

**Rapport från övning med
Flyginsatsgrupper i Varberg
2-4 september 2005**



Nyköping 2005-09-16

Innehåll:

0. Sammanfattning

1. Introduktion

2. Övningen syfte

3. Övningens omfattning

4. Övningens genomförande

5. Erfarenheter

Bilaga: 1. Övningsmoment Sjöräddning

2. Eftersök på land

3. Kontroll av kraftledning

4. Räddningstjänstsamverkan

5. Deltagare

6. Karta över övningsområdet

0. Sammanfattning

Den förändrade synen på hur FFK skall kunna bistå samhället vid svåra påfrestningar och olyckor har lett till skapandet av flyginsatsgrupper. Organisation och utveckling av flyginsatsgrupper pågår som en försöksverksamhet. Övningen i Varberg syftade till att pröva formerna för flyginsatsgruppernas arbete och omfattade förutom flygträningsinslag:

- Sjöräddningsinsats
- Eftersök av försvunna personer
- Kontroll av kraftledning efter storm
- Räddningstjänstinsats vid skogsbrand

Basen för övningen var Varbergs flygplats på Getterön. I övningen deltog Flyginsatsgrupper från AB, E, I, N, O och R-län med två flygplan per län.

Sammanfattande kommentarer från övningarna:

Sjöräddning

Sammanlagt genomfördes tio övningar. Av dessa var fem övningarna bra och tre bristfälliga i något avseenden. Två övningar avbröts, varav en på grund av ett missförstånd från ARCC och en på grund av övergång till ett skarpt eftersök.

I de övningar som gick bra hade flygplanet god kommunikation med Sjöräddningssällskapets fartyget, en bra sökplanering och de gav fartygen god ledning till observerade föremål.

De övningar som var bristfälliga hade svårigheter i kommunikationen mellan flygplan och fartyg. Flygplanen gav inte information om planerat sökmönster och informerade inte om när de gick in i sökområdet.

Generellt bör Flyginsatsgrupperna träna på hemmaplan så ofta som möjligt tillsammans med SSRS och Sjöfartsverkets organisation för att öka förmågan att göra eftersök och att kommunicera per radio samt leda fartyg.

Eftersök på land

Övningen gjordes fyra gånger. Sökföremålen var 2 grupper av förskolebarn, samt en äldre senildement man. Barnen representerades av dukmål och mannen av en blå overall. Två besättningar hittade två föremål vardera och de andra ett föremål var.

Resultatet är tillfredställande mot bakgrund av att disponibel söktid endast var ca 1 timme.

Kontroll av kraftledning

Övningen gjordes i sex omgångar. Samtliga besättningar hittade felet som markerats med dukar.

Rekognosering av vägar fram till skadeplatserna gjordes och alternativa vägar angavs i rapporterna från uppdragen.

Räddningstjänstsamverkan

Övningen gjordes av tre besättningar. Flygtiden i området var ca 30 minuter.

Att upptäcka branden var problemfritt. Svårare var det att se anropsnummret på brandbilens tak. Därför måste en metod utarbetas tillsammans med SOS Alarm och den lokala räddningstjänsten om hur flyget skall få tag i rätt anropsnummer.

Ledningen av brandbilen fram till brandplatsen gick bra. Handhavande av B 96 radio gav dock upphov till problem. Här behöver besättningarna träna på hemmaplan med radion tillsammans med räddningstjänsten för att säkert kunna radions funktion vid insatser.

Lågflyg

Övningen genomfördes av sju besättningar. Samtliga besättningar beskrev målet på ett nöjaktigt sätt. Tre besättningar fann samtliga fotomål. Övriga fann några av målen. Övningen genomfördes på ett tillfredsställande sätt.

Landningar

Samtliga piloter gjorde en motorlandning och två motorlandningar. Bästa pilot gjorde alla tre landningarna inom en sammanlagd sträcka på 10 m runt märket, vilket var en mycket god prestation.

Det genomsnittliga resultatet var dock inte riktigt tillfredsställande. Av alla motorlandningar hade 28 procent av piloterna maximalt antal prickar och av alla bedömningslandningar där varje pilot hade två chanser fick 37 procent av piloterna maximalt antal prickar.

