske med den inhyrda Pawneen som fanns kvar på plats.

Kort efter att Cuben var tillbaka på Sättna efter att ha lämnat segelflygplanet på Stöde, kom nästa alarm.

Pawneen startade inte på grund av ett fel på startmotorn. Lösningen blev att Cuben flögs till Stöde, klarade av bogseringarna och därefter bogserade segelkärran tillbaka till Sollefteå. De två Cub-flygarna från Jämtland lånade en C-172 på Sättna, flög till Sollefteå och tog Cuben hem till Jämtland. C-172:an flögs tillbaka till Sättna av de som flög släpet från Stöde.

Ordningen blev således återställd även om det kunde verka lite rörigt.

Sammanfattning

2004 använde vi Sättnabasen för första gången. Att det i år är tio år sedan vi inledde nyttjandet av tältet uppmärksammades ej under höstövningarna. Planeringen inför övningarna har med ökad frekvens innehållit garderingar för det dåliga väder, som så ofta ställer till det, men som i år faktiskt uteblev, eftersom flygvädret hela tiden var strålande.

Vi gjorde en något annorlunda övning där improvisationsförmågan sattes på prov men där vi ändå känner oss nöjda med slutresultatet.

Text: Lage Norberg,
Länsflygchef i Västernorrland
Foto: Staffan Norberg

Flyguttbildning på Island

"Akta er nu för lava och askmoln!" hörde vi läraren hojta från briefingrummet. Nej, riktigt så låter det inte på en isländsk flygskola, men nästan. Ute på en lavaö i norra atlanten finns den relativt unga flygskolan Kellir Aviation Academy. Dit sökte jag och min goda vän Jonathan för att göra vår tvåmotor och instrumentskolning. Fortsätt läsa, så berättar vi hur vi det är att flyga på Island!

Flygning är en väldigt viktig del av infrastrukturen på Island. Här finns inget tågnät, och vägarna är ofta av varierande kvalitet, varför vägtransport också kan vara besvärligt. Även relativt små samhällen har goda flygförbindelser med huvudstaden Reykjavik och flygverksamheten uppskattas av medborgarna. I teorin kan man bo i Isafjordur, en liten stad i nordvästra Island, och jobba i Reykjavik som ligger 40 minuter bort med flyg. Motsvarande bilresa tar sex timmar.

Allmänflyg och reguljär flygtrafik samsas på samma flygplatser och det finns plats för alla. Ett perfekt exempel är flygplatsen

i Reykjavik. Här finns två flygklubbar och en flygskola som tillsammans disponerar cirka 50 flygplan. Kustbevakningen har sin hangar på flygplatsen där myndigheten huserar en Dash-8 och tre Superpumor. Att Reykjavik också är hem åt det stora inrikesnavet ger en stundom stressad trafiksituation, men allt organiseras väl och flyter på smidigt. Flygplatsen är dessutom ett populärt stopp för mindre privatjetar och för ferryflygningar över Atlanten. Detta flyg-nirvana ligger i centrala Reykjavik, med ett gångavstånd på ungefär tio minuter in till stadens största shoppinggata.

Även ute i landet är flyget ett stort inslag

i det dagliga livet. Antalet flygfält på ön är 71, och en tredjedel av dem har asfalterade banor. Runt flera fält har det bildats små "communities" där yrkespiloter köpt sommarstugor och även har sina privata flygplan. Till exempel äger fackföreningen för professionella piloter ett hus vid fältet Mossfellsbaer, 20 kilometer från centrala Reykjavik. Ett annat bra exempel är flygfältet Hella. Fältet ligger längs sydkusten precis vid foten på Eyfjallajökull, samma vulkan som blev världskänd när den lamslog den europeiska flygtrafiken år 2010. Här finns ett dussintal flygplan baserade, och flera av tomterna runt fältet ägs av kaptener på Icelandair.

Foto: Iurie TFAUR gos @ Iurie Belegurschi



Inflygningen till Ísafjörður på norra Island är lite av en snackis inom flygvärlden. Flygplatsen ligger längst in i en vik omgiven av höga berg.

Foto: Anton Gunnerlind

livet på en vindpinad ö

Jag flyttade till Island i januari 2014. En mörk vinterkväll klev jag ut från terminalen i Reykjavik och möttes av vindar på 30 knop och snö. Jag trodde jag hade kommit till världens ände. Efter tio minuters bilfärd dök jag upp vid min nya lägenhet – platsen jag skulle kalla hem för den närmsta tiden. Inte trodde jag då att jag efter ett halvår skulle vändas över att behöva åka hem till Sverige. Några dagar efter min ankomst började teoriundervisningen till mitt trafikflygarcertifikat. Studierna tog mer och mer tid i anspråk, och hips vips var det vår. Vinden piskade alltjämnt, men temperaturen steg sakta och säkert.

Jag gav mig ut på några sträckflygningar, en till Westmannaeyjar och en till Ísafjörður i norr. Två otroligt vackra platser, med välutrustade flygplatser där det erbjuds trafikledning med AFIS (en lättare och enklare form av flygtrafikledning, redaktionens anmärkning). AFIS är en vanligt förekommande flygtrafiklösning på Island, främst av ekonomiska skäl. Det tillåter inrikestraffiken att starta och landa under IFR, utan att behöva upprätta en kontrollzon eller ha anställda traditionella flygtrafikledare. På hela ön finns bara tre kontrollzoner, vid Keflavik, Reykjavik och Akureyri (som är en halvstor stad i norr).

Midnattssolsflygning

Till slut hade träden löv igen, fåglarna kvittrade och hälften av proven var klara. Vi njöt av att ha 24 ljusa timmar om dygnet och passade på att testa Reykjaviks ökända nattliv. En upplevelse som inte lämnade någon besviken!

Island stod i blom och var vackrare än någonsin. Just då valde jag att åka hem för att ta ett rejält sommarlov. I efterhand hade jag velat stanna några veckor extra för att uppleva ön, men nu har jag en

anledning att åka tillbaka en annan sommar! Jag återvände i mitten på augusti för andra fasen av teorin, samt min tvåmotor- och instrumentskolning. I skrivande stund har jag nästan hunnit igenom teorin och börjat nafs på instrumentflygningen.

En bra, gråtrist skolmiljö

Island lämpar sig väldigt bra för just instrumentskolning. Vädret under vinterhalvåret är ofta utmanande, på gränsen till minima och alla elever får flyga mycket under skarpa instrumentförhållande (och inte under artificiellt under plasthood). Kombinerat med att skolningen utgår från den internationella flygplatsen i Keflavik är det svårt att hitta bättre möjligheter för instrumentflygning. Att flyga ett litet flygplan på en stor flygplats är inga problem på Island.

Flygskolan äger en flotta av Diamond-flygplan, både DA20, DA40 och en DA42, och det har aldrig varit problem att få plats på flygplatsen. Det finns några restriktioner, till exempel får inte för man inte göra studs och gå under rusningstiderna på morgonen

och eftermiddagen. I övrigt funkar det bra att blanda trafiken med både små flygplan upp till Boeing 757 och en och annan IL-76 eller AN-124. Vid stora flygplatser blir träningen mycket målinriktad. Det blir naturligt att hämta väderinformation (ATIS), begära klarering och läsa tillbaka på ett korrekt sätt. Precis som i Sverige är det normalt och vanligt att flyga i kontrollerad luft på Island.

Stundtals krångligare

Det finns såklart också nackdelar med att flyga här. Det mest påtagliga gäller färdplaner. Alla flygningar ska ha en inskickad så kallad ATS-färdplan, vilket i sig är en god sed. Problemet ligger i hur man skickar in färdplaner. Istället för det eminenta AROsystemet vi har i Sverige så måste piloter på Island ringa in färdplanen på telefon. Detta gör att flygledningen inte får en lika komplett färdplan, framförallt vad gäller den planerade rutten. Man kan såklart fylla i en färdplan på papper och faxa in, men personligen tycker jag att ett internetbaserat system likt det vi har i Sverige vore den bästa lösningen.

