

FFK NYTT

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

Nummer 3 - September 2019



RÄDDAD AV YTBÄRGARE



FFK-Nytt

Tidning för Frivilliga
Flygkårens medlemmar
och samarbetspartners
Ansvarig utgivare:
Thomas Alexandersson
ISSN 1654-6105

Redaktion och layout:
Sandra Häggander
Peter Krüger
E-post: red@ffk.se
Tryck: Exaktaprinting

FFK Kårstab

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

Styrelsen har sitt
säte i Västerås

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

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

Lämna gärna material
fortlöpande. Sista dag att
lämna material till nästa
nummer: 18 november
2019.



I DETTA NUMMER

- 3 Kårchefen har ordet
- 4 Aktuellt från kårstaben
- 6 Flygchefen har ordet
- 7 Nya operativa manualer för FFK
- 8 Young Pilots ser tillbaka på sommaren som passerat
- 12 Dags att kontrollera utrustningen
- 16 Smått och Gott
- 18 Flygläger på Ålleberg
- 20 Frivilliga försvarsorganisationer
- 21 Svenska brukshundklubben
- 24 Flygvapenfrivilligas riksförbund
- 26 Nedläggningen leder till försämrade krisberedskap
- 29 Flygsäkerhet

Bild framsida: Andreas
Mårtensson



KÅRCHEFEN HAR ORDET

Vi går mot en händelserik höst

Inom FFK pågår ett stort arbete som vi skall slutföra under året. Vi har lämnat in vår nya Organisationshandbok till Transportstyrelsen för påseende och vi är snart klara med vår nya OM-A (gamla Driftshandboken). Förklaring om OM-systemet (Operating Manuals) presenteras på annan plats i detta nummer av tidningen.

För att möta Transportstyrelsens krav på så kallade Nominated Persons, utökar vi bemanningen på Kårstaben under hösten. Vi har krav på sammanlagt sju olika befattningar/roller i den nya ledningsgruppen. Förhoppningsvis kommer vi även i mål med rekryteringen av ungdomsansvarig.

Enbart arbetet att genomföra omfattande förändring i ledningsstrukturen, manualer och handböcker på ett effektivt sätt så att alla medlemmar får relevanta kunskaper samtidigt är mycket omfattande, resurs- och tidskrävande.

Vi planerar bl.a. att använda oss av ett digitalt utbildningssystem för att nå ut till samtliga berörda medlemmar. Detta kommer innebära att när vi implementerar manualerna skall man gå igenom en digitalt baserad kurs i hur manualerna är uppbyggda, innehållet i dom och viktig operativ kunskap. Mer information kommer framöver i ett separat utskick.

Vi har en hel del projekt som pågår parallellt. Nu har vi en ny handbok för Young Pilots verksamhet klar för publicering inom kort och en övningsbank för flyggrupperna är också under produktion. Våra utbildningshandböcker håller på att läggas in i vårt manualsysteem och vi har en arbetsgrupp som ser över olika typer av avtal.

Glädjande så har vi i augusti startat upp kursen GU-Flyg (Grundutbildning Flyg) som inriktar sig på att piloter i våra olika flyggrupper på ett säkert och korrekt sätt skall kunna planera och genomföra uppdrag samt operera ett flygplan enligt FFK:s regelverk och procedurer. I år hinner vi genomföra 2 kurser om vädrets makter är med oss.

Vi har nyutbildade spanare från årets YP-spankurs som skall placeras i flyggrupper på flera håll i landet. Ta väl hand om dom för våra ungdomar är en viktig del i verksamhetens framtid och en kugge i Sveriges framtida Totalförsvaret.

I samband med att vår nya organisationshandbok utarbetades så inför vi ett Safety Management System (SMS) som vår Safety Manager PG Högback ansvarar för och arbetar utefter. En viktig ingrediens i det systemet är avvikelserapportering och så kallad "No blame culture". För att kunna förbättra flygsäkerheten måste



man helt enkelt veta vad man måste förändra och förbättra. En viktig uppmaning är att skriva avvikelserapporter på allt som avviker från det normala eller förväntade. Ni finner rapporten på FFK hemsida. En annan del i arbetet för Safety Manager är besök ute i landet.

För att vara fit-for-flight bör man vårda sin sömn, kost och inte minst fysiska hälsa. På uppmaning är det nu dags för en andra omgång med beställning av FFK-träningskläder. Separat mail om det skickas direkt till samtliga medlemmar och ni kommer kunna beställa under några veckor i september och oktober.

När jag skulle skriva denna texten kom jag att tänka på Tage Danielsson och Hans Alfredsons låt "Vad i hel...te har dom för sig inne i banken efter tre".

2019 är ett år som det sker en hel del förändring och stora arbeten inför framtiden. Ibland har det säkert upplevts som att vi står och stampar lite, men jag kan lova att det pågår en mängd arbete på olika håll i organisationen för att vi skall bli mer robusta inför framtiden, övergå fullt ut i vårt nya regelverk och bli starka inför vår roll i totalförsvaret.

Följ gärna med på resan in i framtiden!

Thomas Alexandersson

AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN



Nya eller uppdaterade flygplansdokument

Att tänka på: När ni skall skicka in nya eller uppdaterade flygplanhandlingar till kårstaben finns några saker att tänka på.

På alla flygmaskiner skall vi minst ha följande:

- FFK-avtal påskrivet av både ägare och FFK
- Försäkringsbrevets alla sidor
- Certificate of Insurance (COI)

Det är vanligt att vi bara får in Certificate of Insurance, men det räcker inte utan vi måste få in även försäkringsbrevet. Flygplanslistan uppdateras först när försäkringsbrevet finns inlagt i pyramid.

I tillägg krävs för "Gröna" flygmaskiner även:

- CAMO-avtal
- Verkstadsavtal

Följande metoder finns just nu tillgängliga för att skicka in dokumenten:

1. I pyramid (till vänster i länscentral och gruppchefscentral) finns en rutin som heter "Nytt flygplansdokument".
2. Skicka skannad kopia till avtal@ffk.se
3. Skicka kopia per post

Snabbaste sättet att uppdatera dokumenten är nr 1. och långsammast nr 3. Om ni använder nr 1, så krävs fortfarande en granskning och ett godkännande från kårstaben. Denna metod kräver minst handpåläggning och är absolut effektivast. Har man tillgång till Länscentral eller gruppchefscentral så använder man den metoden. Annars är man hänvisad till nr 2 och 3.



Slipa dina Rakelkunskaper

MSB har tagit fram två instruktionsfilmer som lär Rakelanvändare att effektivt använda systemet. Lär dig metoder för att kommunicera när täckningen är svag och få tips och förståelse för Rakelnätets kapacitet kopplat till basstationer, talgrupper och kö i systemet. <https://www.msb.se/Produkter--tjanster/Rakel/Utilda-i-Rakel/Anvand-Rakel-effektivt---instruktionsfilmer/>

De förmåner som ges under utbildning där Försvarsmakten är uppdragsgivare regleras i Handbok för Frivillig försvarsverksamhet, (H Friv). **VIKTIGT ATT TÄNKA PÅ:** Utbildningarna finansieras på årsbasis. Det är därför viktigt att lämna in reseräkningen senast 30 dagar efter avslutad kurs. När bokföringsåret är slut redovisas alla kostnader till myndigheten. **Kostnaden kan inte belasta nästa års verksamhet.**

Dagersättning: Dagersättning betalas ut för utbildningar kortare än tre dagar om inkomstbortfall inte kan styrkas genom intyg från arbetsgivare och SGI. (Kan inkomstbortfall styrkas genom intyg från arbetsgivare och giltigt SGI från Försäkringskassan finns kan dagpenning utbetalas för utbildningar kortare än tre dagar. Denna dagpenning ges endast för de utbildningar som omfattar minst sex timmar per dag men betalas inte ut om deltagaren tagit ut semester.) Under 2019 är beloppet för dag-ersättning 146 kr per dag och ersättningen är skattefri.

Dagpenning: Dagpenning betalas ut för utbildningar som är minst tre dagar långa och där utbildning pågår i minst sex timmar per dag. Ersättning ges även för mellanliggande helger men inte för lördag och/eller söndag som påbörjar eller avslutar en utbildning. För att dagpenning skall kunna betalas ut krävs det att en aktuell (ej äldre än ett år). SGI (sjukpenninggrundande inkomst) lämnas in vid varje kurstillfälle. Saknas SGI eller om det är äldre än ett år betalas automatiskt lägsta dagpenning ut som ersättning (130 kr/dag). SGI-beloppet bestäms av Försäkringskassan och är för år 2019 130-917 kr/dag. Dagpenningbeloppet per dag räknas ut genom följande formel: $SGI \times 0,9 / 365 = \text{Dagpenningbeloppet per dag}$. Dagpenningen är skattepliktig.

Resor: Fri resa sker mellan hem och utbildningsplats. Bilersättning är 18,50 kr per mil och får maximalt uppgå till vad det skulle ha kostat med en andra klassens tågbiljett. I samtliga fall som en elev har haft utlägg för en resa måste utlägg styrkas med ett kvitto, detta gäller även för hemresan. OBS! Fria resor gäller ej elever som är bosatta utomlands. Vid sammanhängande kursdagar på Kårstaben ges endast ersättning för en resa tur och retur.

Kost och logi: Eleven får fri kost och logi på utbildningsplatsen. Vid kurser på Kårstaben när inte lunch eller middag serveras, ges ersättning med maximalt 80kr/måltid vid inlämnat kvitto.

Återbud måste lämnas skriftligen minst två veckor innan kursstart, annars debiteras eleven anmälningsavgiften. Undantag ges vid sjukdom eller nyanställning som då måste styrkas med intyg.

KONSULTER FÖR FFK



PG

SAFETY MANAGER (SM) /
COMPLIANCE MONITORING
MANAGER (CMM)



TOMMY

ANSVARIG RSU, VICE
ORDFÖRANDE, STYRELSENS
ARBETSUTSKOTT



ROGER

KVALITETSANSVARIG (QM), SAM-
ORDNING SKOGSBRANDSFlyg,
STYRELSENS ARBETSUTSKOTT

Är du behörig? Detta behöver du för att få flyga i FFK 2019:

- Betald medlemsavgift
- Inrapporterad flygtid för 2018
- Inskickat giltiga certifikat och medicinska intyg
- Aktuell PFT om du är utbildad och behörig som PIC för uppdragstypen
- Flygningen ska vara beordrad av CPIL eller gruppchef

Är du osäker om du får flyga så titta på dina uppgifter på FFK:s hemsida alternativt kontakta din gruppchef eller CPIL

Vid osäkerhet kring kontaktväg, använd våra funktionsmejladresser:

Flygrapporter flygrapport@ffk.se
Störningsrapporter asr@ffk.se
Förfrågan om FFK-PFT pft@ffk.se
Medlemsinfo., cert, flygna timmar medlem@ffk.se
Flygplansavtal inkl. försäkringar avtal@ffk.se
Journaler flygutbildning ex. FFK-PFT journal@ffk.se
Reseräkningar och ekonomi ekonomi@ffk.se
Övningsinfo., rapporter ovning@ffk.se
Övriga mail karstaben@ffk.se

FFK
Hässlögatan 20
721 31 VÄSTERÅS
021-440 33 00 växel
0155-212 000 TIB (för myndigheter /larm)
Mail: karstaben@ffk.se
Våra nya direktnummer hittar du på
www.ffk.se under kontakt.

