

FFK NYTT

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

Nummer 4 - December 2019



**KAN DU
FÖRKORTNINGARNA?**

KÄRNKRAFTÖVNING I C-LÄN



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

Häslögatan 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: 27 januari.



I DETTA NUMMER

- 3 Kårchefen har ordet
- 4 Aktuellt från kårstaben
- 6 Flygchefen har ordet
- 7 Nominated Person Flight Operation
- 8 Young Pilots
- 12 En middag på Kungliga slottet
- 14 Bilden
- 16 Smått & Gott
- 18 Kärnkraftsövningen Havsörn
- 21 Det ska märkas
- 22 God rapporteringskultur
- 23 Frivilliga försvarsorganisationer
- 24 Bilkåren
- 26 Civilförsvarsförbundet
- 28 Förkortningar
- 29 Flygsäkerhet

Bild framsida: Dmitrij
Karpenko



KÅRCHEFEN HAR ORDET

Avstamp in i framtiden

Jag har flera gånger tidigare skrivit om förändring och förändringsprocessen som FFK genomgått under dom senaste 2 åren. Vad innebär förändring? Om man söker efter synonymer till ordet så stöter man bland annat på: ändring, omvandling, förvandling, omställning, byte, skifte, variation, metamorfos, nyhet, reform och innovation.

Det innebär en stor omställning och ändring i t.ex. FFK:s manualer då vi nu förväntas uppfylla krav enligt ORO.MLR (dvs. organisatoriska krav för Manuals, Logs and Records). Det kommer givetvis innebära en del nyheter för många i verksamheten.

Kraven på det nya ledningssystemet (sju stycken kravställda befattningar) enligt EASA-regelverket skall även matchas med FFK:s grundstruktur och stadgar. Parallellt med detta arbetet så sker det stora förändringar bland våra myndigheter och uppdragsgivare. Svenskt totalförsvar är under en stor förändring och omställning. Det pågår en rad omorganisationer bland våra myndigheter och detta påverkar även oss. För att få alla dessa pusselbitar att hamna på rätt plats krävs både reformer och innovativa åtgärder.

I skrivande stund är strax verksamhetens nya OM-A (Operativa Manualen som beskriver den flygoperativa driften) klar att lämnas till Transportstyrelsen. Den innehåller en innovativ ingrediens, nämligen att den är tvåspråkig, engelska – svenska.

Vi genomför en del skiften på kårstaben i ledningsstrukturen som en anpassning till kraven i dom flygsäkerhetsmässiga villkoren. Det innebär bl.a. att nuvarande flygchef (Nominated Person Flight Operation, NPFO) Hans Jörnén byter roll och blir skolchef (Nominated Person Crew Training, NPCT). Hans får huvudansvaret för all utbildningsverksamhet inom FFK.

En annan nyhet är att Lars-Göran Johansson övertar rollen som NPFO (flygchef) från och med årsskiftet (överlämning pågår). Lars-Göran är nog bekant för många av er, men han presenterar sig själv i detta numret av FFK-Nytt. Som NPFO har man ansvar för ledning och övervakning av flygverksamheten. NPFO kommer även ha ett huvudansvar för andra frågor (bl.a. resursfrågor) kring allt civilt flyg i FFK, t.ex. FIG-grupperna, RG, m.m.

Att skapa en ny ledningsstrukturen innebär inte bara en massa extrajobb, utan det är även en väldigt fin möjlighet att skapa nya metoder att arbeta på. Vi har arbetat fram en ny struktur inne på kårstaben med tydligare ansvarsområden och avgränsningar. Ett syfte är att det skall bli tydligare för er ute i länen att veta var man skall vända sig med frågor. Ett annat syfte är att vi skapar 2 befattningar som kommer att arbeta med att stötta länsflygavdelningarna kring resursfrågor.