Att flyga på Island är en helt fantastisk upplevelse. Man ser vyer så spektakulära att man tror man drömmer. Här finns glaciärer, geysrar och vulkaner. Ett landskap som är rent magiskt, kombinerat med en handfull kluriga och utmanande inflygningar i fungerande symbios. En härligt och lärorik miljö att flyga i. Välkommen till sagornas land!
Text: Anton Gunnerlind



Foto: Haraldur Unason Diego / <http://overiceland.com/>



Transportstyrelsen informerar: Ny flygsäkerhetsstrategi på gång

Den 21 oktober 2014 hölls en kickoff för det som kommer att kallas för Allmänflygsäkerhetsrådet. Kickoffen hölls på Transportstyrelsen i Norrköping och grunden lades för en ny samarbetsform som myndigheten önskar ha med allmänflygets intresseorganisationer.

Allmänflygsäkerhetsrådet har bildats med inspiration av H50P-projektet och Sjösäkerhetsrådet. H50P startades 1999 och avslutades 2008 och syftet var att verka för att nå statsmaktens dåvarande flygsäkerhetsmål för allmänflyget vilket var att halvera antalet haverier under en tioårsperiod. Arbetet var lyckosamt vilket ledde till att flygsäkerhetsmålet i princip nåddes. Formerna för H50P-projektet var goda eftersom det skedde i nära samarbete med företrädare för branschen, därför har det beslutats att ett Allmänflygsäkerhetsråd ska bildas. Sjösäkerhetsrådet verkar tillsammans med båtlivets olika intresseorganisationer för att uppnå det etappmål som är satt fram till 2020. Målet man arbetar mot inom Sjösäkerhetsrådet är att antalet omkomna fortlöpande minskar och

att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 till 2020.

När det gäller allmänflyget pågår nu ett arbete inom Transportstyrelsen med att ta fram nya målpreciseringar under det transportpolitiska hänsynsmålet om bland annat säkerhet som är anpassade till allmänflygets förutsättningar och behov. Syftet är att vi fortsatt ska kunna verka för målsättningen att Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt men med rimliga konsekvenser för allmänflyget som inte begränsar medborgare att utöva ett fritidsintresse och ändå borgar för tillräcklig säkerhet.

Allmänflygsäkerhetsrådet har ett uppdrag att ta fram olika strategier vilka ska leda till att målen nås. Allmänflygsäkerhetsrådet ska också vara ett forum för samarbete och dialog mellan Transportstyrelsen och allmänflygets intresseorganisationer. Förutom att verka för att uppfylla målpreciseringarna och bidra till hänsynsmålet om säkerhet ska Allmänflygsäkerhetsrådet

även arbeta med frågor som berör nationell och internationell regelutveckling. EASA har under det senaste året haft mycket fokus på allmänflyget inom EU och man har bland annat startat ett arbete som kallas General Aviation Roadmap (GA Roadmap) vars syfte är att ta fram lättare, enklare och bättre regler för allmänflyget. Sverige sitter med i en arbetsgrupp som arbetar med dessa frågor och EASA har redan redovisat en del resultat från arbetet vilket går att läsa om på EASA:s hemsida.

Deltagarna i Allmänflygsäkerhetsrådet har en betydelsefull funktion och det är viktigt att tid avsätts för att bidra till konstruktivt samarbete kring uppdraget. Den viktigaste strategin för att öka säkerheten inom allmänflyget är att påverka attityden hos utövarna, och här ska projektet särskilt lägga fokus och prioritet.

Text: Magnus Axelsson
Projektledare, Transportstyrelsen





Övning på anrika Brattforsheden

Flyginsatsgruppen i Östergötlands län passade på med långövning innan höstvädret drog in. Trots ett visst bortfall till höstförkylningen blev det en lyckad övning, med en hel del levande historia vid förläggning på det gamla krigsflygfältet Brattforsheden.

Under ledning av flyginsatschefen själv, Erling Balsnes, företog vår grupp i augusti en övning i långflygning från Kungsängens flygplats till och från det gamla K-märkta krigsflygfältet Brattforsheden i Värmland. Brattforsheden är ett krigsflygfält från andra världskriget, krigsflygfält 16, och är det enda i sitt slag i Sverige och är unikt även när man ser sig om i övriga Europa.

Vi var fem deltagare, tre av gruppens medlemmar kunde inte delta på grund av sjukdom och andra hindrande omständigheter. Eftersom vi hade två flygplan, en PA-28 från Linköpings Flygklubb och en Cessna C-172 från Norrköpings Flygklubb, tvingades den femte deltagaren i gruppen att forslas fram i lufthavet i baksits på PA-28:an. Detta visade sig senare vara av godo eftersom denne medlem följde upp navigeringen via ett GPS-navigeringsprogram på en iPad, och kunde stötta de två andra som svettades i framsits med enbart karta och kompass. Den femte

medlemmen genomförde senare sin lågnavigering norr om Brattforsheden tillsammans med en av de övriga i gruppen.

Krigsförläggning

Väl framkomna till Brattforsheden blev vi varmt välkomna av Jan-Erik Clerkestam och Tommy Engström. Jan-Erik Clerkestam, "Clerken" kallad, är mannen som med stor energi och egna uppoffringar under många år gjort detta unika flygfält till ett kulturminnesmärke. Jan-Erik berättade om allt arbete som hittills nedlagts för att bevara flygfältet i tidsenlig skepnad och att arbetet fortgår för att allt skall bli så tidsenligt som möjligt.

Vi placerades i barack 23 (nu var det allvar!), väl utanför fiendens splitterbomber och nära de gamla uppställningsplatserna för dåtidens flygplan. I kasernen fanns det en vattenkran med rinnande kallt vatten. Var och en fann ett väl fungerande vitemaljerat handfat i tidsenlig 40-tals-utformning för personlig hygien i tvättutrymmet. Sängarna var hårda och uppfostrande. Var och en intog ett eget sovås där alla typer av mänskliga ljud fritt färdades mellan bäsen. Några var ovana vid den stränga förplågnaden och hade svårt att

sova. Så här var det troligtvis varje dag för många som levde här under långa perioder under 40-talet.

Övning TBOS

Kvällen fortsatte med sedvanlig grillning och samkväm utanför baracken i en sakta dalande kvällssol. Vi hade tagit med all utrustning för TBOS och de som kunde mer om systemet delgav sin kunskap till resterande deltagare som visste lite mindre. Alla i gruppen inser nu hur viktigt det är att samtliga tränar handhavandet av TBOS för att det ska fungera i ett skarpt läge.

Tillbakafärden skede dagen efter i samma spår fast i motsatt riktning och med byte mellan pilot och spanare. Även återfärden skedde med den femte medlemmen som nogsamt följde upp navigeringen i sin iPad. De andra i gruppen tog inte illa upp. Medlemmen i baksits var en äldre garvad gentleman som på 70-talet stundtals for fram på dåtidens lägsta tillåtna flyghöjd för krigsflygplan, 20 meter över land, i 960 kilometer i timmen, vilket motsvarar nästan sju centimeter i minuten en 250 000-delskarta.

Text: Erling Balsnes & Kjell Dahlberg
Foto: Jan Gistrand



Drönarsystem i vårt luftrum

I dag växer marknadsförsäljningen av så kallade drönarsystem, obemannade flygfarkoster, kraftigt och snabbt. Vi gav oss ut för att testa ett av de mindre alternativen som just nu når den svenska marknaden.

Det blåser en svag vind där vi står i en ring runt flygplanet ute i hästhagen strax norr om Västerås. Gräset är sensommartorr och det är inte särskilt många veckor sedan skogsbranden härjade i de här trakterna. På grusvägen en bit bort står ett par med en hund i koppel och stirrar på oss. Det lilla flygplanet är minst sagt malplacerat härute i den lugna sommarstugemiljön, inte så många meter från skogsridåer och annan hög vegetation.

Det rör sig om ett helautomatiserat drönarsystem, alltså ett flygplan som utan inverkan från personer på marken kan utföra ett inprogrammerat uppdrag och återvända till startplatsen. Företaget som utvecklat flygplanet är det Schweiziska företaget senseFly.