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



THOMAS
KÄRCHEF



HANS
FLYGCHEF



DANIEL
STF KÄRCHEF



MARITA
EKONOMICHEF



JESSIKA
EKONOMI



NATALIA
FLYGRAPPORTER



JENNY
KURSER



HELENE
ADM. MEDLEMMAR



STAFFAN
PROJEKTANSTÄLLD

FLYGCHEFEN

"Det enda beständiga är förändringen"

Citatet sägs komma från den grekiske filosofen Herakleitos och myntades redan 500 år f.Kr. Hösten är alltid en intressant tid på FFK Kårstab. I år kanske ännu mer så än tidigare.

Vi är mitt i en stor omorganisation där vi ska utöka organisationen av FFK och tillsätta nya ledande poster enligt Transportstyrelsens krav. Samtidigt har vi ett helt nytt regelverk och manualer som ska börja användas i verksamheten. Vi drar också igång en nygammal och efterlängtat utbildning och hela utbildningsplaneringen ska sättas för 2020.

Efter en något trevande inledning på sommaren fick vi en period med väldigt mycket brandflyg i stora delar av landet. Flera länsstyrelser och räddningstjänster verka vara mer alerta i år så att man tidigt använder FFK:s brandflygsresurser. Så här långt har vi genomfört 1804 timmars brandflyg och med 93 upptäckta bränder och 65 tillfällen med övriga arbetsuppgifter som att leda brandbilar m.m.

Som tidigare år finns det fortfarande problem med bristen på tekniker som kan genomföra service. När det flygs mycket uppdragsflyg och brandflyg krävs det täta tillsyner. Ibland så ofta som en gång per vecka. Under framförallt semesterperioden kan det bli mycket svårt att hålla flygplanen flygande. På flera håll har man löst detta på ett mycket förtjänstfullt sätt genom omplanering och en del tänkande utanför boxen. Piloter har också ställt upp och hämtat och lämnat flygplan och på olika sätt trollat med knäna. Fantastiskt bra jobbat allihop!

En av höjdpunkterna i starten på hösten är alltid YP-span kursen. Jag har sagt det förut och säger det igen: Det finns inget så inspirerande och som ger så mycket energi och positiva känslor som att jobba med ungdomar! YP-span kursen är där vi utbildar 10 ungdomar till att bli spanare inom FFK. Under en vecka flyger vi flera olika spaningsuppdrag och tränar på olika typer av spaningstekniker. Kursen avslutas med ett "skarpt" uppdrag där vi ska hitta ett antal mål, rapportera via Rakel och dokumentera via TBOS.

Ni vet känslan när man flyger i en besättning där man är helt samspelta, varje person vet precis sina uppgifter och summan av det man gör blir mer än 1+1. Precis den känslan upplever man när man efter en vecka flyger med någon av våra nyutbildade ungdomsspanare. Magiskt! Till de FIG-grupper som fått nya ungdomsspanare: Ta väl hand om era nya spanare, dom är en fantastisk resurs som kommer att tillföra mycket till flyggruppen!

Glädjande är också att vi nu också kommit igång med FFK:s grundläggande flygkurs, den som tidigare hette GU Låg. Den nygamla kursen kallas nu FFK GU Flyg (FFK GUF) och är den första flyg-kurs som alla piloter inom FFK ska gå igenom. Målet med kursen är som tidigare att förbereda piloten för kommande



uppdragsflygningar inom FFK genom praktisk flygträning, planering och navigering med hög precision. När detta skrivs har vi genomfört en kursvecka med mycket gott resultat och ytterligare en kurs kommer genomföras under vecka 36. Till våren hoppas vi kunna genomföra ytterligare 2-4 kurser för att fylla på med nya aktiva piloter i flyggrupperna.

Jag inledde texten med att "Det enda beständiga är förändringen" och precis så känns det med de stora förändringar som är på gång inom FFK. Inte minst för mig själv som efter 6 år som flygchef nu byter arbetsuppgifter.

Under hösten kommer en ny person ta över tjänsten som NPFO (Nominated Person Flight Operations) och själv tar jag över tjänsten som NPCT (Nominated Person Crew Training).

Jag kommer att jobba med att etablera vår skolfunktion som ska ta ett större grepp på all den utbildning som FFK genomför. Ansvar för olika utbildningar har tidigare varit otydligt och legat på flera personer. Nu skapar vi en funktion som kan ha mer överblick och som kan arbeta mer med samordning och praktiskt genomförande av utbildningar.

Jag ska se över hur och var vi genomför våra utbildningar, hur väl det stämmer med de uppdrag vi får från våra uppdragsgivare. Vi behöver också titta på nya sätt att utbilda och nya medier som vi kan använda för olika typer av utbildning och träning.

Vi har en fantastisk lärarkår med kompetens i många olika ämnen och vi behöver få in ännu fler duktiga lärare med olika bakgrund och erfarenheter. Vem vet, kanske till och med under-teknad kan få lite mer nytta av flyglärare- och kontrollantbehörigheten! Låt oss träffas på en flygplats någonstans i Sverige för en FFK-utbildning!

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

Hasse Jörnén

NYA OPERATIVA MANUALER

Enligt dom Flygsäkerhetsmässiga villkoren FFK har att följa, finns ett antal krav vi skall uppfylla för att villkoren skall gälla. Bland annat finns krav på att vi i tillämpliga delar skall följa ORO.MLR i EU-förordningen 965/2012 Air Operations.

Subpart ORO.MLR beskriver dom organisatoriska kraven på Manuals, Logs and Records (MLR), det vill säga hur vi skall utforma våra manualer, loggböcker och protokoll.

Manualerna utgår delvis från dom handböcker, regler och procedurer som gällt under tidigare tillstånd så mycket kommer ni känna igen. Dock så finns det skillnader. Innehållet följer en struktur som finns beskriven i AMC3 ORO.MLR.100. Den följer vi i tillämpliga delar.

OHB

Organisationshandboken beskriver hur organisationens ledningssystem (Kärstab,

länsflygavdelningar, etc.) är uppbyggt med ansvarsområden och skyldigheter för Nominated Persons (NP:s). Manualen beskriver hur vi skall handskas med organisationens olika dokument, mötesstrukturer, värdegrund och ett kapitel om Safety Management System, dvs strukturen och metoderna för flygsäkerhetsarbetet. Boken beskriver framför allt hur arbetet inne på kärstaben skall bedrivas för att vi skall uppfylla våra flygsäkerhetsmässiga villkor. Ansvarig för denna bok är Accountable Manager (AM, och tillika Kärchef).

OM-A – Operativ Manual A

Denna motsvarar den tidigare Drifthandboken. Här beskriver vi organisation och ansvarsområden för den flygoperativa driften i verksamheten. Chefspiloter, gruppchefer och befälhavaransvar, besättningsarbete, krav på erfarenhet och krav på hälsofrågor tas upp här. Kapitel 8, beskriver flygoperativa procedurer, krav och kriterier.

Ett viktigt kapitel för flygsäkerhetsarbetet är kapitel 11 som handlar om hur vi skall agera vid avvikelser och incidentrapportering. I denna manual finns även FFK:s Standard Operating Procedures (SOP), Operation Risk Management (ORM), CPIL:s delegering, etc. Ansvarig för OM-A är Nominated Person Flight Operation (NPFO).

OM-B – Operativ Manual B

Enligt beskrivningen i ORO.MLR så skall OM-B beskriva "Aircraft Operating matters – Type related". Den motsvarar flygmaskinernas Pilot operating handbook (POH eller motsvarande) och finns således redan på plats i de flygmaskiner vi använder i verksamheten. Här finner man flygmaskinens operativa gränser, vikt och balans, normalt handhavande, nödprocedurer, prestandaberäkningar, teknisk beskrivning, etc.

OM-C – Operativ Manual C

En OM-C skall innehålla instruktioner för kommunikation, navigation och flygplatsbeskrivningar. Det vill säga att den motsvarar information som finns i AIP, KSAK svenska flygfält eller annan relevant information som beskriver detta.

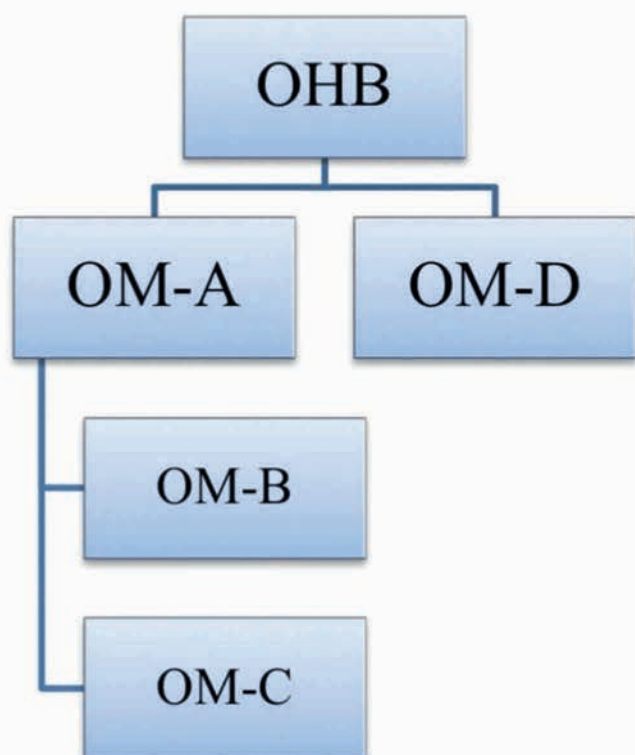
OM-D – Utbildningshandboken

Här kommer man finna information om träning och utbildning. Syllabus, utbildningsplaner, m.m. Ansvarig för OM-D är Nominated Person Crew Training (NPCT).

En nyhet är att manualerna kommer att vara skrivna på både engelska och svenska.

Detta är en kort introduktion till våra nya manualer. Mer information och utbildning kommer under hösten.

FFK:s nya manualträd ser ut på följande sätt:





Jag bläddrar fram till nästa blad i almanackan och möts av... september. Den första höstmånaden! Vart tog sommaren vägen? Har jag bläddrat för långt i almanackan eller har sommaren helt enkelt passerat med farten av en ilande höstvind? Jag tänker tillbaka på alla de aktiviteter som planerades under våren; alla veckoläger, helgläger, utbildningar och studiebesök. Jag ägnar en stund åt flygbloggen på hemsidan och inser att jag inte bläddrat för långt i almanackan, tiden går helt enkelt fort när man har roligt!