Resultatet visar att piloterna bör öva regelbundet på landningar för att upprätthålla en god flygtrim.

Frivilliga Flygkåren vill framföra ett stort tack till ARCC, MRCC, SSRS samt räddningstjänsten i Varberg för medverkan i övningen.

FFK:s kårstab vill framföra ett varmt tack till Varbergs Flygklubb som var värdar för övningen och ställde upp med funktionärer och god förplägnad.

1. Introduktion

Den förändrade synen på hur FFK skall kunna bistå samhället vid svåra påfrestningar och olyckor har lett till skapandet av flyginsatsgrupper. Organisation och utveckling av flyginsatsgrupper pågår som en försöksverksamhet. Övningen i Varberg syftade till att pröva formerna för flyginsatsgruppernas arbete.

2. Övningens syfte

Övningen syftar till att pröva formerna för flyginsatsgruppernas arbete. Bland annat skall följande övas:

- ❖ Larmningsmetod
- ❖ Arbetsfördelning inom FIG (flyginsatsgrupp)
- ❖ Rutiner för kontroll och uppföljning av flygning
- ❖ Metoder för rapportering
- ❖ Samverkan och kommunikation mellan uppdragsgivare och FIG

Övningens genomförande skulle så långt som är möjligt efterlikna situationer vid svåra påfrestningar på samhället eller olyckor där myndigheter begär insatser av FFK.

3. Övningens omfattning

Övningen omfattade:

- Sjöräddningsinsats
- Eftersök av försvunna personer
- Kontroll av kraftledning efter storm
- Räddningstjänstinsats vid skogsbrand
- Lågflyg
- Landningsövningar

Basen för övningen var Varbergs flygplats på Getterön. I övningen deltog Flyginsatsgrupper från AB, E, I, N, O och R-län. Fördelning av övningsmoment på länen framgår av tabell. Den ursprungliga planen ändrades då det inte gick att flyga på fredag på grund av dåligt väder.

Län	Eftersök land	Sjöräddn.	Kraftledn.	Räddn.tjänst	Lågflyg	Landn. Ant.	Summa
AB	1	4	0	0	1	18	6
E	1	2	0	1	1	18	5
I	0	2	0	1	1	12	4
N	0	2	2	0	1	21	5
O	1	0	1	1	2	9	5
R	1	0	2	1	2	18	6
Summa	4	10	5	4	8	96	31

Förutsättningarna för de olika övningsmomenten framgår av bilaga 1-4.

I övningarna deltog ARCC/MRCC, SRSS och räddningstjänsten i Varberg.

4. Övningens genomförande

Samtliga flygplan utom de från AB-län anlände till Varberg på fredag förmiddag. Flygplanen från AB-län kom redan på torsdag kväll på grund av lång anflygning och risk för väderhinder.

Efter genomgångar på fredag förmiddag startade planeringen av insatserna. En front med åska och regn gjorde dock att flygningarna förutom några landningsövningar fick ställas in. Genom komprimering och omplanering av programmet kunde i stort sett ändå alla planerade övningar genomföras under lördagen. På söndag förmiddag gjordes en genomgång av alla övningsmoment för att få en erfarenhetsåtervinning. Efter lunch flög samtliga deltagare hem.

5. Erfarenheter

.1 Sjöräddningsinsatser

I övningen deltog ARCC/MRCC för ledning av flyget och SRSS:s fartyg Mignon, Torsten Brunius och Odd Fellow leddes av flyget till funna föremål.

Flygplanets besättning (exempelvis SE-FSN) redovisar sin erfarenhet av övningen. Sjöräddningssällskapets besättningar redovisar sina erfarenheter under fartygsnamnen.

Sammanställningen är gjord av Sten-Eric Petersson från MRCC.

SE-FSN övn. 1 kl 0845 med Mignon. (2 av 4 föremål funna)

SE-FSN: Bra kommunikation med ARCC och Mignon.

Mängder med fritidsbåtar, personer och föremål i sökområdet.

Observerat 2 föremål av 4, livboj och flytväst.

Upplevde själv övningen som mycket givande.