Skogsindustrin är särskilt intresserad. Många skogsägare söker ett relativt billigt sätt att snabbt inventera sina skogsytor. Många kommuner har även börjat köpa in enklare obemannade drönare för andra civila ändamål. Fler och fler obemannade flygande system (på engelska kallade UAS, unmanned aerial systems) når både Sverige och Europa. Jag funderar därför på hur många obemannade flygfarkoster vi snart har i våra luftrum och de hinder som väntar

drönarna och deras operatörer. När får vi via radion höra ”du har en obemannad drönare klockan två” för första gången?

Fullt integrerat system

Just denna UAS är en till synes enkel konstruktion. Hela flygplanet är byggt i skumgummi med härdade framkanter. En liten skjutande elmotor är monterad i stjärten. En lodmonterad digitalkamera är åtkomlig under en liten skumgummificka på ovansidan av flygplanet. Den totala vikten är cirka 700 gram, vilket inkluderar kameran. När jag håller flygplanet i handen känns det som ett enklare hemmabygge.

Men det är i tekniken och mjukvaran som drönaren gör skillnad för sin prislapp (som ligger på cirka 100 000 svenska kronor). Det behövs ingen pilot – flygplanet är helt självständigt så snart parametrarna matats in. Gränssnittet bygger på kartor från bland annat Google Earth. Operatören väljer ett sökmönster, en flyghöjd och vilken yta som ska fotograferas. I andra änden spottar programmet ut ett förslag på start och landningsriktning, flygtid för uppdraget och uppgifter om hur högupplösta flygbilderna kommer att bli. En liten lysdiod på flygplanet berättar att färdplanen synkats från

datorn till drönaren. Sedan återstår endast att kasta iväg flygplanet (motorn startas med en kaströrelse) och följa uppdraget på skärmen i datorn.

Vilka regler kommer gälla?

För mig är det tydligt att ingen speciell flygutbildning krävs för att operera just den här drönaren. Men en förståelse för vissa flygregler behövs. Enkelheten skapar tillgänglighet för många aktörer, vilket i sig skapar en del risker. Det har bland annat flygplatsbolaget LFV uppmärksammat. Affärsverket gick i september ut med en extra uppmaning på sin hemsida, där LFV påminde att drönare och obemannade farkoster kräver tillstånd för att opereras i de kontrollzoner som omger flygplatser. – Drönare eller obemannade luftfarkoster blir allt vanligare. För att hantera och använda luftfartyget krävs tillstånd från Transportstyrelsen men för att framföra det i närheten av en flygplats krävs särskilt tillstånd från flygtrafikledningen vid varje enskilt tillfälle.

Både Transportstyrelsen och LFV har skäl för att slå vakt om säkerheten kring drönarsystemen. I dagsläget är det inom varje privatpersons ekonomiska räckhåll att

i vilket fall bygga en högtflygande drönare. Så kallade FPV-system (first-person-view) med monterad kamera och nedströmmad film gör det också enkelt att flyga modellflygplan långt bort från användaren och på höga höjder.

USA längst fram i debatt

Samtidigt finns det stora påtryckningar för att göra drönarverksamheten mer lättillgänglig. USA ligger i framkant på drönarteknik och där har debatten under många år gått hett. På den ena sidan står amerikanska luftfartsverket FAA, med regelboken i hand och flygsäkerheten i åtanke. På den andra sidan står en växande drönarindustri, som naturligtvis vill lätta på så många restriktioner som möjligt. Marknaden har precis börjat inse fördelarna och behovet av drönarsystemen och försäljningstrycket ökar.

Även om debatten många gånger har varit ganska laddad, så ligger USA långt före Sverige och övriga Europa i drönarfrågan. I dag opererar drönare på många platser i USA, bland annat inom gränspolis. I mitten av september utfärdade FAA de första sex tillstånden för företag att kommersiellt nyttja drönare i civilt luftrum.

Flygbilder på tio minuter

Ute i hagen strax norr om Västerås kastar vi iväg drönaren, som med ett svagt surrande snabbt flyger iväg och upp till cirka 50 meters höjd. Vi följer hela uppdraget på datorskärmen, samtidigt som det svaga surret från elmotorn hörs ovanför. Flygplanet tar ett foto med jämna mellanrum och varje gång slås elmotorn momentant av för att minska störningar på fotot. På datorn markeras varje fotoögonblick med en prognosyta över hur mycket landskap som kommer täckas av bilderna.



UAS eBee

Flygplanet klarar av upp till 50 minuters flygning. Maximalt kan den fotografera upp till tolv kvadratkilometer under sin aktionstid. Upplösningen blir bättre över mindre ytor, och sträcker sig till några få centimeter per pixel.

Vikt: 700 gram
Vingspann: 96 centimeter
Material: EPP-plast och kompositmaterial
Motor: 160 W borstlös likströmsmotor

Cirka fem minuter senare återvänder drönaren. Den följer den förprogrammerade inflygningen och landar enkelt framför oss i gräset, vilket genomförs genom att drönaren på cirka tre meters höjd reverserar motorn och flyter ut. Resultatet blir att drönaren "lägger sig" i gräset. De härdade framkanterna upptar eventuella landningskrafter. En kort stund senare har vi tagit ur minneskortet ur kameran och fört över bilderna till datorn. Vi letar upp en bild på oss själva därute i hagen. Våra fyra ansikten är riktade mot skyn och avtecknar sig mot den gröna gräsytan i lodbilden, tillsammans med hundparet som står uppe vid vägen.

Drönarskiftet har möjligtvis ännu inte helt nått Europa och Sverige. Men det är ofrånkomligt att vi kommer att flyga tillsammans med obemannade luftfarkoster i våra luftrum inom en mycket överskådlig framtid. I dag är de flesta drönare begränsade till höjder under 500 fot och kräver speciella tillstånd, men det kommer säkerligen att ändras när industrin och marknaden får upp ögonen för de verktyg som finns.

Text: Martin Trankell
Foto: senseFly



TILL UNDSÄTTNING

STORÖVNING I VÄSTRA GÖTALAND



Årets stora regionala samövning kretsade kring den tilltänkta stormen Lovisa, som drabbat västkusten. Närmare 30 piloter och 15 flygplan deltog tillsammans med ett stort antal uppdragsgivande myndigheter. Övningen pågick i fem dagar och omfattade 60 uppdrag. RSÖ:n skedde i skuggan av de verkliga översvämningarna som drabbat Halland bara veckan innan.

Årets regionala samövning ägde rum över Västra Götaland. Scenariot för övningen är ett mycket kraftig oväder med vindstyrkor på upp till orkannivå och skyfallsliknande regn som drabbat Västra Götaland. Stora skador hade uppstått på vägar, järnvägar, tele- och kraftledning, människor hade blivit instängda i skadade hus och fritidsbåtar befarades ha råkat i sjönöd. Övningen ingick i ett arbete att utveckla samverkans-

former mellan Frivilliga Flygkåren, (FFK), och myndigheter på central och regional nivå under insatser som orsakats av extra ordinära händelser, större olyckor såväl under fred som under höjd beredskap. Resultatet av övningen kommer att analyseras och blir en grund för fortsatt utvecklingsarbete mellan FFK och myndigheter.

I scenariot för årets övning ryckte räddningstjänsten i Östra Skaraborg ut för att undsätta personer som isolerats genom att vägar blockerats av nedfallna träd. Utanför Mariestad larmades sjöräddningen om ungdomar som saknades efter en kanotsafari. Omfattande översvämningar hade bildats i Ätran där vattenmassorna hotade bebyggelsen.

Utan att få en överblick från luften är det svårt att leda och prioritera insatser. Det är här som Frivilliga Flygkårens flyginsatsgrupper kan bidra till ett effektivt räddningsarbete.