Fortsättningsutbildning dag tre

Efter en god gemensam frukost får vi besked av dagens briefinggrupp om att vädret ser lovande ut och vi beger oss direkt mot minibussarna för att åka ner till Falköpings flygfält. Kort därpå beger sig de första flyggrupperna iväg för att navigera över Falbygdens öppna landskap. Klockan 12 bryter vi för lunch. Utanför klubbstugan äter vi kyckling med ris och passar på att titta på en mindre flyguppvisning utförd av en Yakolev-55. Vi får se

både looping och inverterad flygning, och som gräddde på moset avlutar han med en tryckare följd av en vertikal stigning. Väderbriefingen för eftermiddagen visar på fortsatt goda förhållanden, och vi fortsätter navigationen.

Tiden mellan flygningarna används till fika, prat och planering av de kommande uppgifterna. Vissa passade på att äta en halvliter polkagrisglass från Kling.

Under vår tredje navigationsflygning

övar vi på att använda kamera och TBOS-systemet för att från luften kunna skicka de bilder vi tar till t.ex. räddningstjänsten. Det är mycket att hålla reda på men vi känner att vi under dagen utvecklas. Efter en lång flygdag avbryter vi och åker tillbaka mot Älleberg för att äta middag. Då de flesta av oss är något trötta efter dagens navigationsflygningar skjuter vi fram kvällen teori till morgondagen. Istället tar vi det lugnt, spelar kubb och går på promenad genom naturreservatet.

Albin, Daniel och Jasper

Urklipp från "Bungeblogg dag fyra"

Dagen startade med väckning kl 06:20 av något slags blåsinstrument. Halvvakna drog vi oss ut ur sängen och gick till fru-



kosten. Där serverades allt från gröt till nygräddat bröd och kaffe. Klockan 08.00 samlades vi återigen för briefing med information och väderprognos. Vädret presenteras av gruppen Blå Lagunen som gjorde en bra insats att förmedla vädret. Då det tyvärr var blåsigt och mulet behövde piloterna snacka ihop sig om vi skulle flyga eller inte. Det bestämdes att vi skulle flyga och alla blev jättetaggade. Vi blev sedan indelade i två stora grupper baserat på tiden och sedan mindre grupper för de olika flygplanen. Den första gruppen hade grundläggande meteorologikurs och den andra gruppen flög. Kursen var ca 1,5 timme lång.

Vi planerade gruppmissigt navigeringen och begav oss till flygplanen. En del flög Cessna 172 och en annan del flög Piper PA-28. Flygningen gick utmärkt och alla var glada och nöjda med navigeringen (inklusive piloterna). Vi blev utskickade ur hangaren för att enligt ledarna titta på en något speciell liten Cessna (en cessna är ett litet civilflygplan), men när vi hörde jetmotorer från långt bort förstod vi snabbt att det var något annat på gång. En JAS 39 gripen flög förbi oss och alla drog snabbt ut kameran och fotade i häpnad. Riktig häftig upplevelse. En privat flygshow från ett av världens coolaste flygplan!

Det blev sedan dags för att äta, där vi hade en redig lunch med lax och potatis. Innan lunchen var det några som åkte till ica för att köpa lite smått och gott.

[...]

Tack för oss, mvh Murgröna!

Bungeblogg dag fem

Tja tja bloggis! Idag startade vi dagen med en redig frukost. Vi samlades sedan i hangaren för en vädergenomgång gjord av grupp Murgröna. Dagens METAR, TAF



och SWC drogs. METAR är en rapport om nuläget, TAF är en prognos och SWC är en väderkarta. Det visade att vädret skulle bli finemang för flygning.

Därefter hade vi snabba påkar för att halva gruppen skulle lyfta och halva gruppen skulle ta minibussar med riktning mot Visby. Efter landning blev vi mötta av en "follow me"-bil, som tog oss till F17 Gotland. Väl där mötte vi upp en stridsflygare, callsign Flanagan. Han tog oss till en JAS 39 Gripen, modell David. Piloten berättade om sitt arbete som stridsflygare inom det svenska försvaret. Där förklarade han hur hans karriär sett ut och vad jobbet egentligen går ut på. Vi fick veta mycket om planet och fick även en guddad rundtur av det. Vi fick också klättra upp på en stege och kolla i cockpit.

Piloten visade oss sin flygutrustning och vi fick känna på hjälmen. Utrustningen var värd extremt mycket, en liten del kunde liksom kosta flera tusen kronor! Efter detta fick vi ta bilder tillsammans med den stiliga piloten.

Medan allt detta hände inkom en C-130 Hercules, även kallad TP 84, till flygplatsen. Efter att vi fått se Gripen hade vi tur att också få se Hercules. Piloten i det planet berättade om det och förklarade vad han arbetar med. När han berättade om planet fick vi en rundtur inne i det. Vi fick även provsitta i cockpit.

Vi tackade Hercules-piloterna för deras engagemang. Stridsflygaren, som inte medtagit någon väska på sitt uppdrag, fick mota en FFK-bag samt en keps och pikétröja.

Efter det steg vi åter upp i minibussarna och tog oss in till Visby centrum. Där fick vi komma in till en bakgård där SAAB höll hus för att få lite hamburgare till lunch.

Efter den efterlängtda lunchen, berättade teknikchefen på SAAB om Gripenprogrammets historia och framtid. Belåtna efter måltiden och den nya kunskapen blev vi Bungeungar tillåtna att vandra runt Visby på fri fot i två timmar. Klädda i flygoveraller blickade många människor åt vårt håll i vårt sökande efter glass.

När vi kom tillbaka till mötesplatsen



fick vi nöjet att lyssna på en av BRA:s piloter. Han hade gått på samma flygskola som vår lägerchef Staffan, så de känner varandra rätt bra. Han berättade om hur man bär sig åt för att bli en kommersiell pilot. Till slut kom resten av våra ledare och vi begav oss mot en pizzeria för att äta middag. Det var en väldigt kall dag till skillnad från den första dagen på Gotland. Hälften av gruppen flög sedan hem och resterande åkte i minibussarna. Nu sitter vi, Bungemupparna, och skriver blogg medan de andra nattar plan.

Nu blir det kväll så vi bungemuppar tackar för oss!

Miniläger i Motala

Vad är väl en fredag med Young Pilots utan tacos? Helt otänkbart såklart.

Årets stora aktivitet i Östergötland gick av stapeln helgen 31 maj – 2 juni, ett miniläger i Motala. Helgen inleddes med gemensam samling i Norrköping för avfärd

mot Vadstena Camping. En timme senare ockuperade sexton glada YP:are campingens gemensamma köksutrymme och satte igång operation tacofredag med full sving. När tacomyset var undanstädat och lugnet lagt sig över campingen kröp alla trötta YP:are ner under täcket i stugorna och lade huvudet under vingen. Tidigt nästa morgon var ledarna uppe och förberedde för den första flygdagen, många liter korvstroganoff tillagades den morgonen innan tuppen knappt hunnit vakna.

09:00 var det uppsittning för färd mot Motala Skärstad flygfält tjugo minuters färd från campingen. Vädret såg till en början aningen tveksamt ut men klarnade upp lagom till våra flygplan anlande från Linköping. Lördagen bestod av motorflyg med PA28 och SK61 Bulldog över den kanske inte så omtalade men dock välkända Östgötaslätten, schlätta, som lokalbefolkningen säger. Senare den kvällen i den vackra solnedgången bevitnades, utöver lekar och fika, även kyliga bad i Sveriges förmodligen kallaste sjö Vättern. Vinden gjorde ju inte saken bättre tyckte vi som stod och frös av att bara se på.

Vid 10:00 söndag morgon hade vinden lagt sig och vi var tillbaka på Motala Skärstad för ytterligare en flygdag. En solig och vacker söndag som bjöd på segelflyg för alla lägrets deltagare. För några var det första gången, för andra var det ett kärt återseende. Lägre avslutades med glass i solen denna fina eftermiddag i juni vid Vätterns strand i Motala innan gänget skingrades. Vi i Young Pilots Östergötland vill passa på att tacka er som ställde upp som ledare, våra piloter som ställde upp med kort varsel, Motala flygklubb som tog emot oss så väl samt självklart alla ni som deltog och gjorde hela lägre till en minnesvärd helg.

*Pontus Lindblom
Sektionsansvarig, YP Östergötland*

Med detta axplock av sommarminnen i tanken, kan jag inte annat än att fortsätta imponeras av den verksamhet vi bedriver; från norr till söder. Vi har tillsammans gett ungdomar chansen att både vidareutvecklas och prova på sin första flygtur. Dessutom har vi, för sjätte året i ordningen, utbildat 10 nya spanare – redo att, tillsammans med våra piloter, bli en naturlig del av den svenska flygande krisberedskapen!

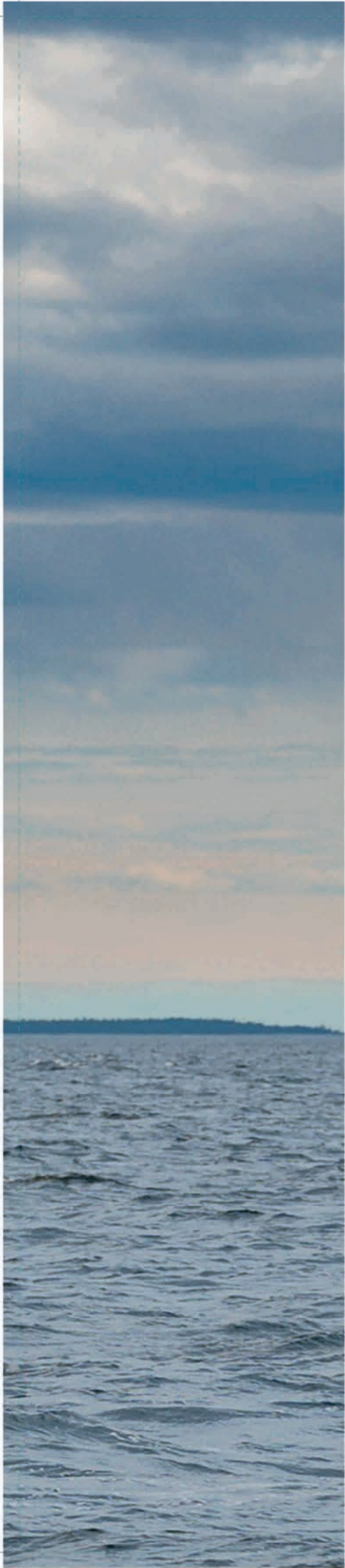
Du har väl förresten inte missat vår nya hemsida? På www.youngpilots.se finns otaliga blogginlägg och bilder att ta del av!