Mignon: Mycket bra kommunikation. Bra ledning till obs. föremål.

Bra planerad sökning och allmänt nöjd med agerandet.

SE-KBH övn. 3 kl 0850 med Torsten Brunius. (ingen sökuppgift!)

SE-KBH: Mycket missnöjda med övningen. Bra kommunikation med ARCC.

Efter att rapporterat in en siktad fritidsbåt blev man av ARCC uppmanad att avbryta och återgå basen...

Total missuppfattning från ARCC om syftet med övningen.

Torsten Brunius: Ingen kommunikation eller samverkan. Flygplanet blev hemskickat till basen efter kort tid i sökområdet !

SE-KMZ övn. 2 kl 0950 med Odd Fellow. (1 av 4 föremål funna)

SE-KMZ: Vissa problem med radion inledningsvis. Helt ok efter en tid i området. Observerade flera flöten och Optimist jolle. Observerat 1 av 4 föremål. Inte helt nöjda med övningen.

Odd Fellow: Bristande radiosamband. Saknade info från flygplanet när man inpasserade i området. Ingen info om sökmönster. SE-KMZ flög rakt över ett av målen utan att notera detta. Ej nöjd med agerandet.

SE-KIT övn. 3 kl 1010 med Torsten Brunius (4 av 5 föremål funna)

SE-KIT: Bra kommunikation. Något störande med all radiotrafik. Samverkan med Torsten Brunius fungerade bra. Mycket nöjd med övningen. Observerade 4 av 5 utlagda objekt.

Torsten Brunius: Radiotekniskt inte helt nöjd, annars fungerade sambandet bra. Bra sökplanering, först grovsök och därefter ett mycket effektivt sökmönster Ost – Väst. Bra styrning till observerade objekt. Mycket nöjd med agerandet.

SE-KBH övn. 3 kl 1100 (nytt försök) med Torsten Brunius (1 av 5 föremål funna)

SE-KBH: Bra kommunikation med ARCC och Torsten Brunius. Observerade många föremål som ej ingick i övningen. Observerat 1 av 5 föremål. Inte helt nöjda.

Torsten Brunius: Brister i kommunikationen. Ej noterat någon sökplanering. Flög över flera utlagda objekt utan att upptäcka dessa. Ej nöjd med agerandet.

SE-KBH övn. 1 kl 1330 med Mignon (2 av 4 föremål funna)

SE-KBH: Bra kommunikation med ARCC och Mignon. Alldeles för mycket föremål i området som ej ingick i övningen. Observerat 2 av 4 föremål. I stort nöjda med övningen.

Mignon: Bra samband och samverkan. Bra planering. Insatsen fungerade bra.

SE-FSN övn. 3 kl 1350 med Torsten Brunius (2 av 5 föremål funna)

SE-FSN: Bra radiosamband. För många föremål i området som ej tillhörde övningen.

Observerat 2 föremål, bräda och livboj. Upplevde övningen som OK.

Torsten Brunius: Samband ok. Bristfällig planering och styrning.

Observerat 2 av 5 objekt. Flög rakt över 2 dockor. Insatsen OK, men inte mer !

SE-KIT övn. nr 2 kl 1445 med Odd Fellow. (ingen info före start)

På grund av för tidig start fick SE-KIT ej någon info före start. Besättningen hade ej någon vetskap om ytenheten eller hur samverkan och radiokommunikationen skulle utföras.

SE-KIT: Problem med radiotrafiken. Kunde ej observera några föremål som ingick i övningen ! Ej nöjda med insatsen.

Odd Fellow: Ingen radiotrafik eller samverkan. Kunde ej upptäcka några föremål trots att de flög över flera av dessa. Missnöjd med insatsen.

SE-KSM övn nr 3 kl 1510 med Torsten Brunius. (2 av 5 föremål funna)

SE-KSM: Radiotrafiken fungerade bra. Observerade 2 föremål.

SE-IYN specialövning som kompensation för inställd övning på fredag.

SE-IYN fick uppgift att lokalisera vrak/fritidsbåt och ett antal föremål på angiven position.