Stort stöd av myndigheter

De myndigheter som deltog var Trafikverket, Sjöfartsverket, Svenska Kraftnät, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Räddningstjänsten i Östra Skaraborg och Vattenfall. Samverkan skedde med frivilligorganisationerna Frivilliga automobilkåren (FAK), Bilkåren, Frivilliga radioorganisationen (FRO) samt med Sjöräddningssällskapet. Sammanhållande och ansvarig för övningen var Frivilliga Flygkåren. Myndigheterna svarade för briefing av piloterna innan uppdrag och för uppföljning av resultaten.

Under uppdragen rapporterade besättningarna upptäckta skador på väg och järnväg direkt till Trafikverkets ledningscentral i Göteborg. Skador på kraftledningar rapporterades till Svenska Kraftnäts mobila ledningsfordon (MOLOS) som sedan rapporterade till Vattenfalls driftcentral.

Hela övningen utgick från Skövde flygplats mellan den 23 och 27 augusti. De 15 flygplanen, mer eller mindre i konstant rörelse, var en mäktig syn som förvandlade luftrummet över Skövde till ett surr av aktivitet. FFK etablerade briefing vid flygklubbens hangarer, där myndigheterna separat och parallellt kunde diskutera och beordra flygningar med varje besättning. I flygklubbens lokal etablerades ett uppföljningskontor där interna färdplaner bevakades.



Vädret var inte allt FFK kunde hoppas på under den regionala samövningens första dag. Regnskurar och låga moln krävde förändringar i schemat. Men under övningens fyra dagar kunde samtliga uppdrag ändå genomföras, med goda erfarenhetslärdomar som följd. Bland annat framkom flera viktiga lärdomar om hur fotosystemet TBOS ska utvecklas och hur sambandet med uppdragsgivare bör utformas.

Uppdragen långa och krävande

För att genomföra övningar enligt plan krävs också flygbart väder. Under första flygdagen samlades lågtrycken runt Skövde och tvingade oss att avvakta till sena eftermiddagen innan det gick att flyga. En del uppdrag fick avbrytas på grund av att väderminima underskreds och det är alltid flygsäkerheten som avgör om uppdrag kan genomföras. Förlorad tid togs igen tredje övningsdagen och allt som planerats plus några extra övningar gick att flyga.

Syftet med övningarna var att ge så många besättningar som möjligt chansen att flyga de olika typer av uppdrag som piloterna har fått utbildning för. Uppdragen var krävande och fordrade under övningen konstant koncentration. Ett exempel var flygning för kraftledningskontroll med användning av ledningskartor. Det finns fler ledningar än de som visas på kartan, så besättningen måste hålla konstant och uppmärksam kontroll på flygplanets position. Ledning av bandvagnar på små vägar med tät skog kräver ett konstant kurvande med flygplanen så att besättningen inte tappar visuell kontakt med vägen eller bandvagnen.

En annorlunda övning var navigering och identifiering av kyrkor med hjälp av fotografier. Kyrkor har sedan flygets barn-dom varit bra orienteringsmärken och uppfångare, även när besättningen navigerat bort sig. Lågflygslingan med kyrkor ställde stora krav på besättningarnas förmåga att precisionsnavigera, vilket är ett måste om flygningen drabbas av sämre sikt. Samtliga besättningar gjorde en bra insats.

RAKEL och dess framtid

Övningar och skarpa uppdrag blir aldrig bra om kommunikationen inte fungerar. All kommunikation från flygplanen till uppdragsgivarna skedde med RAKEL. Det visade sig att användningen av så kallade Sepura-terminaler i stort sett fungerade utan problem. Dessa terminaler passar ihop med flygplanens intercomsystem. Rapporteringen under kraftnätskontrollen skedde däremot med Motorola-terminaler. Dessa fungerade mycket bristfälligt med flygplanens intercomsystem. Anskaffning av anpassade kopplingsdon gjordes före övningen, men dessa fungerade inte som det var tänkt.



15 flygplan och närmare 30 piloter, utöver de många andra funktionärerna från bland annat Svenska Kraftnät, Frivilliga Radioorganisationen och Länsstyrelsen, deltog under den regionala samövningen.

Om FFK ska kunna vara den resurs som landet kräver inför en krissituation så måste problemen med RAKEL lösas. Om inte FFK får egna terminaler och finansiering av abonnemang då blir värdet av FFK:s insatser mycket begränsat.

Myndigheternas omdöme om besättningarnas förmåga till rapportering var att de har god radiodisciplin. Besättningarna behöver dock övas i att rapportera med kortares meningar och att tala sakta så att mottagaren hinner med.

Lägesbilder och bildöverföring

Överföring av realtidsbilder i systemet TBOS, (tag bild och sänd), med koordinat och tidsstämpling användes för att beskriva skadornas utseende och läge. Växlingen mellan översiktsbilder och detaljbilder är en ovärderlig hjälp för myndigheternas planering av insatser. En del besättningar behöver mer träning i att använda systemet. TBOS genomgår kontinuerlig utveckling för att bli ännu mer användarvänligt. TBOS

är en unik resurs som utvecklats av FFK.

En del tekniska problem med TBOS upptäcktes under övningen, bland annat att applikationen blir ostabil när flygplanet framförs i ett område utan 3G-täckning. Detta medförde att applikationen ibland stängde ned sig själv, med följd att GPS-spåret tappades och inga bilder kunde skickas till marken. Dessa tekniska buggar har sedermera åtgärdats.

Uppdrag under RSÖ

Här följer en kort redovisning av varje uppdrag som skedde under den regionala samövningen, och de lärdomar som FFK och deltagande myndigheter kunnat dra efter genomförandet.

Övningen omfattande övningar i inspektion av skador på kraftledningar, järnvägsnätet och väginfrastruktur. Utöver detta utfördes vägledning av räddningstjänstfordon under uttryckning, sjöräddningsinsatser tillsammans med Svenska Sjöräddningssällskapet och informations-



I det mobila lednings och sambandsfordonet (MOLOS) finns gott om utrustning att både prata med flygbesättningarna. I och med att sambandet sker med både flygradio och med RAKEL krävs flera mottagningsenheter.



inhämtning av översvämningssituation till Länsstyrelsen.

Kraftledningsövervakning

Syftet med deltagandet var att förbättra piloters förmåga att genomföra flygövervakning av kraftledningar på samtliga spänningsnivåer och att förbättra piloters och företagets drift- och reparationsledningars förmåga att rapportera och ta emot skadeinformation.

Vidare syftade deltagandet till att förbättra piloters och bandvagnsförarens förmåga att leda och föra fram bandvagnar till reparationsplats, öva och utbilda deltagarna i kommunikationen med och användandet av Rakelmobiler samt sambandsplanering för elförsörjningens insats. Det dåliga flygvädret fick resultatet att vissa ändringar behövde göras från det ursprungliga programmet.

Själva uppdraget omfattade att hitta åtta dukmål utlagda i anslutning till kraftledningar. Dessa skulle simulera skador på

kraftledningslinan. Ingen av de åtta besättningarna lyckades hitta alla mål och resultatet varierade mellan tre till sex funna dukar. Möjliga orsaker till detta kan ha varit orutin att tyda och läsa elnätskartan, för långa och uttröttande sträckor eller för små dukmål. I ett skarpt läge är det optimala att en reparationsledare finns i flygplanet för understöd.

Bland åtgärdsförslagen efter övningen rekommenderas en diskussion kring storleken på sökområdet under kraftledningsinspektion. Det finns en uppenbar risk att missa skador vid långa och uttröttande spaningsuppdrag över kraftledning.

Vägrekognosering

Uppdraget var indelat i fyra moment: Lokalisera skadeplatsen, hitta bandvagnen på avställningsplatsen, rekognoscera farbar väg fram till skadeplatsen och leda vagnen fram till platsen. Radio-kommunikationen skedde med RAKEL och bandvagnsbesättningarna kom från Frivilliga Automobilkåren.

De sex flygbesättningarna lyckades alla

hitta bandvagn och lotsa denna genom terrängen, men några fick avbryta på grund av tidsskäl. Anledningen till detta uppgavs vara att dukmålen som markerade oframkomlig väg inte upptäcktes från luften. Istället fick besättningen information om att vägen var oframkomlig av bandvagnsbesättningen när denna väl var på plats.