Staffan Eriksson och Klara Öberg

*Elin Lindvall Nämnd, Christer Dahlgren, Wilma Bengtsson
På ett YP läger i Bunge på Gotland*







FFK BD

UTRUSTNINGS- KONTROLL

En sista koll att dragkedjan är stängd, flytvästen sitter rätt och hjälmen är knäppt. Plask! 4 personer i vattnet. Säkerhetsbåten backar ifrån.

Dräkten verkar tät. Provar simma lite, allt OK. Bläser flytvästen. Ligger på rygg och spanar efter helikoptern, känns behagligt trots 9°C vattentemp. Helikoptern anländer. Dörren öppnas. Ytbärgaren kommer ner och hänger med benen i vattnet, helikoptern hovrar närmare, ytbärgaren sänks ner i vattnet, simmar sista biten. Nu är det nära. Lyftslingen kopplas, ytbärgaren jobbar lugnt och metodiskt. Plötsligt bär det av, kort "surf" tills vi är under helikoptern, vattnet piskar i ansiktet. Vi hänger 1 meter över vattnytan, ytbärgaren kontrollerar lyftslingen. Nu går det uppåt, börjar bli svårt att andas pga rotorns luftström. Några sekunder senare är vi inne i helikoptern. Kryper fram till platsen som vinschoperatören pekar på, spänner fast bältet, andas ut.

Ytbärgaren försvinner ner under helikoptern. Kompisarna kommer upp en efter en. 4 st i helikoptern, dörren stängs, landning Kallax, taxi till plattan, urlastning med rotorn snurrande, helikoptern startar igen, 25 min senare kommer andra omgången.

Så här gick snacket:

- Det börjar vara dags att göra tillsyn på flytväst och torrdräkt. Vi träffas på klubben nån kväll och packar om våra personliga flytvästar och skickar torrdräkterna på service.
- Kan vi inte hitta på någon bra övning där vi kan blåsa flytvästen och öva med dräkterna, det var ett tag sedan vi övade med dräkterna.
- Förslag på bra övningar?
- Badhuset
- Övning med Sjöräddningssällskapet (SSRS).
- Vinschning med helikopter.
- Nog med förslag!

Vi valde det sista!

Kontakt togs med Sjöfartsverkets helikopterbas i Umeå. Baschefen tyckte det var en kanonidé. För att bibehålla förmå-



gan krävs att besättningarna övar regelbundet, både vinschning från vatten och räddningsflotte. Normalt får dom "slänga i" teknikern eller någon annan (o)frivillig som finns till hands. Nu fick dom 8st frivilliga varav två som skulle vinschas från räddningsflotte. SSRS som sedan 2018 har en bas i Luleå deltog i övningen med transport och säkerhetsbåt.

Alla deltagande enheter samlades på Luleå/Kallax flygplats. Efter inledande fika och presentation av deltagarna förevisade helikopterbesättningen helikoptern och höll säkerhetsgenomgång. Plats för vinschningen bestämdes i samråd med Kallax TWR, norra CTR gränsen. Samband HKP – Säkerhetsbåt via Rakel på talgrupp "NatSAR 37".

Därefter ombyte och biltransport till Luleå Hamn där SSRS har sin bas.

SSRS Luleå har bla en "Stridsbåt 90" vilken användes för dagens övning.

Ca 15 minuters båtfärd avslutades på vinschplatsen med ett "Snabbstopp" vilket innebär 25kn till stillastående på ett

par båtlängder, den som inte är beredd får en rejäl överraskning. Vinschningen utfördes i två grupper om 4 personer. SSRS låg som säkerhetsbåt under hela vinschningen och tog sedan hand om räddningsflottarna innan dom återgick till bas. Efter att sista omgången lämnats av på Kallax

återvände helikoptern mot Umeå. För oss som badat var det dags för materiellvård och de-briefing.

Så hur fungerade utrustningen?

- En dräkt var otät, den läckte i halsen.



- Flytvästarna fungerade men några hade problem med att bara ena halvan blåstes upp till en början. Detta inträffade på både nya och ompackade västar. En trolig orsak till detta är att västen "kläms" mellan vattnet och nacken när man ligger på rygg i dräkterna, det blir ett mer horisontellt läge än utan dräkt. Lyfter man huvudet lite eller hjälper till att veckla ut den med handen så blåses den upp helt.

Det är alltid nyttigt att öva med utrustningen på det sätt den är tänkt att användas, inte bara "torr" öva.

Tack till Besättningen på Lifeguard 004 och SSRS Luleå för en bra övning. En film från övningen finns på denna adress: <https://www.youtube.com/watch?v=V2Bq22Ph3ik>. Eller sök på SAR-övning från Luleå Boden Flygklubb på Youtube.

Text: Robert Grenemark,
Gruppchef FIG BD Syd.

Foto & film: Andreas Mårtensson,
Pilot 116 Hemvärnsflyggruppen



Motorerna byggs in i planet

Framtidens plan kan få en helt ny utformning, bland annat för att spara bränsle.

En möjlig väg är att bygga ihop motorerna med flygplanskroppen. Då minskar luftmotståndet samtidigt som motorerna kan dra nytta av att luften där går lite långsammare.

Det här testas bland annat av amerikanska Nasa, medan Airbus har sitt eget projekt Nautilus.

– Lägre lufthastighet gör att motorn fungerar bättre. Men det leder också till tekniska utmaningar när vi har motorerna nära flygplanskroppen, säger Jean-Brice Dumont, chefsingenjör för Airbus.

Nasa har beräknat att bränsleförbrukningen kan gå ned med närmare 10 procent. Men forskarna påpekar att det då också blir hårda belastningar på motorn som man måste hantera.

Skriver SvD



Ny utformning av planen ger bättre möjlighet att spara bränsle, men skapar också stora tekniska utmaningar. Foto: Airbus



Sovande kvinna lämnades på flygplan

En kvinna som somnat på en flygning mellan Québec och Toronto vaknade i ett helt öde och mörklagt flygplan, rapporterar BBC.

När hon förstod vad som hänt lyckades kvinnan ringa en vän och berätta var hon befann sig, innan mobiltelefonen slocknade. Utan ström i det avstängda planet kunde hon inte ladda telefonen, men väl ta sig till cockpit, där hon hittade en ficklampa som hon försökte fänga flygplatspersonalens uppmärksamhet med.

Air Canada har bekräftat händelsen, som inträffade i början av juni, och har enligt kvinnan ringt ett par gånger och bett om ursäkt.

Bolaget uppger att de undersöker hur personalen kunde missa att en passagerare var kvar i planet innan de lämnade det.

Virtuell flygning i planet

Underhållningssystemen spelar en viktig roll för att göra långresor lite mer uthärdliga. Tillsammans med teknikföretaget Inflight VR vill Airbus även få in 3D och virtuell verklighet i systemen.

Det är i grunden samma teknik som finns nere på landbacken. Man sätter på sig ett par tjocka glasögon och förflyttas sedan till olika miljöer.

Det kan handla om att vara med i en match, ströva runt i en djungel eller att vandra runt i den stad flyget är på väg till.

Enda skillnaden är egentligen att systemet är anpassat till flyget. När kabinpersonalen eller piloterna meddelar någonting ska man plötsligt se en virtuell insida av planet i stället och höra meddelandet.

Skriver SvD



Det ser onekligen rätt märkligt ut för omgivningen. Fast det är riktigt roligt när man provar 3D i flygets underhållningssystem. Foto: Airbus/Iberia

Flygets vägar behöver moderniseras för att möta nya krav och användare

Svenskt luftrum behöver moderniseras. Nuvarande luftrumskonstruktion har funnits sedan 1998 och förutsättningarna har förändrats på en rad punkter sedan dess. Nya luftrumsanvändare har tillkommit och EU har uttalade krav på luftrummet när det gäller kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet.

– Det är i luften som på marken – ju bredare och rakare vägen är desto högre transportkapacitet får vi. Raka flygvägar innebär också högre effektivitet vilket minskar flygets klimatpåverkan, säger LFVs generaldirektör Ann Persson Grivas.

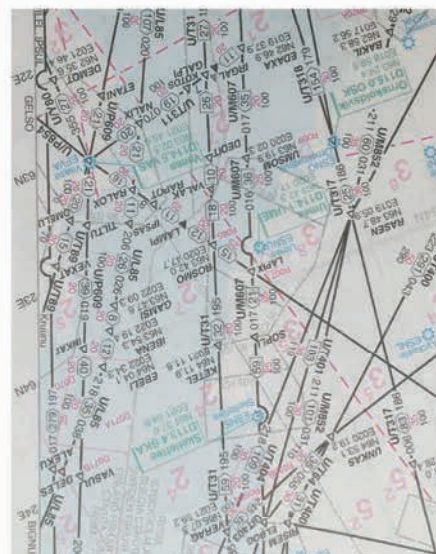
I dag klockan nio samtalar hon i Almedalen tillsammans med infrastrukturminister Tomas Eneroth, Swedavias VD Jonas Abrahamsson, flygbolaget BRA:s hållbarhetschef Anna Soltorp och Peter Engberg, Head of Traffic Management Saab, kring ”Morgondagens flyg – så gör vi det hållbart och tillgängligt.”

2018 fick LFV regeringsuppdraget att göra en fördjupad studie av det svenska luftrummet. I mitten av maj lämnades rapporten in till regeringen.

– I den pekar LFV på behovet av en luftrumsstrategi som innebär miljöeffektivare inflygningar till landets flygplatser, system och tjänster för obemannat flyg, en modernisering av Stockholms luftrum och att den pågående utvecklingen av det övre luftrummet bör fortsätta inom ramen för europeisk luftrumsutveckling, säger Ann Persson Grivas.

När det gäller Stockholmsområdet så har en ökad trafik i kombination med Försvarsmaktens behov i samma luftrum skapat en hög komplexitet som måste omhändertas för att säkerställa en hög och robust kapacitet.

LFV har i en tidigare rapport pekat på att det övergripande ansvaret för utvecklingen av svenskt luftrum är otydligt då



det inte finns någon utpekad myndighet för detta.

– LFV har kunskapen om och erfarenheten av att skapa ett luftrum som är säkert, effektivt och miljöanpassat för alla brukare så vi deltar gärna i den fortsatta processen, säger Ann Persson Grivas.

Aerospace Almedalen, där detta samtal och andra seminarier om flyg och rymd hålls, hittar du på Strandvägen 4, vid Wisby Strands veranda.

För mera information kontakta LFVs presstjänst på telefon 011-19 20 50.

LFV är Sveriges ledande aktör inom flygtrafikledning för civil och militär luftfart med tillhörande tjänster. Våra flygledare leder dagligen cirka 2 000 flygplan i svenskt luftrum. LFV var först i världen med flygtrafikledning på distans och vi driver digitaliseringen inom flera områden. Genom olika samarbeten är vi med och effektiviserar det europeiska luftrummet. LFV har 1 100 anställda och hade 2018 en omsättning på 3,3 miljarder kronor.