Under sökmomentet tillfrågades SE-IYN om att delta i skarpt sjöräddningsfall syd Halmstad. Person i utsatt läge. Man avbröt övn och satte kurs mot Halmstad. NV Varberg får man info via ARCC att personen fått hjälp av fritidsbåt. SE-IYN avbryter och landar Varberg.

SE-IYN: Bra radiokontakt med ARCC. Vraket kunde ej lokaliseras. Mängder av fritidsbåtar och personer i området. Nöjda med specialövning och intressant erfarenhet att bli dirigerad till skarpt fall.

Sammanfattande kommentarer:

Sammanlagt genomfördes tio övningar. Av dessa var fem övningarna bra, tre bristfälliga i något avseenden, två övningar avbröts varav en på grund av missförstånd från ARCC och en på grund av övergång till ett skarpt eftersök.

De övningar som gick bra hade flygplanet god kommunikation med fartyget, bra sökplanering och de gav fartyget bra ledning till observerat föremål.

De övningar som var bristfälliga hade svårigheter i kommunikationen mellan flygplan och fartyg. Flygplanen gav inte information om planerat sökmönster och informerade inte om när de gick in i sökområdet.

Ett försvårande förhållande under övningen var att många människor var ute i båtar och befann sig på holmar och skär, vilket gjorde sökandet svårare med alla

föremål på vattnet. Dock är det en helt möjlig situation i skärgården en sensommardag som man får vara beredd på.

Generellt bör Flyginsatsgrupperna träna på hemmaplan så ofta som möjligt tillsammans med SSRS och Sjöfartsverkets organisation för att öka förmågan till att göra eftersök och kommunicera på radion samt leda fartyg.

.2 Eftersök på land

Övningen gjordes i fyra omgångar. Sökföremålen var 2 grupper av förskolebarn, samt en äldre senildement man. Barnen representerades av dukmål och mannen av en blå overall. Utfallet av övningen ges i tabellen;

Flygplan, län	Fynd av barn		Fynd av man	Tid till första fynd, minuter	Total söktid minuter
	Grupp1	Grupp2			
SE-ETP R-län	ja	ja	nej	10	45
SE-IYN AB-län	nej	ja	ja	10	60
SE-IHI E-län	ja	nej	nej	15	70
SE-LKV O-län	ja	nej	nej	15	50

Mannen var svårast att hitta. Han låg i en skogsglänta med höga träd som innebar att man måste flyga över honom och spana rakt ner för att finna honom. Spaningarna försvårades även på grund av lågt stående sol på eftermiddagen.

Samtliga flygningar tillämpade grovsök inom områdena efter vägar och öppna områden och därefter parallellsök, vilket är enligt utlärd praxis. Utgångspunkt för söken var senast kända plats där de försvunna befann sig.

En besättning hade initialt svårigheter att orientera sig när de gick över från 250 000 dels karta till 50 000 delen. En generell synpunkt är att rollfördelningen i flygplanet måste vara fastställd. Föraren flyger och navigerar medan spanaren koncentrerar sig på att spana. Flyghöjden vid eftersöket var ca 500-700 fot ground.

.3 Kontroll av kraftledning

Övningen gjordes i sex omgångar. Samtliga besättningar hittade felen som markerats med dukar. Rekognosering av vägar fram till skadeplatserna gjordes och alternativa vägar angavs i rapporterna från uppdragen. Flygtiden utefter ledningen var ca 1,5 timme.

Vid kontroll av ledning som inte går i en slinga får inte en ny kontrollflygning starta förrän de som är ute på kontrollflygning landat, annars föreligger risk för kollision.

.4 Räddningstjänstsamverkan

Övningen skulle göras av fyra besättningar. Genom fel på ett flygplan kunde bara tre flygningar göras. Flygtiden i området var var 30 minuter.

Att upptäcka branden var problemfritt. Svårare var det att se anropsnummret på brandbilens tak. Bokstäverna är för små att se även, om anflygning sker på 50 m höjd. Om brandbilen är skymd av höga masker och i kuperad terräng är det ett riskmoment att flyga lågt. Därför måste en metod utarbetas tillsammans med SOS Alarm och den lokala räddningstjänsten om hur flyget skall få tag i rätt anropsnummer.