Optimalt är att det sker en samverkan mellan piloterna och bandvagnspersonalen så att en konstruktiv dialog förs och att bandvagnspersonalen är aktiva med förslag till möjligt framkomligt vägval. Uppdraget kräver ett bra kartunderlag där skalan bör vara 1:50 000 eller ännu större upplösning.

Den genomförda rekognoserings- och lotsningsövningen visade att uppdraget upplevdes relevant och realistiskt från flygbesättningarnas sida, medan bandvagnsbesättningarna ansåg att det tog lång tid för vägrekognoseringen. Uppfattningen är att FFK-resurser kan användas för vägrekognosering särskilt



om det är långa sträckor, djup snö och inte alltför tät skog samt en fungerande RAKEL-kommunikation. Dessutom är det nödvändigt med återkommande övningar.

Räddningstjänst

Syftet med övningen var att utveckla samarbetsformer mellan räddningstjänsten och Frivilliga Flygkåren (FFK) avseende övervakning, och rapportering av skadeutfall efter omfattande väderstörningar som på olika sätt drabbat länet.

Bakgrunden till övningen var att stormen fällt skog över vägarna i ett område sydost om Töreboda. Ett äldre par hade ringt SOS Alarm efter de blivit instängda av träd som fallit över huset. Mannen klagar över bröstsmärtor och har troligen fått en infarkt. FFK:s besättningar anropas via RAKEL och får information om att räddningstjänsten behöver hjälp med att hitta en framkomlig väg till torpet där det äldre paret befinner sig.

Både besättningarna från FFK och räddningstjänsten genomförde övningen bra. Besättningarna upplevde att de lyckades leda räddningstjänsten fram till platsen utan missöden och större missförstånd på god tid. RAKEL fungerade bra, även om vissa störningar uppfattades om terminalen hölls för nära instrumentpanelen.

Sjöräddningsuppdragen genomfördes tillsammans med Sjöräddningssällskapet (SSRS) och avsåg utveckla samarbetsformer mellan SSR och FFK avseende

rapportering av skadeutfall vid olyckor till sjöss.

Scenariot omfattande en grupp kanotiseter som rapporteras saknade av anhöriga. En funktionär från Sjöfartsverket agerade på Skövde flygplats räddningsledare med flyg- och sjöresurser till sitt förfogande. TBOS användes för att strömma ned bilder på de flytande föremål som uppfattades av besättningarna i området.

Även här fungerade RAKEL på ett tillfredsställande sätt. Inte alla besättningar lyckades hitta de utlagda målen. Problem med TBOS uppfattades av några besättningar som distraherande.

Skador- och översvämningsläge

Utöver ledning och räddning utfördes även övningar tillsammans med länsstyrelsen där FFK hade till uppdrag att fotografera och inventera översvämningsläget i vissa delar av länet. Denna övning var extra verklighetsförankrad i och med de stora översvämningslägena i Halland tidigare under månaden.

Syftet med övningen var att utveckla samarbetsformer mellan länsstyrelsen och FFK avseende övervakning, och rapportering av skadeutfall efter omfattande väderstörningar som på olika sätt drabbat länet. Uppdragen genomfördes med tillfredsställande resultat. Besättningarna begärde mer direktkontakt med Länsstyrelsen, även under uppdrag, och inte bara vid rapport efter landning.

Sammanfattande kommentarer

Det finns många värdefulla erfarenheter som kan tas tillvara från besättningarnas utvärdering. Här ges en översiktlig sammanställning. Piloter inom FFK kan genom att läsa varandras svar få del av erfarenheterna och på så sätt öka sina kunskaper inför kommande uppdrag.

RAKEL:

I stort sett fungerade RAKEL bra. Det förekommer några tekniska problem som kårstaben får ta till sig och utreda vidare. Mer övning på RAKEL behövs så att besättningen inte förlorar kommunikationen på grund av att man inte kan manövrera RAKEL terminalen.

Kommunikation:

Behov finns av att träna besättningarna i rapportering. En kurs borde tas fram av kårstaben som visar hur man talar kort och klart för att mottagaren ska hinna med. Lägesangivelser ska kunna ges i polära koordinater, delvis i relativ riktning och avstånd till geografisk punkt. Kårstaben bör ta fram information om detta.

Anropssignaler måste vara framtagna inför övningar för att underlätta kommunikation. Vid några tillfällen blev briefingarna före uppdragen bristfälliga. Orsaken var att ansvariga inte var på plats av olika orsaker. Inför kommande övningar behövs reserver som kan backa upp vid briefingar.

TBOS:

TBOS finns det många åsikter om, både vad gäller utbildning, övningsbehov och tekniska problem. Kårstaben får studera detta och komma med förbättringar. För sjöräddning är läsplattan till stor hjälp om det går att lägga in sökruta och sökmönster.

De tekniska problem som upptäcktes under RSÖ har åtgärdats och skapat nytt fokus på att utveckla TBOS-systemet ytterligare.

Text: Martin Trankell och Tommy Wirén

Foto: FFK

TVÄRS EUROPA



En ferryflygning genom Europa, hur roligt låter inte det? Flygningen skulle gå från Västerås-Hässlö via Danmark, Tyskland, Belgien och hela vägen ned till Avignon i södra Frankrike. Vi upplevde en blandning av upprymdhet och nervositet inför äventyret. Hur mycket skulle vi inte komma att få se och uppleva? Att flyga utanför Sveriges luftrum känns lite som en soloelevs första flygning utanför kontrollzonen. Hur fungerar allt? Hur genomförs en planering av en så lång resa? Hur fungerar det med radio, luft- rum och väderinhämtning? Häng med så berättar vi mer om vår tur igenom Europa!

Allting började med ett flygplansköp. En flygplansägare i Västerås hade precis sålt en Cessna 172R med Garmin 1000-cockpit till en köpare i Avignon, Frankrike. Nu fattades bara en pilot. Jag själv, Alexander Mårtensson, fick förfrågan att göra resan. Till en början var tanken att jag skulle göra resan själv, men jag insåg ganska snart att jag behöver en till pilot med mig på resan. Det

kändes säkerhetsmässigt bäst. Att kunna dela upp arbetsysslor, både inför likväl som i luften, kändes viktigt. Men framför allt är det en god idé att vara två, om något oväntat skulle inträffa. I efterhand känns det som ett beslut som var helt rätt.

Jag tog med mig piloten Niklas Eriksson som min säkerhetspilot. Viktigt att poängtera är att någon givetvis måste vara befälhavare ombord med det yttersta ansvaret och den rollen hade jag under hela resan.

We follow roads

Planeringsmässigt så var det inte en jättestor skillnad mot att planera en IFR-flygning inom Sverige. Jeppesen-kartor och inflygningskort samt AIP kommer man långt på. Driftfärdplan fylls i precis som vanligt med beräkning på sträcka, bränsle, vikt och så vidare. Att välja själva ruttan var till en början enklare sagt än gjort. Vi ville ju ta oss från punkt A till punkt B så snabbt och enkelt som möjligt, med andra ord mer eller mindre raka spåret. Vi gjorde en planering för detta och började skicka in våra ATS-färdplaner via det oerhört smidiga systemet

på LFV:s hemsida. Färdplan efter färdplan kom tillbaka som "rejected".

Vi hade missat att vår färdväg (enligt instrumentflygreglerna, IFR) behövde följa så kallade flygvägar, fasta flygrutter mellan olika platser inom Europa. Med andra ord, tillbaka in i Jeppesenkartorna för att försöka hitta en väg igenom det enorma linjenätet som täcker Europa. Sträckan blev betydligt längre än vad vi tänkt, men vi hade inte så mycket till val. Färdplanerna blev åtminstone godkända.