FAKTA OM LFV

- LFV flygtrafikleder vid 20 flygplatser och från tre kontrollcentraler i Sverige.
- LFV har över 70 års erfarenhet och kunskap av flygtrafiktjänst och flygsäkerhet. 30 års erfarenhet av affärer i över 50 länder.
- 40 års erfarenhet av civil/militär integration av flygtrafiktjänst.
- LFV är ett statligt affärsverk.
- 785 000 flygrörelser i svenskt luftrum 2018.
- 99,9 procents punktlighet.
- 100 procent uppfyllda flygsäkerhetsmål.
- Kontrollcentralen i Sundsvall, RTC Sundsvall, drivs sedan årsskiftet av Saab Digital Air Traffic Solutions, SDATS, ett bolag som ägs av Saab och LFV.

Ny AD för ESOW

Den 15 augusti kom en ny AD för Stockholm/Västerås Flygplats. Notera ändringarna under ESOW 2.20 Lokala trafikföreskrifter angående VFR trafik, punkt 3 och 4.

2. Trafikvarv till RWY skall förläggas E RWY utanför TWR öppethållning. Trafikvarv till stråket ska förläggas W stråket utanför TWR öppethållning

3. Ankommande VFR-trafik bör passera flygplatsen på 1500 ft innan angorning av trafikvarv utanför TWR öppethållning. Reducering av höjd sker på lämplig plats då trafikvarv kan förekomma samtidigt på båda sidor om fältet.

4. VFR in- och utpasseringspunkter bör användas utanför TWR öppethållning. Under TWR öppethållning bör rätt VFR in och utpasseringspunkt nyttjas i förhållande till bana i använd-

ning. Bana 01 inpasseringspunkter är Vikhus och Golfbanan. Bana 01 utpasseringspunkter är Romfartuna och Bjöksta. Bana 19 inpasseringspunkter är Romfartuna och Björksta. Bana 19 utpasseringspunkter är Vikhus och Golfbanan. ATC klarering kan avvika.

Läs hela AD på www.hasslo.org

Bo Johnsson



Foto: Lars Molin

ÅLLEBERGS FLYGLÄGER

Flyglägret på Ålleberg var en mycket rolig upplevelse. Vi blev varmt välkomnade av ledarna. De gav oss en intressant genomgång av vad FFK egentligen är och hur det fungerar. Rummen i stugorna var ganska små, men ändå mysiga och bekväma. Man sov väldigt gott i dem.

På tisdagen var det också intressant teori. Man måste ju veta hur man ska navigera i olika väder. Vissa verkade dock somna, så en bensträckare då och då hade varit bra. Vi borde också fått frågor som rör ämnet, så att vi hänger med någorlunda. Annars var det mycket lärorikt.

När vi delades upp fick två grupper flyga och två flyga drönare. Vi som flög drönare fick turas om om den enda drönaren som fanns tillgänglig. Men eftersom det bara fanns en drönare tillgänglig fick jag lite långtråkigt när jag inte flög. En till drönare hade varit riktigt bra om möjligt.

Dag 3 var nog den bästa för oss flygentusiaster, iallafall för mig. Att vinscha upp segelflygplanen var ett udda och spännande sätt att lyfta. Dessutom var det miljövänligt, då inget bogserplan fanns med. Det var även väldigt roligt att både få styra och göra konstner i luften, vilket bara gjorde upplevelsen ännu mer njutbar. Även motorflygningen var mycket uppskattat, då man verkligen fick känslan av hur det är att vara spanare i FFK. Att det var svårt att hitta vissa "brytpunkter" upphävdes av den härliga känslan av att vara i luften.

Man kan direkt inte säga att vädergu-



darna log mot oss, då det var så mulet. Fast vi slapp undan regnet åtminstone, vilket jag inte trodde först. Jag ville inte att dagen skulle ta slut, så jag njöt av varenda sekund, särskilt i luften. Den kvällen var våran sista tillsammans, så vi var uppe lite längre och umgicks. Vi spelade både kort och fotboll ihop.

Dag 4 kom snart fram. Efter ännu en god frukost fick vi en guidad tur i Segelflygmuseet på Ålleberg. Att inget av planen var från vårt sekel var en slående

tanke. Att planen kunde behållas i (nästan) bästa skick och att vissa t.o.m var i flygbart skick, riktigt häftigt. Något var det enda bevarade exemplaret, vilket jag alltid tycker är lika slående. Jag skulle gärna vilja åka med i en sådan kärra.

Vår sista aktivitet blev ett besök på militäranläggningen F7. Där fick vi en lärorik genomgång om beskyddaren av vårt luft- rum, JAS 39 Gripen. Det märktes att sol- daterna som guidade oss var väl pålästa, vi fick nämligen veta en hel del Gripens va- penlast och planet som helhet. Personligen tycker jag att det var riktigt intressant, att det finns så avancerad teknik i vår tid till både själva planet och dess vapen. En titt in i cockpit visade oss alla att det finns en hel del knappar och datorer att hålla reda på. Man ska kanske bli stridspilot? Lite synd att det var fotoförbud, men det är inget jag stör mig på, för det finns en mi- litäranläggning jag varit på i min hemstad.

I det stora hela var det en näst intill fan- tastisk upplevelse, det här flyglägret. Inte perfekt, men eftersom det är så gott som omöjligt, var det ändå roligt. Jag är nu ännu mer övertygad om att jag blir pilot i framtiden, eller åtminstone tar certifikat. Jag hoppas verkligen vi ses igen.

Hampus Sandstedt



FRIVILLIGA FÖRSVARSGRUPPER

Sammanlagt finns det i Sverige 18 stycken frivilliga försvarsorganisationer som lyder under Förordningen (1994:524) för frivillig försvarsverksamhet. Frivilliga flygkåren är en av dem - men vilka är de andra?

Genom en artikelserie i FFK-Nytt får de frivilliga försvarsorganisationerna presentera sig själva. Det kommer presenteras två organisationer per tidningsnummer.

Gemensamt för organisationerna är att de rekryterar och utbildar frivilliga för en mängd olika uppgifter och specialistbefattningar för totalförsvaret - dvs det militära försvaret och civila försvaret. Vad de skall träna på och vilka uppgifter de skall utföra utgår från behoven hos ansvariga aktörer, dvs för det militära försvaret av Försvarsmaktens behov, för krisberedskapen och det civila försvaret av behoven hos myndigheter, länsstyrelser, landsting och kommuner som ansvarar för olika delar av dessa områden.

Tillsammans utgör dessa frivilligorganisationer en stark kraft och resurs i samhället. FFK är en del av en unik verksamhet som idag består av ca 350 000 engagerade medlemmar.

Organisationerna svarar för försvarsupplysning, folkförankring och personalförsörjning till civila myndigheter och Försvarsmakten. Mer information om de frivilliga försvarsorganisationerna kan du finna på t.ex. www.msb.se, www.forsvarsmakten.se, www.frivilligutbildning.se.

Många gånger korsas organisationernas vägar och då kan de samverka samt stärka varandra. Tillsammans blir de helt enkelt ännu starkare.







Svenska Brukshundklubben

– En frivillig försvarsorganisation tillsammans med människans bästa vän.



Hundars välutvecklade sinnen gör skillnad – både genom att snabbare hitta fram till nödställda och för att lättare upptäcka och varna för obehöriga inkräktare.

Patrullhundar bidrar i Hemvärnet

Patrullhundens främsta uppgift är att med hjälp av sitt välutvecklade hörsel- och luktsinne varna sin förare för personer som gömmer sig i området. Hunden kan på mycket långa avstånd höra en människa som rör sig och markera detta för sin förare. Under gång kan hunden även med hjälp av sitt fina luktsinne ta upp och följa spår på marken och avslöja någon obehörig i terrängen.

Sex till nio månader av utbildning och

träning tar det oftast för att bli godkänd på i slutprovet och placerad som patrullhundsekipage med befattning inom Hemvärnet. För att upprätthålla färdigheterna och klara av uppdraget krävs fortsatt regelbunden träning.

Utbildningen av patrullhundar sker på lokala Brukshundklubbar runt om i landet av Svenska Brukshundklubbens egna instruktörer, på uppdrag av Försvarsmakten.

MSB och Sjöräddningssällskapet tar hjälp av räddningshundar

Räddningshundar utbildas inom Svenska Brukshundklubben på uppdrag av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Hundarna tränas till att hitta försvunna eller begravda personer och används vid nationella katastrofsituationer. Tack vare hundarna och deras förare går det oftast fortare att hitta skadade människor. Hundarna har också större möjlig-

het än räddningspersonal att söka i svårtillgängliga rasmassor.

En sjöräddningshund har samma grundutbildning som en "traditionell" räddningshund men med specialträning för att söka från en båt och markera för personer som befinner sig på land eller i vattnet om den har fått upp vittring. Arbetet med sjöräddningshundar sker i samarbete med Sjøräddningssällskapet på uppdrag av Sjöfartsverket.

Aktiviteter för hundägare

Svenska Brukshundklubben har utöver tjänstehundsverksamheten ett brett utbud av kurser, prov, tävlingar och aktiviteter för sina medlemmar – allt för att skapa bättre förutsättningar för hundar, ägare och övriga samhället. Organisationen har även ansvar för ett tjugotal olika brukshundraser för att långsiktigt främja sunda och friska hundar, både fysiskt och mentalt.

Foto: Christian Björse

SVENSKA BRUKSHUNDKLUBBEN

- Grundades 1918
- 55 000 medlemmar
- Sveriges största utbud av hundkurser – allt från valp till specialutbildningar
- Närmare 300 lokalklubbar runt om i Sverige
- 20 st rasklubbar arbetar för sunda, friska brukshundraser
- Prov, tävlingar, utställningar och tjänstehundsverksamhet ger medlemmarna chanser att vara aktiva tillsammans med sina hundar

Läs mer på brukshundklubben.se





Flygvapenfrivilligas Riksförbund



Vi bedriver en bred vuxen- och ungdomsverksamhet. Verksamheten för vuxna sker huvudsakligen inom vårt huvudmannaskap för utbildning av instruktörer. Flygvapenfrivilliga har ansvaret för grund- och vidareutbildning av instruktörer till samtliga frivilliga försvarsorganisationer.

Varje år utbildar vi ca 80 nya instruktörer till de frivilliga försvarsorganisationerna. Vi rekryterar, utbildar och vidmakthåller ca 80 hemvärnsunderrättelsesoldater till avtalsbefattningar i hemvärnets underrättelsekompanier. Vi stödjer Försvarsmakten att kombattantutbilda deras civila personal. Vi genomför 3–4 Grundläggande militära utbildningar (GU-F) varje år. I

är har vi inlett rekrytering och utbildning av frivilligpersonal till Flygvapnets krigsförband. En uppgift som vi välkomnar. Flygvapenfrivilliga har även uppdrag från Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) att organisera en civil flygplatsförstärkningsresurs. Vid våra regioner genomförs försvarsupplysning, information, studiebesök m.m. för medlemmarna.