En till nyhet som kommer till våren 2020 är att vi börjar arbeta med en digital utbildningsplattform för verksamheten. Här kan vi samla utbildningsmaterial inför en utbildning och även lägga upp utbildningar man skall genomföra som en del i sin befattning. En av dom första kurserna som kommer är utbildning



i FFK:s nya ledningsstruktur och operativa manualer. Med hjälp av denna utbildningsplattformen kan vi effektivare nå ut med utbildningar i hela landet.

En annan nyhet för i år är att vi under hösten startat FFK GU-Flyg (grundläggande flygutbildning FFK, dvs kurs där man lär sig operera enligt FFK:s regelverk).

Ytterligare en nyhet är att vi nu har ett Safety Managementsystem (SMS) för verksamheten. Det är Safety Managers verktyg för att arbeta med trender och risker i organisationen. Verktöget finns att finna i den nya Organisationshandboken (OHB). Mer om det i kommande utbildning.

Men framför allt så har det genomförts väldigt mycket verksamhet och uppdrag ute i våra länsflygavdelningar! Det hade inte kunnat genomföras utan det starka engagemang, kraft, vilja, glädje, envishet, kunskap och kompetens som vi inom FFK står för. Jag vill rikta ett stort tack till alla er som bidrar med er tid och engagemang för denna fina verksamhet. Tillsammans kliver vi strax in i ett nytt år då mycket av den nya grunden vi arbetat med under lång tid skall omsättas i praktiken.

Missa inte den nya FFK filmen som på ett fint sätt fångar känslan i FFK-andan! Ni finner den både på FFK hemsida och FFK:s Facebooksida. Missa inte heller att vi finns på Instagram.

Stort tack för 2019!

Jag vill önska er allesamman en riktigt god jul och ett gott nytt år!

Thomas Alexandersson
Kårchef FFK

AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN



Kallelse till FFK Riksstämman 2020

FFK och Young Pilots kommer att ha sin riksstämman den 25–26 april 2020 på Lastbergets konferensanläggning utanför Bålsta i nordväst om Stockholm. Till stämman är Kårstyrelsen och Länsflygchefer automatiskt ombud. Länen kan skicka ytterligare två personer som representanter för länsflygavdelningen. Länsflygchefen anmäler senast 2 månader innan stämman vilka som är ombud för sitt län. Separat kallelse och information sänds ut enligt FFK stadgar under starten av 2020.



Medaljer

Det finns många medlemmar som gör ett fantastiskt jobb ute i verksamheten. Vi vill därför uppmäna er alla att komma med förslag på personer som bör uppmärksammas med någon form av medalj. Förslag med motivering varför personen bör erhålla medalj skickas senast den 31 januari 2020 till karstaben@ffk.se. Ange ordet ”Medalj” i maillets ämnesfält.



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-/>



Totalförsvaret – ett gemensamt ansvar

MSB har i samverkan med Försvarsmakten tagit fram en grundläggande webbutbildning om totalförsvaret. Webbutbildningen finns publicerad på msb.se och vänder sig till medarbetare inom organisationer med uppgifter inom totalförsvarsplaneringen men kan också genomföras av alla som är intresserade. Samtidigt släpps en trailer för att marknadsföra webbutbildningen, med budskapet: ”Sverige är värt att försvara – lär dig mer om totalförsvaret”. Sök på MSB:s hemsida efter webbutbildningen: ”Totalförsvaret – ett gemensamt ansvar”.

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 dagersättning 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 (SMD) /
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 2020:

- Betald medlemsavgift
- Inrapporterad flygtid för 2019
- 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

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN

THOMAS
KÅRCHEF



HANS
UTBILDNINGSCHEF



DANIEL
STF KÅRCHEF



MARITA
EKONOMICHEF



JESSIKA
EKONOMI



NATALIA
FLYGRAPPORTER



JENNY
KURSER



LARS-GÖRAN
FLYGCHEF



HELENE
ADM. MEDLEMMAR



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.ffc.se under kontakt.