Dag ett för vår resa blev tyvärr ingen resdag alls – den regnade bort helt och hållet. Vi var inte hoppfulla för dag två då det troligtvis skulle bli dimma. Vi vaknade dock upp till någorlunda god sikt utan dimma. Eventuellt prognostiserades det lite dimma under sträckan ned mot Danmark, men den borde ganska snabbt kunna brännas bort av värmen från solen. Äntligen kunde vi ta oss iväg! Vi hade packat ordentligt med fika för att klara oss med energi hela vägen ned till Tyskland där vi skulle göra vårt nattstopp. Flygningen ned mot Billund i Danmark gick väldigt smidigt. Ganska

snabbt efter start frågade vi om vi kunde få en genväg för att slippa följa flygvägen som vi hade planerat att följa. Vi blev klarerade raka spåret ner till vår sista IFR-punkt vilket var mer eller mindre på samma ställe som vår destination – smidigt!

Europa välkomnar allmänflyget

Dimman som legat över Danmark under morgonen hade lättat när vi kom fram, så vi kunde ganska snart ändra vår avsikt från en instrumentinflygning till en visuellinflygning. Vårt första stopp i Billund var vår första indikering på hur väl de verkar ta hand om "General Aviation" neråt Europa. De hade byggt upp ett helt center för att ta hand om gästande flygplan, som låg på andra sidan och mitt emot Billunds vanliga terminalbyggnad. Centret var bemannat så att vi enkelt kunde få hjälp om vi behövde det, för att betala eventuella avgifter så snabbt som möjligt, använda datorer, WiFi, fikarum och så vidare. Helt nybyggt var det också! Nog för att Billund får en del besök flygvägen till Legoland (som låg vägg i vägg med servicecentret) men vi blev oerhört imponerade att flygplatsen byggt upp ett center på detta sätt. Under resans gång kom vi att märka att Billund inte var en engångsföreteelse vad gäller välkomnandet av småflyget.

Danmark kändes fortfarande som att vara i Sverige, även om det var lite svårare att förstå danskarna på radion. Men vi förstod nog att både radion och flygningen i sig skulle bli klurigare ju längre söderut vi fortsatte. Vår färdväg från Billund till Mönchengladbach i Tyskland var som att åka slalom, färdvägarna var inte riktigt uppbyggda efter våra önskemål. Men likt Sverige så fick vi den ena genvägen efter den andra. Ibland på flygledarnas eget initiativ och ibland efter en fras som vi märkte hjälpte oss ganska mycket med just genvägarna: "Any chance of a shortcut?". Det verkade inte vara särskilt trafikerat med IFR-trafik runt de 8 000 till 9 000 fot (FL80 till FL90) som vi låg på – med andra ord var flygledarna väldigt hjälpsamma.

Radarledning kring Düsseldorf

Efter en timmes flygning i tyskt luftrum blev vädret sämre, åtminstone på låg höjd. Vi låg "on top" och uppdaterade oss så mycket det gick om vädret framför oss. Den ena väderutsändningen efter den andra matades in. Vädret var oerhört skiftande under sträckan och stundtals var vädret under minima för att göra en inflygning. Men när vi lyckades ställa in väderutsändningen får vår destinationsflygplats kunde vi äntligen pusta ut. Brutna moln i skikt från tusen fot och uppåt – mer än tillräckligt för en instrumentinflygning. Radarledning tog oss förbi Düsseldorf internationella flygplats och in över Düsseldorf stad för att så småningom komma in snyggt på inflygningen till Mönchengladbach.

Flygplatsen i Mönchengladbach är en flygplats i storlek med Bromma som mer eller mindre existerar för att serva "General Aviation". Det stod småflygplan precis överallt på plattorna, blandat med små privata jetflygplan. På samma sätt som Billund fanns det i Mönchengladbach ett bemannat center för att hjälpa gästande flygplan. Det var en välkomnande flygplats med god service. Vi fick berättat för oss att de försökt att få regulärtrafik till flygplatsen men att det misslyckats och att de istället valt att satsa på just GA som ett komplement till Düsseldorfs flygplats som inte låg särskilt långt bort.

Vi tog en taxi in till Mönchengladbach och checkade in på det hotell som taxichauffören rekommenderade. Därefter blev det en promenad ned för utforska staden. Det var inte en särskilt vacker stadskärna och gav oss intrycket av en typisk industristad. När vi ändå var nere i Tyskland så var vi givetvis tvungna att prova på riktig tysk mat: Schnitzel och Wiessbier. Nu kände vi oss som riktiga turister i Tyskland! Gott var det, och efter den måltiden så tog vi oss genast hem på rummet då vi hade en ny resdag framför oss under morgondagen.

I moln utan instrument

Vi vaknade upp till en strålande fin morgon och tog en taxi ut till flygplatsen för göra i ordning planet och fixa med den sista planeringen med väder och vind. Vi hoppade in i flygplanet och begärde taxi till väntplats. Med tanke på att det var vindstilla så ville vi gärna ha den banan som ledde oss mot raka spåret enligt vår färdväg. Det ställde till det lite för flygledaren märkte vi då detta behövdes synkas med den stora flygplatsen





Düsseldorf; inflygningen till den flygplatsen låg nämligen rakt i linje med vår utflygning från Mönchengladbach. Under de extra minuterna som vi fick vänta så drog det in dimma över banan. Det gick från strålände väder till bara några hundra meters sikt på några minuter. Detta var inte vad vi hade räknat med, men sikten höll sig ändå över minima för att kunna starta.

Efter start i några hundra meters sikt så blev den primära flygskärmen helt svart. Jag såg inget utåt och inte heller något på min skärm. Som instruktör i instrumentflygning så har jag tränat liknande scenarion flera gånger med elever, så jag vet precis hur jag ska agera. Snabbt trycker jag in "back up mode" så att jag får mina primära flyginstrument på högra skärmen, där vanligtvis en karta med navigeringsinformation visas. Jag kan flyga på precis som vanligt med den enda skillnaden att jag får flyga på den högra skärmen istället för den vänstra.

Mont Blanc

Vi börjar såklart diskutera hur vi gör med flygningen. Det sämsta hade nog i vårt fall varit att återvända till samma flygplats där vi hade startat, då det var den enda flygplatsen

på flera mils avstånd där det var dimma. Beräknat väder för flygsträckan var istället molnfritt och vi valde därför att fortsätta. Under sträckan ned mot Frankrike hinner vi fundera lite på felet med skärmen och inser att det är bakgrundsbelysningen som gått sönder. Med andra ord fungerar skärmen fast skenet är för svagt för att se det från normalt avstånd där man sitter i sin stol.

Resterande del av resan ned mot Frankrike är strålände solsken och molnfritt. Vi gör ett snabbt stopp för tankning på en liten flygplats i Dole-Tavaux i östra delen av Frankrike (återigen med suverän service av flygplatspersonalen) innan vi fortsatte resan mot vår slutdestination. Sträckan som kvarstod var den absolut finaste på hela resan, där planeringen tog oss alldeles intill Alperna och Mont Blanc. Hela resan går mer eller mindre med berg till både höger och vänster om oss, med en dalgång bestående av böljande vinfält under oss. Vi landade så småningom i Avignon i södra Frankrike och kunde äntligen pusta ut efter vårt äventyr. När vi öppnade våra dörrar så välldes varm luft in i kabinen; från 15 grader i Sverige till 30 i Frankrike. Här skulle vi vilja stanna länge. Men våra jobb kallar,

så vi får skjuts till Marseille flygplats och lyckas hitta dagens sista flyg tillbaka till Arlanda. Vi landar på Arlanda mitt i natten, men inser att vi trots den sena timmen har lyckats göra den här resan på under två dygn.