Ledningen av brandbilen fram till brandplatsen gick bra. Handhavande av B 96 radion gav upphov till problem. Här behöver besättningarna träna på hemmaplan med radion tillsammans med räddningstjänsten för att säkert kunna radions funktion vid insatser.

.5 Lågflyg

Övningen genomfördes av sju besättningar. Flygtiden på banan var ca 1 timme och 15 minuter. Samtliga besättningar beskrev målet på ett godtagbart sätt. Tre besättningar fann samtliga fotomål. Övriga fann några av målen.

Övningen genomfördes på ett tillfredsställande sätt.

.6 Landningar

Samtliga piloter gjorde en motorlandning och två motorlandningar. Bästa pilot gjorde alla tre landningarna inom en sammanlagd sträcka på 10 m runt märket, vilket var en mycket god prestation.

Det genomsnittliga resultatet var dock inte riktigt tillfredsställande. Av alla motorlandningar hade 28 procent maximalt antal prickar och av alla bedömningslandningar där varje pilot hade två chanser fick 37 procent maximalt antal prickar.

Resultatet visar att piloterna bör öva regelbundet på landningar för att upprätthålla en god flygtrim.

Bilaga 1.

Övningsuppdrag nr 1. Segelbåt saknas

Övningarna genomförs två gånger, en gång på förmiddag och en gång på eftermiddagen, lördag den 3 september

Scenario: Larm om saknad segelbåt. Segelbåten av typ Dixie hemmahörande i Kiel startade från Grenå i Danmark på torsdag morgon med målet att nå Göteborg under fredag. Senast kända position som rapporterats är ca 20 distansminuter väster om Yttre Tistlarna kl 2000 på torsdagen.

Efter fredagens oväder med storm kom larm till MRCC på lördag morgon då inte överenskommen kontakt per telefon erhöles efter kl 1500 på fredag.

Förmodligen finns den saknade segelbåten i farvattnet öster om Yttre Tistlarna.

Besättningen kan antas vara utmattad och nedkyld efter gårdagens oväder. Haveri kan inte uteslutas. Enligt uppgift skall det vara 4 personer om bord och en hund. Båten skall enligt uppgift vara målad med vita och blå breda ränder tvärs skrovet.

**ARCC/
MRCC:**

ARCC/MRCC larmar och begär eftersök med flyg från FFK. **SSRS Hovås medverkar om de har möjlighet.**

Larmning av flyginsatsgrupper sker **kl 0845 och kl 1330**

Larmnummer	Flyginsatsgrupp	Tid för larm
0155-212947	AB	0845
0155-213264	I	1330

Flygplansbesättningarna förbereder insatsen under ca 50 minuter och lämnar in färdplan till övningsledningen för start.

Sökområde: Sökområdets begränsningar: N 573200, E 114720. N572800, E115500

Uppdrag: Sök efter båten och personer samt föremål i vattnet som kan härröra från ett haveri. Skapa kontakt med SSRS fartyg från Hovås via VHF radiokanal som fås av ARCC, och led dem till de fynd som görs.

VHF radio: Kommunikation skall ske på kanal... med ARCC och med SSRS på kanal...

Bilaga 1.

Övningsuppdrag nr 2. Optimistjolle saknas

Övningarna genomförs två gånger, en gång på förmiddag och en gång på eftermiddagen, lördag den 3 september

Scenario: Larm om en saknade optimistjolle. Två ungdomar begav sig ut från Kungsbacka på fredag förmiddag för att segla i södra delen av Kungsbacka fjorden.

Efter ovädret under fredag kväll med hård vind kom larm till MRCC lördag morgon då ungdomarna inte återkommit till Kungsbacka.

Förmodligen är de saknade ungdomarna som inte hade mobiltelefon någonstans i södra delen av Kungsbacka fjorden. Ungdomarna antas vara utmattad och nedkylda efter gårdagens oväder. De uppges vara klädda i blå seglaroveraller.

**ARCC/
MRCC:**

ARCC/MRCC larmar och begär eftersök med flyg från FFK och även sökning via SSRS i BUA. VHF kanal ges för kommunikation mellan flygplan och fartyg.