Ungdomsverksamheten inom Flygvapenfrivilliga är omfattande och utgör ett viktigt stöd till flygvapnets rekrytering. Av våra 1200 ungdomar deltar ca 1000 flickor och pojkar i ett 40 tal kurser per år. Med stöd av flygvapnets flottiljer genomförs fem sommarkurser med ca 70 elever på varje flygförband. Under vinterhalvåret genomförs fem vinterkurser med ca 30 elever

per kurs. Våra fem regioner genomför terminsbunden utbildning vid flygflottiljerna under höst och vår, här engageras ca 600 elever över landet. Internationellt utbyte sker med ungdomar från England, Polen och Estland där vi besöker och deltar i varandras aktiviteter.

Framtiden för FVRF är spännande och utmanande. Ungdomsverksamheten är ständigt under utveckling, behovet av instruktörer är starkt växande inom såväl Försvarsmakten som inom våra frivilliga försvarsorganisationer. Vi ser fram emot uppdraget att rekrytera, utbilda och vidmakthålla personal mot befattningar i flygvapnets krigsförband. Flygvapenfrivilliga blir därmed återigen en del av Flygvapnet.

Ossi Koukkula
Generalsekreterare

FLYGVAPENFRIVILLIGAS RIKSFÖRBUND

- Flygvapenföreningarnas Riksförbund bildades år 1962.
- År 1999 ändrades namnet till Flygvapenfrivilligas Riksförbund, med förkortning FVRF.
- Organiserade i fem regioner och ett Markförsvarsförbund.
- Regionerna är geografiskt anknutna till Flygvapnets fem flottiljer.
- 3 200 medlemmar varav ca 1 200 är ungdomar under 20 år.
- Genomför uppdrag åt FM och MSB.
- Är huvudman för instruktörstjänst och flygbastjänst.
- Samordnar rekrytering och utbildning av frivilligpersonal till FV krigsförband.
- Riksförbundsordförande: Gunnar Holmgren
- Generalsekreterare: Ossi Koukkula

Läs mer om oss på www.fvrf.se



KONSEKVENSERNA AV NEDLÄGGNINGEN AV GÄVLE FLYGPLATS: ALLVARLIGT FÖRSÄMRAD KRISBEREDSKAP I GÄVLEBORGS LÄN

Gävle kommunfullmäktige beslutade 2016-11-21 att verksamheten i det kommunala bolaget Gävle Flygplats AB skulle avvecklas. Bolaget tillhandahöll bl.a. flyginformationstjänst (AFIS-bemannning), snöröjning, halkbekämpning m.m. I praktiken innebär detta att flygplatsen inte längre kunde klassas som en instrumentflygplats (vilket ger möjlighet till landning i sämre väder). För ambulansflyget fick detta naturligtvis omedelbart allvarliga konsekvenser då de inte längre kunde landa i närheten av regionssjukhuset i Gävle.

Beslutet föregicks av en undermålig utredning där en del intressenter dock inte alla intressenter fick uttala sig kring konsekvenserna av en avveckling av instrumentflygplatsen. I princip samtliga tillfrågade ansåg att en avveckling skulle få stora konsekvenser. Därför så uttalade sig alla negativt om en avveckling (FFK, Räddningstjänsten, Polisen, lantmäteriet, överläkare m.fl.). De enda som inte gjorde det i utredningen var dåvarande Regiondirektören Svante Lönnbark som ansåg att Regionen har ett begränsat behov av flygplatsen, och att de kunde klara transporterna på annat sätt. Detta uttalade han trots att berörda överläkare från hans egen organisation uttalat sig väldigt negativt om en avveckling och att det skulle få allvarliga konsekvenser. I ett senare skede inför ett kommunstyrelsemöte intygar han skriftligen helt felaktigt att det bara var ca 20-talet ambulansflygningar från Gävle flygplats per år. I själva verket hade det varit 3-4 ggr fler de senaste åren (65-70 st/år). Den andra intressenten som tillfrågades som också menade att det inte hade någon nämnvärd betydelse var Brynäs Hockey....

Det konstateras också inför beslutet att ingen av de tillfrågade intressenterna var beredd att ta över driftkostnaden för flygplatsen. Vem eller vilka som tillfrågades framgår det däremot inte (omgivande kommuner, etablerade företag på flygplatsen eller Brynäs Hockey). Utredningen konstaterade och rekommenderade i slutändan att investera i flygplatsen med en s.k. "remote tower" lösning dvs fjärr-

styrning från annan plats vilket flera andra flygplatser nyligen gjort. Pengar fanns också redan beviljade för att investera i sk. APV-procedurer (GPS-baserade instrumentinflygningsprocedurer).

Trots detta beslutar sig alltså Gävle kommunfullmäktige att ta fasta på Svante Lönnbarks felaktiga intyg och Brynäs Hockeys uttalande och beslutar sig därför att avveckla instrumentflygplatsen. Detta gör man trots att alla övriga intressenter som har med olycks- och krisberedskap att göra uttalar sig negativt. Man går även emot den utredning som man själva har beställt och som skulle utgöra underlag inför beslutet.

Nedan följer ett försök till att sammanställa konsekvenserna för Gävleborgs invånare av nedläggningsbeslutet.

Konsekvenser för ambulansflyget:

- Inga ambulansflygplan kan längre landa i närheten av länssjukhuset eller överhuvudtaget inom Gävleborgs län eftersom det var den enda kvarvarande instrumentflygplatsen i hela länet. För landning med ambulansflygplan krävs det instrumentflygplats. Ambulansflygplan användes tidigare ca 65-70 ggr per år (ökande trend) från Gävle för att transportera allvarligt skadade/sjuka patienter som krävde specialist sjukvård vid annat sjukhus m.m. Vi har svårt att tro att någon av dessa flygningar skedde "i onödan", då det var mycket kompetenta människor som be-

dömde om transport med ambulansflygen var nödvändig eller inte. Flygplanen används idag frekvent i övriga Sverige, då dessa är både billigare i drift, snabbare och har väsentligt längre räckvidd än helikoptrar. De är heller inte lika känsliga för dåligt väder då de som regel kan flyga över ett område med dåligt väder.

- Ambulanshelikoptrar kan dock på samma vis som tidigare fortfarande landa vid sjukhusets helikopterplatta men det förutsätter att det är vackert väder. Är det sämre väder kan de inte landa vid sjukhuset. Konsekvensen blir att patienter som behöver akut transport till specialistsjukhus måste se till att det är en dag med vackert väder.

- Om det är sämre väder måste ambulansflygplan/helikopter flyga till Arlanda och parkera där samtidigt som läkarteamet transporteras upp till Gävle med markambulans för att hämta patienten. Sedan skall de transportera sig tillbaka till Arlanda. Detta innebär att både Läkarteamet och ambulansflygplanet är upptagna flera timmar, vilket kan vara livsavgörande. Det drabbar även andra behövande patienter i övriga Sverige då både läkarteam och flygplanet är upptaget längre tid än tidigare.

2018-09-04 Meddelar helt plötsligt Gävle kommun att flygplatsen skall avvecklas helt och att marken sedan skall säljas ut. Kommunen hävdar att beslutet som togs 2016 var ett beslut om total nedläggning men att kommunen varit "snälla" som låtit

flygplatsen leva kvar något år som "vackertvåder flygplats". Detta var det ingen annan än kommunen själva som förstått dvs att beslutet var ett beslut om total avveckling. Försvarsmakten blev inte ens tillfrågade inför beslutet 2016 utan blev informerade i efterhand. I november 2018 stängdes tankanläggningen för jetbränsle och flygbensin. Sedan tog det inte lång tid innan den revs bort.

- Sedan dess kan ambulanshelikoptern därför inte tanka i Gävle längre som tidigare. Det finns faktiskt i nuläget ingen öppen flygplats inom Gävleborgs län alls som kan erbjuda jetbränsle/flygbensin till vare sig ambulanshelikoptrar eller andra större flygmaskiner.

Detta innebär att om ett nyfött barn med hjärtfel behöver transporteras till Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg eller Lunds sjukhus, så har helikoptern redan förbrukat en stor del av bränslet på vägen till Gävle. Att våra svenska kuvösutrustade helikoptrar endast tillåts starta med halv tank (pga max.vikt) gör inte alls saken bättre. Helikopterns därmed kraftigt begränsade räckvidd gör därför att den kommer behöva mellanlanda för att tanka (kanske inte bara en gång på vägen), vilket absolut kan vara livsavgörande för barnet.

Konsekvenser för skogsbrandflyget:

- I händelse av en större skogsbrand i länet kan därför inte längre vare sig helikoptrar eller vattenbombare landa för att tanka i Gävle. De måste i dagsläget flyga tur och retur utanför länet t.ex. till Norrtälje, Borlänge, Mora eller Sveg för att tanka vilket säger sig självt är väldigt ineffektivt. När det gäller stora insatser som t.ex. Ljusdalsbranden så är erfarenheten att det behövs det flera flygplatser att tanka på då alla inte kunde tanka i Sveg utan många fick flyga till Sundsvall, Borlänge men även till Gävle (som då hade tankningsmöjlighet). Att sedan fler helikoptrar kontrakterats och att skopande flygplan planeras köpas in lär ju inte hjälpa Gävleborgarna i så stor utsträckning om det inte finns flygplatser att tanka på och vila upp/byta besättning på.
- Bästa skyddet mot större skogsbränder är tidig upptäckt där skogsbrandsbevakning från flygplan många gånger spelat en avgörande roll. Gävlebygdens Flygklubb

GBFK (länets största flygklubb) har idag avtal med Länsstyrelsen om att utföra skogsbrandsbevakning över Gävleborgs Län. Eftersom kommunen inte har presenterat någon lösning för klubben tvingas den nu att flytta till något flygfält utanför Gävle kommun t.ex. Storvik, Söderhamn eller t.o.m. utanför länet t.ex. till Tierp.

Långsiktigt är det inte hållbart med 2 flygklubbar med samma inriktning på ett och samma flygfält utan GBFK kommer därför med stor sannolikhet upphöra med tiden. GBFK:s medlemmar kommer också med största sannolikhet flyga mindre eftersom det blir avsevärt längre till den nya flygklubben. Andra medlemmar kommer sluta flyga helt. Konsekvensen blir att det kommer finnas färre piloter tillgängliga för skogsbrandsbevakning i länet.

När det gäller återväxten av piloter så har beslutet redan satt sina spår. Inga PPL-elever utbildas f.n. i Gävle. Skogsbrandsbevakningen behöver fler piloter om det blir fler somrar som 2018, inte färre!