Europa väntar

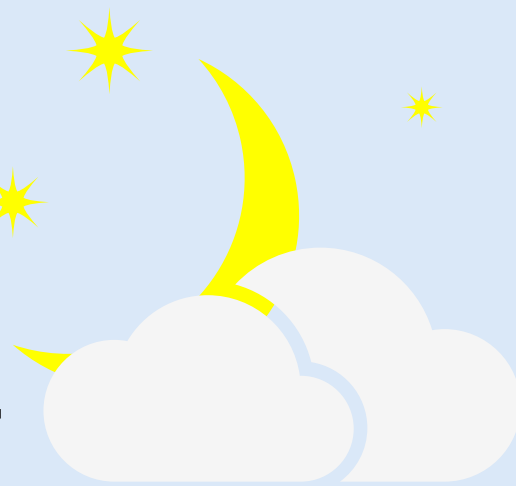
I efterhand är flygning i Europa något som jag gärna skulle vilja göra om, och något som jag rekommenderar alla till att prova på. Det är nog stundtals bekvämligheten som gör att vi inte vågar oss utanför Sveriges luftrum när vi gör våra längre resor som privatflygare. Men flygningen och planeringen skiljer sig inte nämnvärt mot att flyga Västerås till Borlänge, det är bara flygtiden som blir lite längre. Denna gång tog flygningen närmare elva flygtimmar. Jag kommer definitivt att våga mig ut i Europa igen. Du med hoppas jag!

Slutligen så vill jag tacka min kollega på färden Niklas Eriksson, samt tacka Scandinavian Aviation Academy för att jag fick chansen att göra den här flygningen.

Text och foto: Alexander Mårtensson

Mörkerflygning

Ett ljus i vintermörkret



Att inneha en mörkerbehörighet är en stor fördel under det kalla och mörka vinterhalvåret. Men med länge sedan den senaste mörkerlandningen i loggboken och med ett nytt regelverk på gång gäller det veta vad som krävs. Har du koll på läget?

Att ha en mörkerbehörighet som tillägg till ditt certifikat gör att du kan utnyttja dygnets timmar effektivare, exempelvis vid distansflygning eller FFK-uppdrag. Du slipper på så sätt stressa för att hinna hem och landa innan mörkrets inbrott och kan istället njuta av den speciella upplevelse som mörkerflygning är.

Den 4 december 2014 träder en ny förordning i kraft som bland annat ändrar definitionen på mörker. Den nya förordningen heter TSFS 2014:71 "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om trafikregler för luftfart".

Den gamla definitionen: "när ett framträdande obelyst föremål inte kan urskiljas på 8 kilometer på grund av nedsatt dagsljus" försvinner och ersätts med: "... timmarna

mellan den borgerliga kvällsskymningens slut och den borgerliga gryningens början; den borgerliga kvällsskymningen slutar då solskivans centrum befinner sig 6 grader under horisonten; den borgerliga gryningen börjar då solskivans centrum befinner sig 6 grader under horisontalplanet..."

Den nya definitionen bör innebära att man definitionsmässigt kan flyga mörker även under sommaren. Bara solen har passerat 6 grader under horisonten så gäller mörkerregler. Detta kan möjligen bli lite konstigt i norra Sverige där vi sällan har något mörker alls under sommarhalvåret, men desto mer under vintern.

Väderminima

I den nya förordningen finns också nya väderminima för VFR-flygning under mörker.

Tyvärr har Transportstyrelsen inte lagt dem direkt i föreskriften, utan bara gjort en referens till en annan EU-förordning. Letar du dig fram i EASA-regelverket till förordningen (EU) 923/2012 avsnitt 5 hittar du

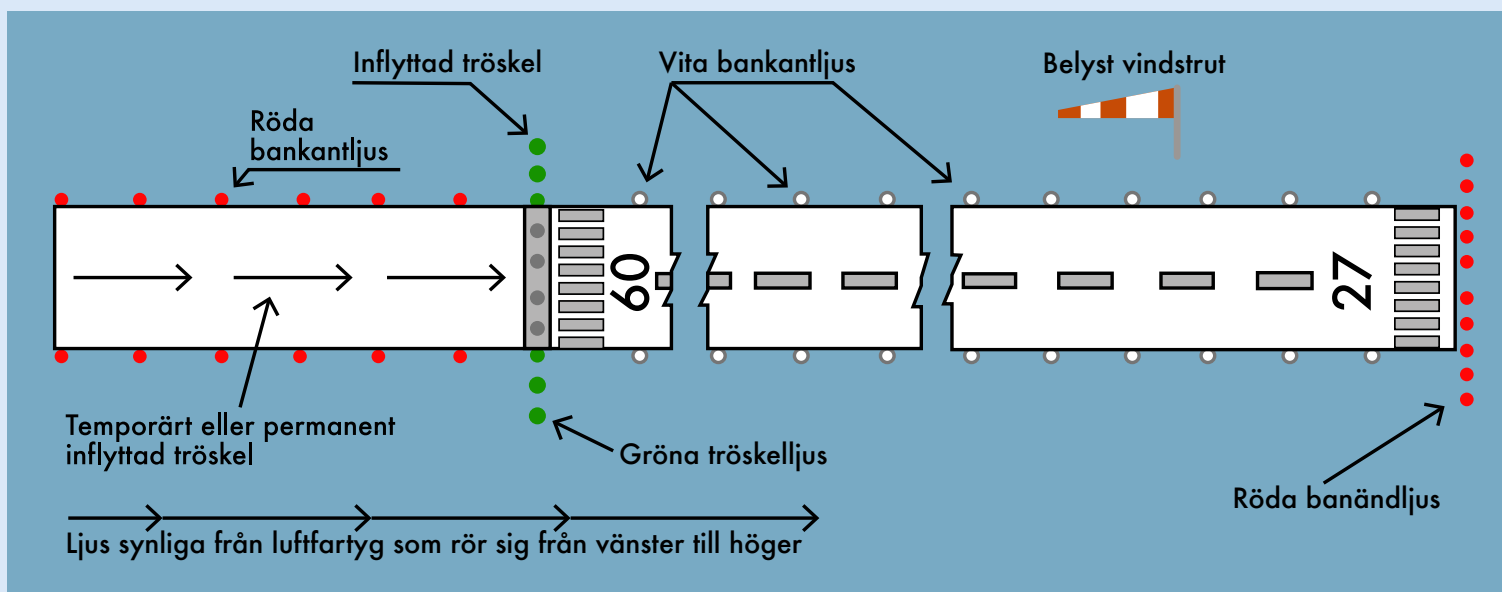
en hel lista med väderminima för VFR-flygning och flygning under mörker. Följande gäller för VFR-mörker i G-luftrum:

- Om en flygplats närhet lämnas ska en ATS-färdplan lämnas in.
 - Dubbelriktad radioförbindelse ska upprättas med flygtrafikledning om sådan finns tillgänglig
 - Molntäckeshöjden får inte understiga 1 500 fot
 - Sikten får inte understiga 5 kilometer
- Rekommendationen från FFK är att vi fortsätter med den gamla definitionen för planeringsminima för VFR-mörker: Minst 2000 fot molntäckeshöjd och minst 8 kilometer sikt.

Eftersom det är flera saker som ändras i det nya regelverket avser vi komma tillbaka med en mer utförlig genomgång av det nya regelverket i kommande nummer av FFK-Nytt.

Förberedelser är A & O

Före ett mörkerpass gäller det att förbereda sig ordentligt. En av de viktigaste förberedelserna



är att du skaffar dig korrekt väderinformation. Bästa sättet att få korrekt väderinformation är alltid att ringa meteorologen och få en prognos för området man tänker flyga i. Hög luftfuktighet och liten skillnad mellan temperatur och daggpunkt gör risken för dimma mycket hög. Det kan vara läge att ställa in mörkerflygningen.

Passa på att kontrollera hur lufttrycket kan komma att ändras under din flygning. Eftersom höjdbedömningen är svårare under mörker är du beroende av en korrekt höjdmätarinställning. Du kommer väl ihåg ramsan ”From high to low, look out below”? Vid flygning mot lägre lufttryck finns det risk att marginalen till marken minskar om piloten inte korrigerar höjdmätarinställningen.

Tänk på att flygplanet måste vara utrustat för och godkänt för mörkerflygning innan du ger dig iväg. De flesta klubbmaskiner och de maskiner vi använder inom FFK är ofta godkända för mörker. En tumregel är att om maskinen är godkänd för IFR, så är den också godkänd för mörker. Om den inte är IFR-godkänd måste du kontrollera att kraven på utrustning är uppfyllda innan du flyger iväg.