Larmning av flyginsatsgrupp sker **kl 0950 och kl 1445**

Larmnummer	Flyginsatsgrupp	Tid för larm
0155-213279	N	0950
0155-213208	E	1445

Flygplansbesättningarna förbereder insatsen under ca 50 minuter och lämnar in färdplan till övningsledningen för start.

Söksområde: Söksområdets begränsningar: N 572300, E 120000. N572000, E120800

OBS: Ingen flygning får ske söder om linjen ön Malös sydsida och sydspetsen av Näsbokrok.

Uppdrag: Sök efter jollen och personer samt föremål i vattnet som kan härröra från en olycka. Skapa kontakt med SSRS fartyg från BUA via VHF radiokanal som fås av ARCC, och led dem till de fynd som görs.

VHF radio: Kommunikation skall ske på kanal.....med ARCC och kanal..... med SSRS.

Bilaga 1.

Övningsuppdrag nr 3. Momentövning, sökning av föremål i vattnet

Övningarna genomförs 2 gånger på fredag och 4 gånger på lördag.

ARCC/MRCC medverkar med att ge en VHF övningskanal för kommunikation mellan flygplan och SRSS fartyg under lördag.

Övningen: Övningen går ut på att hitta olika typer av föremål i vattnet eller på land.

Utlarmning: Fredag 2 september

Larmnummer	Flyginsatsgrupp	Tid för larm
0155-212947	AB	1500
0155-213264	I	1620

Lördag september

Larmnummer	Flyginsatsgrupp	Tid för larm
0155-213279	I	0850
0155-213208	E	1010
0155-212947	AB	1350
0155-213264	N	1510

Flygplansbesättningarna förbereder insatsen under ca 50 minuter och lämnar in färdplan till övningsledningen för start.

Uppdrag: Sök efter föremål i vattnet som kan härröra från ett haveri.

Under lördag sök kontakt med SSRS fartyg från BUA och led dem till de fynd som görs. Övningskanal har tilldelats via ARCC, Kanal:.....

Sökområde: N 571900, E 120300. N 571600, E 121000.

**Observera ingen flygning får ske norr om nordsidan av öarna Nordsten och Kidholm.
Skälet är separation från flyg på övning nr 2.**

Bilaga 2.

Eftersök på land.

Scenario: Under en skolutflykt med lågstadieelever har några barn kommit ifrån gruppen. Ledarna söker efter barnen och har begärt hjälp av polis för att finna dem. Barnen har haft en exkursion i trakten av Mjällsjön och Bya sjön.

Samtidigt har larm inkommit om att en äldre senildement man har försvunnit från sitt hem i Hökåsen. Polisen har startat eftersök.

”Polis”: Polisen söker kontakt med jourhavande flyginsatsgrupp och informerar om läget.

Utlarmning: Jourhavande flyginsatsgrupp larmas vid följande tider:

Fredag 2 september

Larmnummer	Flyginsatsgrupp	Tid för larm
0155-213208	E	1500
0155-213279	N	1630

Lördag september

Larmnummer	Flyginsatsgrupp	Tid för larm
0155-213356	R	0845
0155-212947	AB	1015
0155-213208	E	1330
0155-213291	O	1500

Flygplansbesättningarna förbereder insatsen under ca 50 minuter och lämnar in färdplan till övningsledningen för start.

Uppdraget: Uppdraget är att lokalisera de försvunna personerna. Personerna markeras av utlagda dukar.

Sökområden: De försvunna barnen representeras av dukar utlagda på två olika platser. Sökområdet för barnen har följande begränsning:

Norra begränsningen: Vägen Hallandsleden från Gunnarps kyrka till Pukabjär väster om Saxesjön.

Västra begränsningen: En linje rakt söder ut från Pukabjär förbi Apelatjärn ner mot skogsbilvägen i Tjärnemosse.

Södra begränsningen: Skogsbilvägen i Tjärnemosse mot Getbjörna sjön och vidare mot Gunnarps kyrka.

Den försvunne mannen kan befinna sig inom följande område.

Begränsningslinje nordost: Vägen från Bredsjön, förbi Ryet, till Ågård.