Förutom den "vanliga" brandspaningsverksamheten så har Gävlebygdens flygklubb blivit utkallade av Gästrikre Räddningstjänst på 254 utryckningar (dvs skarpa uppdrag) under perioden 2009-05-01 till 2019-09-02. Detta antal är då räknat enbart inom Gävle kommuns gränser. Det rör sig alltså exempelvis om kontroll av misstänkt skogsbrand där en större insats från räddningstjänsten kunnat avblåsas i ett tidigt skede eller t.ex. kontroll av skador efter storm osv. Snabba och kostnadseffektiva insatser av detta slag kommer alltså försvåras/omöjliggöras inom Gävleborg län framledes.

Konsekvenser för övrigt samhällsnyttigt flyg:

- En polishelikopter på uppdrag i länet (kan t.ex. vara eftersök av försvunnen person) måste först tankas utanför länet och sedan flygas hit. Den måste också avsluta uppdraget tidigare eftersom den måste ha tillräckligt med bränsle för färden tillbaka. Konsekvensen blir väsentligt förkortad tid för uppdraget vilket kan vara livsavgörande.
- Detsamma gäller i händelse av en fartygsolycka utanför kusten. Sjöräddningshelikoptern möjliga insatstid förkortas på samma sätt som för polishelikoptern, vilket tragiskt visade sig vid en drunkningsolycka utanför Skutskär där en mor och hennes son gick genom isen. Rädd-

ningshelikoptern fick avbryta uppdraget i förtid för att flyga till Norrtälje och tanka innan uppdraget var avslutat.

- Annat samhällsnyttigt flyg t.ex. skadeinspektion efter stormar, påverkas av samma anledning.

- Frivilliga Flygkårens alla grupper påverkas naturligtvis också negativt då en övningsflygplats inom Gävleborg med tillhörande tankanläggning försvinner:

- FIG-Flyginsatsgruppen som bl.a. utför kraftledningsövervakning, trafikövervakning, fotouppdrag eller eftersök av försvunna personer kommer påverkas. Konsekvenser: Dagens krav för denna grupp på 2 timmars inställelsetid tills man är i luften kommer inte att kunna uppfyllas. Gruppen får ett övningsfält mindre, sämre tankningsmöjligheter och längre avstånd till övningar/insatser vilket ger reducerad effektiv övningstid/insatstid. Ingen möjlighet att landa i dåligt väder längre inom Gävleborg (instrumentinflygning).

- HV-Hemvärnsflyg, militära flyggrupper som ingår som en fast del i hemvärnsbataljonerna. Piloterna ingår i hemvärdet och klassificeras som stridande personal. Konsekvenser: Gruppen får ett övningsfält mindre, sämre tankningsmöjligheter och längre avstånd till övningar/insatser vilket ger reducerad effektiv övningstid/insatstid. Ingen möjlighet att landa i dåligt väder längre inom Gävleborg (instrumentinflygning).

- SIG-Sjöinformationsgrupp som utför sjöövervakningsuppdrag för Marinen (identifiera och dokumentera mål i farvattnen runt Sveriges kuster), eftersök vid sjöräddning eller hjälpa till vid oljeutsläpp. Konsekvenser: Gruppen får ett övningsfält mindre (numera inget i södra delen av Gävleborgs län), sämre tankningsmöjligheter och längre avstånd till övningar/insatser vilket ger reducerad effektiv övningstid/insats tid. Ingen möjlighet att landa i dåligt väder längre inom Gävleborg (instrumentinflygning).

- RG-Resursgrupp som är det naturliga insteg i FFK som utför bl.a. brandflyg och sjöbevakning. Konsekvenser: Gruppen får ett övnings-

fält mindre, sämre tankningsmöjligheter och längre avstånd till övningar/insatser vilket ger reducerad effektiv övningstid/insatstid. Ingen möjlighet att landa i dåligt väder längre inom Gävleborg (instrumentinflygning).

- Young Pilots som är en del av organisationen Frivilliga Flygkåren, FFK, bistår också samhället och dess myndigheter med alltifrån sjöbevakning och brandflyg till eftersökning av försvunna personer och pejling av djur. Denna verksamhet skapar en bra rekryteringsbas för framtiden. Konsekvenser: Återväxten av piloter hämmas ytterligare. FFK behöver redan idag fler piloter, inte färre.

Sammanfattningsvis så kommer FFK grupperna X-län få:

- Längre inställetid
- Reducerad effektiv tid för övningar och uppdrag
- Försämrade möjligheter att klara uppdrag i sämre väder
- Ytterligare problem med nyrekrytering då pilotförsörjningen kommer att upphöra

Övriga konsekvenser/kostnader för Gävleborgs invånare och företag:

- Eftersom ambulanshelikoptern inte kan tanka vid Gävle sjukhus och det heller inte är möjligt att ställa en tankanläggning där (pga vattentäkt), så tänker Gävle kommun bekosta en ny helikopterplatta med tankanläggning strax nordväst om Gävle för 4 miljoner kronor (Gävle kommuns kostnadsberäkning). Polisen och Region Gävleborg skall också stå för en del investeringar samt drift (skattemedel). Kvalificerade uppskattningar av entreprenadmänniskor visar dock att detta inte kommer räcka, utan pekar snarare på att det kommer kosta skattebetalarna 8-10 miljoner plus driftkostnader. Dessutom har Gävle kommun redan satt av 10 miljoner till en förstudie.

Denna helikopterplatta som avses kommer heller inte rymma det stora antal helikoptrar som det krävs vid en större insats t.ex. vid en större skogsbrand, utan endast ha plats för enstaka helikoptrar. Helikopterplattan kommer heller inte ha några lokaler/faciliteter där besättningarna kan återhämta sig m.m.

Den nya helikopterplattan kommer heller inte ha några instrumentinflygningsmöjligheter. Det innebär att inga helikop-

trar kommer kunna nyttja den vid dåligt väder. M.a.o. så när ett fartyg har hamnat i sjönöd utanför Gävle i stormen och behöver evakueras, så kan inte sjöräddningshelikoptern nyttja helikopterplattans tankanläggning (stormar innebär ju som bekant dåligt väder). Helikoptern får då avbryta sin insats långt tidigare och flyga tur och retur till Borlänge eller Norrtälje för tankning.

- Kommunförbundet Svenskt Ambulansflyg där Region Gävleborg ingår, har i dagarna tecknat ett avtal på att köpa in 6 st nya ambulansflygplan trots att det inte är möjligt att landa med dessa inom Gävleborg överhuvudtaget. Gävleborgarna är alltså med och finansierar ambulansflygplan som inte kan användas på ett effektivt sätt inom Gävleborg.

- Försämrade möjlighet till tidig upptäckt och försämrade möjlighet till släckningsinsatser kommer oundvikligen leda till större skador på skog och i värsta fall även nedbrunna hus och skadade/dödade människor. Det kommer även påverka företag/skogsbolag m.fl. i Gävleborgs län med bl.a. höjda försäkringspremier o.s.v.

Ovanstående beskriver inte alla konsekvenser då det naturligtvis finns flera. Dessa konsekvenser bör dock vara mer än tillräckligt för att man skall förstå att Gävleborgs Län numera är sämre rustat än övriga Sveriges Län vid en olycka eller kris.

Gävle kommun håller nu som bäst på med att avveckla en redan betald fullt fungerande flygplats innehållande 2 km bana, instrumentinflygningsmöjligheter samt stor tankanläggning för både jetbränsle och flygbensin. Flygplatsen kan ta emot ett stort antal helikoptrar och det finns också lokaler/faciliteter till dess besättningar. Flygplatsen har heller inget problem med att ta emot stora vattenbombsare för tankning och kan också utgöra nödflygplats för vårt flygvapen som nu sägs skall växa.

Eftersom Gävleborg numera är ett enda stort svart hål när det gäller möjlighet att tanka flygbränsle, så har blåljusmyndigheten föreslagit att få ställa upp en tillfällig tankanläggning för jetbränsle på Gävle Flygplats. Detta med avsikten att ta bort den när den nya helikopterplattan med tillhörande tankanläggning blir klar. Gävle kommun är dock fast besluten om att motarbeta all form av olycks- och krisberedskap inom Gävleborgs län, och har således avvisat detta förslag. Detta trots att

den nya helikopterplattan idagsläget inte ens är färdigprojekterad.

Skall Gävleborgarna då bara acceptera en försämring jämfört med övriga landet? Vi vet att:

- Invånarna och skattebetalarna i Gävleborgs län anser att de har samma rätt till dessa viktiga samhällsfunktioner som övriga invånare i Sverige.
- De flesta av Gävleborgs invånare är överens om att det inte är en enskild kommuns ansvar att bekosta en flygplats som fyller en så viktig funktion för hela Gävleborgs län. Däremot struntar de fullständigt i om det är Gävleborgs alla kommuner, Region Gävleborg eller staten som skall bekosta driften av flygplatsen bara funktionerna finns tillgängliga när de behövs.
- Gävleborgs invånare betalar lika mycket skatt som alla andra i Sverige och faktiskt förväntar sig att dessa funktioner finns tillgängliga även för dem.
- Gävleborgs län har historiskt haft 3 st instrumentflygplatser (Hudiksvall, Söderhamn och Gävle). Nu är samtliga avvecklade. Gävleborgs län är i dagsläget det enda län i Sverige som inte har en enda instrumentflygplats där samhällsnyttigt flyg exempelvis ambulans- polis- och brandflyg kan landa i sämre väder.

Gävleborgs län kan när det gäller yta och antalet invånare närmast jämföras med Dalarnas, Värmlands och Västernorrlands län. Dalarna har två flygplatser med instrumentinflygningsmöjligheter, Värmland har tre och Västernorrland har tre. Är inte Gävleborgs invånare värda att ha samma möjligheter att överleva en olycka eller få hjälp vid en krissituation som landets övriga medborgare?

Det är hög tid nu att på allvar diskutera om flygplatser som inte kan bära sina kostnader på kommersiella grunder, men som sett ur ett samhällsnyttigt perspektiv fyller en otroligt viktig funktion skall ägas och drivas av staten.

Politiker/beslutsfattare på riksnivå, ta erat ansvar och gör någonting åt Gävleborgs olycks- och krisberedskap nu innan det är för sent! För vems ansvar är det annars?

Richard Jovanovic:

FFK Länsflygchef Gävleborg,

Anders Hellström: FFK Ställföreträdande

Länsflygchef Gävleborg,

Daniel Färnstrand: Beredskap Gävleborg



Samverkan i luftrummet

Att ha en mörkerbehörighet som tillägg till ditt certifikat gör att du kan utnyttja dygnets timmar effektivare vid ex. vis en distansflygning eller FFK-uppdrag. Du slipper stressa för att hinna hem och landa innan mörkrets inbrott och kan istället utnyttja den ljusa tiden fullt ut och sen njuta av den speciella upplevelse som mörkerflygning ger.

Vad är mörker?