Kontrollera lampor noggrant

Vid daglig tillsyn är det naturligtvis extra viktigt att kontrollera att all belysning fungerar som den ska. Gör kontrollen extra noga och var speciellt uppmärksam på att alla yttre belysning fungerar som den ska. Även den inre belysningen ska kontrolleras noggrant. Det gäller speciellt belysningen på de primära flyginstrumenten och flygplanets landningsstrålkastare.

Det finns även krav på flygplatsen för att du ska få använda den under mörker. Kraven på belysning och hjälpmedel varierar beroende på storlek och flygplatsens klassificering, men minimikraven är alltid:

- Bankantsljus, tröskelljus, banändsljus, minst en belyst vindstrut samt vid behov hinderljus.

- Taxiljus är inget krav, men finns ingen belysning så ska reflekterande kantmarkeringar finnas.

Navigator

En preparerad karta ska alltid finnas med tillsammans med en komplett driftfärdplan. Tänk på att inte rita med röd färg på kartan eftersom det inte syns i rött ljus.

Praktiska råd inför mörkerflygning

- Torrflug och försök memorera så mycket som möjligt av din navigering. Det gör dig mindre beroende av att kontrollera ditt underlag och ger mer tid till spaning och visuell navigering.
- Klargör flygplanet i ordentlig belysning, antingen i hangar eller i dagsljus innan mörkrets inbrott. Gå igenom kabinen och set till att det inte finns några lösa föremål i kabinen.
- Se till att defroster och värme fungerar som det ska. Passa på att tvätta av vindrutorna både på in och utsidan. Vindrutan måste vara fri från vattendroppar eftersom de kan försvåra avståndsbedömningen på grund av ljusbrytningar.
- Lär dig hitta knappar och reglage i kabinen utan belysning. För att du ska få bästa mörkerseende måste instrumentbelysningen vara nedställd till minimum. Då är det viktigt att du kan hitta och känna till alla knappar och reglage utan att behöva extra belysning som kanske förstör ditt mörkerseende.
- Håll ordning på din utrustning. En tappad penna är mycket svår att hitta igen i mörker och låg belysning. Skapa ditt eget ”system” för hur du placerar din utrustning så du alltid vet var den finns och hur man hittar den
- Kom ihåg att det inte går att flyga IMC på känsla. Manövrera aldrig någonsin flygplanet baserat på känsloupplevelser även om du tillfälligt förlorar synintrycken. Övergå till att enbart flyga på instrument tills du får tillbaka yttre referenser.
- Undvik snabba manövrar och huvudrörelser som kan framkalla sinnesvillor.

Fyll i konturer på sjöar och hinder längs färdvägen för att lättare identifiera dessa under flygning. Rita även in tidsstrecken så du håller koll på ditt läge under flygningen.

Använd så långt som möjligt VOR, ADF/NDB och DME som stöd för navigeringen. Enkla brytpunkter som städer och större samhällen är också bra punkter att navigera efter. Naturligtvis använder vi även GPS om det finns i flygplanet, och kanske TBOS-paddans navigationsprogram som ett komplement till din preparerade karta och driftfärdplan.

Villor och optiska illusioner

Under mörkerflygning är vi piloter extra utsatta för sinnesvillor. Var uppmärksam på dessa och hur man undviker att drabbas. Kom ihåg att ingen är immun mot villor och illusioner. Mer information om sinnesvillor och hur dessa går att undvika går att

hitta i mörkerhandboken utgiven av KSAB, eller i H50P-kompendierna som du hittar på Transportstyrelsens hemsida. Sök på H50P eller ”Privatflygarens drifthandbok” så hittar du alla kompendier i PDF-format. Sinnesvillor är beskrivna i kompendie nummer 11 ”Mörker” och nummer 7 ”Game Over”

Planering, förberedelse och övning krävs för att ge dig marginaler till problem. Flygning på instrument är ett moment som i hög grad kräver övning och erfarenhet. Passa på att öva under din flyggrupps mörkerövningar tillsammans med en lärare, och passa på att njuta av den speciella känsla som en väl planerad och genomförd mörkerflygning ger.

Text: Hans Jörnén
Flygchef FFK



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Flottiljvägen 4
611 92 Nyköping
POSTTIDNING

B

Flyggrupp deltog vid underrättelseoperation i Stockholms skärgård

Fotnot: Bilden har inget med artikeln att göra

När den stora underrettesleoperationen inleddes var stora delar av det svenska försvaret i Mälardalen inblandat. Frivilliga flygkårens piloter var inget undantag. Malin Ekberg, ställföreträdande gruppchef för Roslagsbataljonens hemvärnsflyggrupp, var med och flög.

Övningen med den nytillsatta 285:e Båtplutonen kommer bli en övning vi flygförare sent kommer att glömma. Redan under båtturen ut till den ö där vi skulle spendera vår fredagskväll förstod vi på övningsledaren att det kunde bli andra planer. Inget av den planerade övningen blev av. Istället kom det en förfrågan om vi kunde delta i den underrättelseoperation som inletts i skärgården. Tack vare att vi skapat en bra relation med såväl bataljonsledningen, utbildningsgruppen samt med våra båtkompanier ansågs vi vara en självklar resurs i denna typ av insats.

Eftersom vi redan var rustade för övning kunde vi komma ännu snabbare i luften, bland annat hade vi flygplan bokade och våra Rakelenheter uthämtade. Samband är ett av det viktigaste i flyguppsammanhang och det blev om möjligt ännu tydligare under denna insats. En av de slutsatser vi drog var just att hanteringen av Rakel gav en klart ökad arbetsbelastning väl under flygning.

Skarp underrettelseinsats

Redan fredag kväll gav vi flyggruppen förberedande order, och under natten kom den skarpa uppgiften. Vi fick under

operationen uppdraget att ansvara för spaning över ett stort område för två dagar framåt och därefter en beredd-uppgift för ytterligare två dagar. Detta skjöts hela tiden framåt allt eftersom operationen förlängdes. Med start lördag bedrevs konstant spaning över det område vi tilldelats. Vi flög till och med tisdagen för att under onsdag och torsdag vara i beredskap på marken. Därefter bröts insatsen. Deltagarna i insatsen kom att bestå av personal från både hemvärnsflyggrupperna och sjöinformationsgrupperna vilket gjorde att vi fick tillfälle att blanda våra olika kunskaper och erfarenheter.

Under insatsen kunde gruppen rapportera in några intressanta observationer, vilket i sig ökade vår arbetsbelastning. Att spana intensivt under en längre tid är energikrävande. En tidig slutsats är att flygtiden per besättning inte bör överstiga en till två timmar per uppdrag, detta för att kunna upprätthålla skärpan och ändå nyttja flygplan och besättning effektivt.

Än bättre nästa gång

Flera intressanta erfarenheter kan dras av insatsen. För mig står det klart, på ett sätt jag nog inte förstått tidigare, att för att

kunna bedriva en insats med uthållighet och på frivilligbasis måste vi inom FFK-grupperna samarbeta. Att ha gemensamma övningar med andra hemvärnsgrupper inom länet är ett bra sätt att lära känna varandra och på så sätt kunna bilda säkrare besättningar. När det blir dags för en skarp insats kommer uppdraget inte enbart kunna hanteras av den egna gruppen. För att kunna samverka måste vi vara mer medvetna om avtal och rutiner. Vad gäller när man ställer upp i en skarp insats?

Frågan om materiel kom också upp. Vad gäller vår räddningsutrustning har utbildningsgruppen redan börjat titta på frågan om flytvästar och överlevnadsdräkter. Om vi dessutom ska kunna verka nattetid måste vi förses med utrustning för detta.

Till sist kändes det skönt att vi åter kunnat visa att en hemvärnsflyggrupp är ett effektivt verktyg. Mycket tack vare alla FFK-piloter och vår länsflygchef som alla hjälpte till och bidrog med kort varsel. För den som är intresserad finns fler slutsatser och erfarenheter att hämta hos oss. Vid nästa skarpa insats kommer vi vara ännu mer förberedda på uppgiften.

Text: Malin Ekberg