Begränsning mot öster är vägen från Gunnarps kyrka till Övrarp.

Begränsning söder är vägen från Övrarp till Bredsjön där sökområdet började.

- Ledning:**
1. Telefonkontakt från ”polis till jourhavande FIG. Information om händelsen ges.
 2. Sökområdet ges av ”polisen”
 3. FIG besättningen förbereder insatsen.
 4. FIG besättningen planerar flygningen och lämnar färdplan till övningsledningen
 5. FIG startar, genomför flygningen och ropar upp flygplatsen på flygradion , anger läge och förbereder landning

Kommunikation: Ingen radiotrafik mellan ”polis” och FIG under insatsen.

Kartor: För sökning och rapportering används 50.000 -dels karta med rutnummer system. All rapportering skall ske via rutnummer (rikets nät) eller geografiska namngivna punkter

Rapportering: Efter genomfört uppdrag lämnas rapport till övningsledningen

Övningsledning: Dukarna skall vara utplacerade från kl 1500 fredag till 1700 på lördag. En grupp barn markeras med dukar efter och invid skogsbilvägen från Sjögårdsbro mot Tjärnemosse. På två ställen. Den andra gruppen barn markeras med dukar invid Byasjöns östra strand. Välj lämplig färg på dukarna, helst inte vitt då det syns på lång väg. Lagg dukarna lagom dolt.

Den senile mannen markeras med en duk invid skogsbrynet till åkrarna vid Mölnhult öster om kraftledningen.. Han kan tänkas vara skygg och vill inte visa sig helt.

Bilaga 3.

Kontroll av kraftledning.

Scenario: Ledning från ställverket på Holmgärdet i Varberg till Lidhult är spänningslös efter en storm. Det är oklart vad som orsakar felet på ledningen.

Kraftbolag: Kraftbolaget larmar och begär hjälp med avspaning av ledning och kringliggande terrängs framkomlighet med flyg från FFK.

Utlarmning: Jourhavande flyginsatsgrupp erhåller information om skadeläget på följande tider:

Fredag 2 september

Larmnummer	Flyginsatsgrupp	Tid för larm
0155-213291	O	1505
0155-213356	R	1653

Lördag september

Larmnummer	Flyginsatsgrupp	Tid för larm
0155-213279	N	0845
0155-213291	O	1020
0155-213356	R	1330
0155-213279	N	1500

Flygplansbesättningarna förbereder insatsen under ca 50 minuter och lämnar in färdplan till övningsledningen för start.

Uppdraget: Uppdraget är att lokalisera felställen markerade med dukar. Dukarnas utseende anger typ av fel. Dessa koder ges besättningen före start.

Avspana angränsande terräng med avseende på framkomlighet till felstället. Ange om närmaste väg är oframkomlig och vad som blockerar i så fall. Föreslå lämplig alternativ väg till felstället.

Funna fel markeras på karta ävensom framkomliga vägar.

- Ledning:**
1. Telefonkontakt från kraftbolag till FIG jour. Information om vad som skett ges.
 2. Sökområde ges av kraftbolaget till FIG jouren.
 3. FIG besättningen förbereder insats.
 4. FIG besättning planerar flygning och lämnar färdplan till övningsledningen.
 5. FIG startar, genomför flygningen och ropar upp flygplatsen på flygradio ange läge och förbered landning.
- Kommunikation:** FIG kommer att använda telefon för kommunikation med kraftbolaget vad gäller larmning och rapportering
- Kartor:** För sökning används 100 000 dels kartor. All rapportering skall ske via rikets nät eller geografiska namngivna punkter.
- Rapportering:** Efter genomfört uppdrag lämnas rapport över genomfört uppdrag. Se FFK's drifthandbok. FIG besättningen rapporterar till kraftföretaget via telefon.
- Övningsledning:** Ledningsfelen och vägmarkeringarna skall vara placerat på position den 2/9 och den 3/9.
- Fel på kraftledningen markeras med dukmål i form av bokstaven X vilket indikerar att en stolpe rasat. Dukmål i form av T markerar träd som skadat ledningen.
- Väg fram till ledningsfel som är blockerad indikeras med dukmål i form av bokstaven H, vilket indikerar att träd fallit över vägen.