Definitionen av mörker finns i SERA (Standardised European Rules of the Air). Du kan ladda ner den direkt från EASA:s sida med regler. På den här adressen: <https://www.easa.europa.eu/regulations> hittar man alla EASA-regler på ett överskådligt sätt och det är enkelt att ladda ner rätt dokument. Det man ska tänka på är att man ibland även behöver ladda ner de s.k. AMC och GM som tillhör reglerna. Titta efter "consolidated version" eller ännu hellre "Easy Access" -version av reglerna som innehåller både regler med alla tillägg och AMC/GM i samma dokument.

Definitionen av mörker är numera: "... 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..."

Definitionen innebär att man nog definitionsmässigt kan flyga mörker även under sommaren. Bara solen har passerat 6 graderna under horisonten så gäller mörkerregler. Detta kan möjligen bli lite konstigt i norra Sverige där vi sällan har något mörker under sommarhalvåret, men desto mer under vintern.

Väderminima

Även väderminima för VFR-flygning under mörker hittar man i SERA. (SERA.5005 Visual flight rules - punkt c)

Följande gäller för VFR-mörker i G-luftrum:

- Om man lämnar en kontrollerad flygplats ska en färdplan ha lämnats in.
- Dubbelriktad radioförbindelse ska upprättas med flygtrafikledning om sådan finns tillgänglig.
- Molntäckeshöjden får inte understiga 1500 fot.
- Sikten får inte understiga 5 km

Detta är grundreglerna men inom FFK har ett tillägg i vår drifthandbok som sätter ett högre värde för planeringsminima mörker. För planering av mörkerflygning kräver vi minst 1500 fots molnbas och minst 8 km sikt.

Förberedelser är A & O

Före ett mörkerpass gäller det att förbereda sig ordentligt. En av de viktigast förberedelserna är att du skaffar dig korrekt väderinformation.

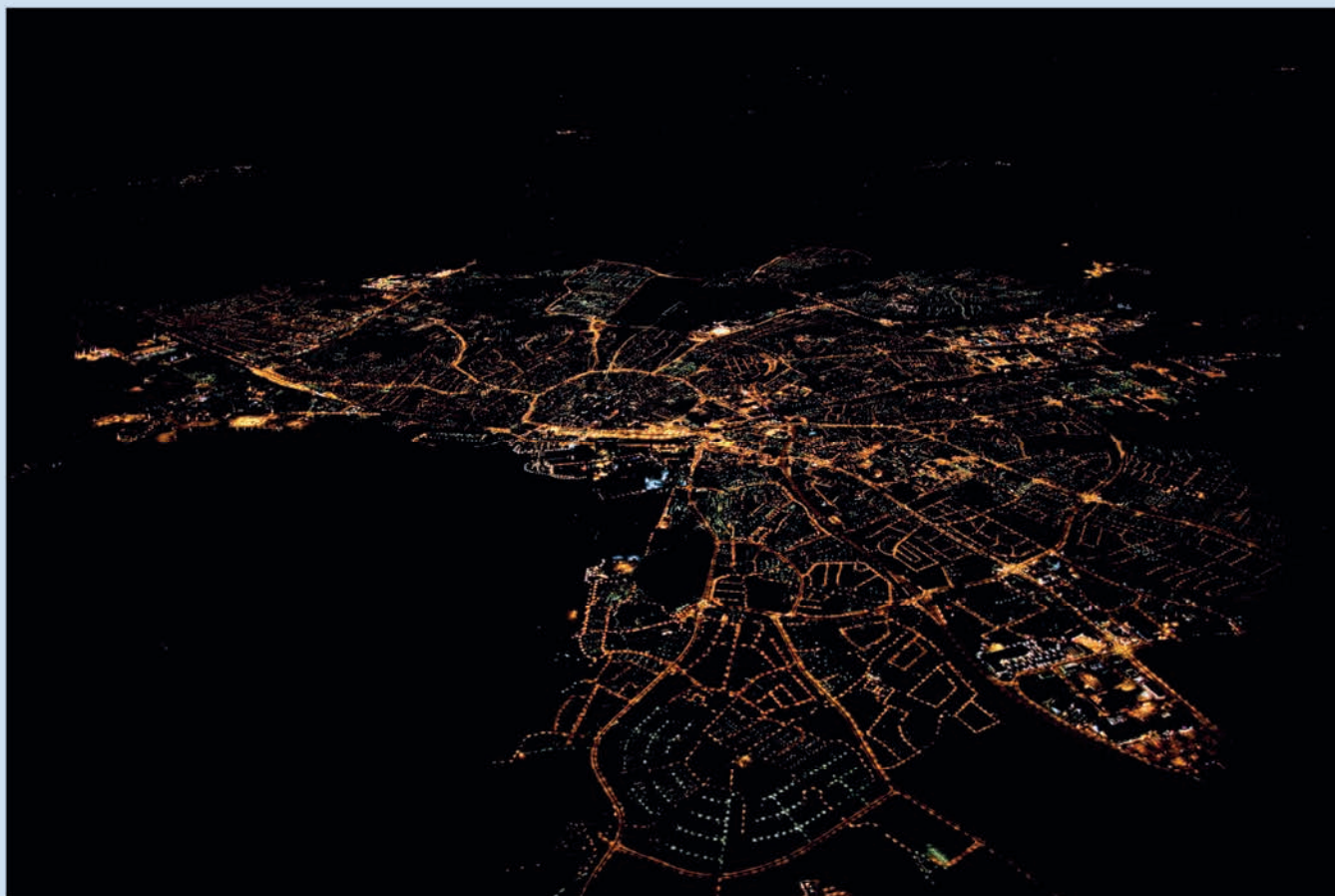
Bästa sättet att få korrekt väderinformation är alltid att ringa meteorologen och få en prognos för området man tänker flyga

i. Hög luftfuktighet och liten skillnad mellan temperatur och dagpunkt gör risken för dimma mycket hög, och det kan vara läge att ställa i 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 man inte korregerar höjdmätarinställningen.

Tänk på att flygplanet måste vara utrustat för och godkänt för mörkerflygning innan du ger dig iväg. De flesta klubbmaskiner och de flesta 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 får du kontrollera att kraven på utrustning är uppfyllda innan du sticker iväg.

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 all yttre belysning fungerar som den ska. Även inre belysning ska kontrolleras noga. Speciellt belysningen på primära flyginstrument och landningsstrålkastare är viktigt att dom fungerar.



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. Taxibanljus är inget krav med då ska reflekterande kantmarkeringar finnas.

Navigering

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. 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 om möjligt VOR, ADF 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

Under mörkerflygning är man extra utsatt för sinnesvillor. Var uppmärksam på dessa och hur man undviker att drabbas. Kom ihåg att ingen är immun mot dessa.

Följande text är saxad ur H50P kompendiet Nr: 11 Mörker:

”En enstaka ljuspunkt i mörkret, såsom en stjärna eller ljuset från ett flygplan, tycks ibland röra sig fastän föremålet i själva verket är stilla. Fenomenet kallas autokinesi, självrörelse, och blir särskilt påtagligt om man stirrar länge på den lysande punkten. Undvik därför att stirra länge på enstaka

ljuskällor i mörker.

Relativa rörelser blir också svårare att tolka under mörker. En fartökning hos ett annat flygplan kan tolkas som en fartminskning hos det egna flygplanet. (Jämför svårigheten att avgöra vilket tåg som rör sig från en järnvägsstation när man sitter i en vagn och tittar på ett tåg på ett parallellspår).

När man flyger över områden med slutande molntäcke förefaller instrumenten att visa fel. Detta beror på att man antar att molnen ligger horisontellt och korrigerar läget utan att se på instrumenten – därmed kommer man att få fel attityd. Ögat och hjärnan jämför tidigare intryck och tror att den lutande underliggande molnytan är horisontell.

Flygning över obruten terräng såsom stora vattenytor eller snöytor minskar ögats förmåga att upptäcka förändringar i omgivningen. När synintrycken försvinner



övertar intrycken från övriga sinnesorgan som kan leda till feltolkningar. Detta ses speciellt då man försöker landa på vattenytor med bleke eller obrutna snöytor med skidor. Under mörker kan förväxling ske mellan landningsbanor och motorvägar.

Vid stigning direkt efter start är det lätt att få villor p.g.a. att man startar från en belyst flygplats och stiger över ett obelyst område. För att undvika "svarthåleffekten" bör man i stigningen gå över på instrument och stiga rakt fram till säker höjd.

- Påbörja navigeringen mot en stor väl belyst brytpunkt eftersom ögat inte har vant sig vid mörkret den första delen av navigeringen.
- Låt dig inte luras till att göra en direkt inflygning. Gör alltid ett helt trafikvarv även om det finns visuella inflygnings hjälpmedel.
- Om du är osäker på höjdbedömningen vid landning, flytta in sättningspunkten och gör en motorlandning, men tänk på banlängd och prestanda.
- För att få erfarenhet av små klubbflygfält med korta banor och minimiutrustning beträffande banbelysning bör du öva på sådana fält med stöd av en flyglärare ..."

Ännu mer information om sinnesvillor och hur man undviker dessa kan man 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 kompendiet "nr 11 Mörker" och kompendiet "Nr 7 Game Over"

Praktiska råd

Torrflyg 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 mörkets 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 vindrutan både på in och utsidan. Vindrutan måste vara fri från vattendroppar eftersom de kan försvåra avståndsbedömningen p.g.a. ljusbrytningar.

Lär dig hitta knappar och reglage i kabinen utan belysning. För att du ska få bästa mörkerseende måste instrumentbelysningen vara nerdragen 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 tapad 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!

Försök aldrig någonsin att manövrera 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.

Planering, förberedelse och övningen krävs för att ge dig marginaler till problem. Speciellt flygning på instrument 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.

Hans Jörnén FC FFK



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Hässlögatan 20
721 31 Västerås

POSTTIDNING

B

FFK Profilprodukter

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom Kårstaben? Gå in och beställ i vår webbshop (www.ffk.se). FFK har inget vinstsyfte med försäljningen utan strävar efter att hålla lägsta möjliga pris. Därför säljs produkterna enbart till medlemmar. Aktuella priser 2019. Porto och emballagekostnad tillkommer. Vi reserverar oss för att den önskade varan kan ta slut.



TYGVINGE
YOUNG PILOTS
10 kr



GYM PÅSE
20 kr



VATTENFLASKA
20 kr



KEPS
50 kr



LINJAL
För navigationsplanering
10 kr



FFK T-SHIRT
Stl. S-XXL
60 kr



YOUNG PILOTS JACKA
Stl. S-XXL
450 kr



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



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



TRÖJA MED LUVA
300 kr



REFLEXVÄST
Young Pilots eller FFK
30 kr



TRÖJA M. LUVA
Stl. S-XXL
150 kr



FIG-TRÖJA
Överdrag, stl. S-XXL
430 kr



FFK-JACKA
Stl. S-XXL
450 kr



FFK Piké
Stl. S-XXL
100 kr