Bilaga 4.

Räddningstjänstsamverkan

Scenario: En misstänkt brand har observerats i ett otillgängligt skogsområde öster om Skellinge. Räddningstjänsten behöver hjälp att lokalisera branden och få ledning av fordon mot brandplatsen.

Räddn.tj: Räddningstjänsten kontaktar flyginsatsgruppen via ”SOS Alarm” och begär hjälp.

Utlarmning: Jourhavande flyginsatsgrupp larmas ut av ”SOS Alarm” på följande tider:

Lördag 3 september

Larmnummer	Flyginsatsgrupp	Tid för larm
0155-213279	I	0845
0155-213208	E	1020
0155-213291	O	1330
0155-213356	R	1500

Flygplansbesättningarna förbereder insatsen under ca 30 minuter och lämnar in färdplan till övningsledningen för start.

Uppdraget: Uppdraget är att lokalisera branden och att kontakta och leda utsänt räddningsfordon på skogsbilvägar fram till platsen.

- Ledning:**
1. Telefonkontakt från ”SOS Alarm” till FIG-jour. Information ges om vad som inträffat. En misstänkt brand har setts öster om Skellinge.
 2. FIG besättningen förbereder insats.
 3. FIG besättning planerar flygning och lämnar färdplan till övningsledningen.
 4. FIG startar och anmäler start till ”SOS A” på rikskanal 02
 5. Efter hittad brand rapporterar fpl till SOS A och anger position för brand. SOS A anger övergång från Riks 02 till lokalkanal samt att ett fordon för insats förmodligen står vid Nösslinge kyrka, men att de inte vet anropsnummer.

Fpl får gå fram och identifiera nummer på taket och anropa selektivt på av SOS A angiven kanal. Därefter leds fordonet till brandplatsen.

.6 Efter genomfört uppdrag, återvänd till flygplatsen.

.7 Skriv rapport över uppdraget på särskild blankett.

Kommunikation: All kommunikation mellan ”SOS Alarm” och räddningstjänsten sker med B96 radio.

Kartor: För sökning och rapportering används 50.000 -dels karta med rutnummer system. All rapportering skall ske via rutnummer (rikets nät) eller geografiska namngivna punkter

Rapportering: Efter genomfört uppdrag lämnas rapport till övningsledningen

Övningsledning: Brandhärden skall vara antänd och rykande mellan ca kl 0845-1700. Ledningsfordonet placeras i ett utgångsläge vid Nösslinge kyrka inför varje övning.

Bilaga 5.

Deltagande Flyginsatsgrupper och flygplan

LÄN	Deltagare	Flygplan med antenn	Flygplan utan antenn
AB	Ulf Mellberg	SE-FSN (Rally)	
	Lars Einemar	SE-IYN (C 172)	
	Niklas Elelid	SE-IDY (PA-28)	
	Åke Olsson		
	Claes Bertenstam		
	Christer Dahlgren		
E	Erling Balsnes	SE-IHI (C172)	SE-KIT (PA-28)
	Hans Björkman		
	Rune Carlsson		
	Kjell Dahlberg		
	Jan Gistrand		
	Per Persson		
I	Joakim Widegren	SE-KBF (Tobago)	SE-KBH (Tobago)
	Johan Löfström		
	Kjell Klasson		
	Jan Erik Hedmark		
N	Martin Svensson	SE-KSM (PA28)	
	Lars-Erik Sjöberg		
	Roland Lövgren		
	Ingolf Johnsson		
	Björn Blommengård	SE-KMZ (PA28R)	
	Håkan Olsson		
	Per –Åge Håkans		
O	Göran Åhlin	SE-KLV (PA28)	SE-GYX (C172)
	Roger Andreasson		
	Karl-Johan Kritz		
R	Bill Olsson	SE-IIN (C172)	SE-ETP (C172) SE-UDG (HK36)
	Leif Lindelöv		
	Anders Juviken		
	Roland Sundqvist		
	Lennart Strömberg		
	Magnus Barkelund		
	Lennart Johansson		

Bilaga 6. Övningsområdet