Under hösten har Lars-Göran Johansson återvänt till FFK och kårstaben. Lars-Göran kommer att ta över tjänsten som NPFO (Nominated Person Flight Operations) med början vid årsskiftet. Fram till årsskiftet sker en överlämning mellan mig och Lars-Göran. Officiellt datum när LG tar över det flygoperativa ansvaret och Hasse kliver in i rollen som skolchef är 01 januari 2020.

FLYGCHEFEN

Grunden är viktigast

En man kommer fram till en fånge som fick utföra straffarbete genom att hugga ut stenblock. Mannen frågade hur han mårde när fick kämpa med att hugga sten hela dagarna. Fången log mot mannen och sa att jag mår bra och fortsatte att hugga i stenen. Nästa vecka kom mannen förbi och såg samma fånge igen med ett leende på läpparna. Varför är du så glad frågade mannen.

- Jag ser att mitt verk kommer vidare och bygger grunden på en katedral.

Idag håller vi på att lägga grunden för det nya FFK. Ett FFK som ställs inför nya krav från myndigheter och uppdragsgivare. Vi har krav på en organisationsstruktur och handböcker i enlighet med övrig kommersiell verksamhet. Vi har beskrivit detta tidigare i FFK-nytt.

För kunna uppfylla de krav som idag finns på en organisation som FFK så behöver vi förändra oss lite och bli än vassare i det vi ska göra. För att bli bra på något måste vi vara bra i vårt grundflygande och därmed kunna våra grunduppdrag som spaning är.

För att bli en bra IFR-pilot behöver man vara duktig i Pitch and Power. För att vara duktig FFK-pilot behöver vi förstå grunderna i VFR-flygandet.

Pratar vi VFR-flyg så bygger det på att kunna trimma flygplanet bra, få känsla för flygandet och hur andra operatörer uppför sig i lutrummet där vi ska verka. En FFK-pilot behöver också en förståelse för vad våra uppdragsgivare vill ha och vad vi (FFK) kan leverera under rådande förutsättningar.

Att kunna hantera detta på ett bra sätt och att vara förebild för andra piloter uppdragsgivare trafikledning, flygklubbar och flygplansägare är inte alltid det lättaste, men otroligt viktigt. Det kräver träning från enkla till mer avancerade moment.



Sätt er gärna ner i grupperna och tänk över vilka grunder NI behöver bli bättre på. Det kan vara vissa flygmoment som att navigera med precision men det kan mycket väl vara färdplaneering, meteorologi, Rakel eller kanske fotografering. Gör en plan för nästa år för att få upp grundkvaliteten till en ännu högre nivå. Se gärna på de uppdrag som ni utför och kan få utföra i länen och öva mot dessa. Genom våra övningar blir vi bättre piloter och kan utföra våra uppdrag säkrare och bättre.

Det är ni i länen som är FFK:s katedral som byggs upp genom grundutbildning och fortsättningsutbildningar. Utbildade piloter, spanare och medlemmar är det som gör FFK till den professionella organisation som vi är.

Det är alltid roligare att flyga säkert!

Lars-Göran

NOMINATED PERSON FLIGHT OPERATION (NPFO)

Lars-Göran Johansson född och uppvuxen i Västerås. Har precis fyllt 50 år och har två vuxna barn.

Jag började min flygkarriär 1988 på Västerås segelflygklubb som huserade sin verksamhet på Johannisbergs flygplats. Därifrån har jag sedan vidareutbildat mig tills idag och hoppas kunna utveckla mig vidare in i framtiden.

Inte förrän i slutet av 90-talet kunde jag gå med i FFK då Flygvapnet drog ner sin verksamhet och inte behövde sina reservofficerare i den grad som tidigare. Då fick jag möjligheten att ingå i en CF-flyggrupp som sedan blev en KB-flyggrupp och numera är FIG. Idag är jag verksam i en HV-flyggrupp i Örebro. På min fritid är jag skolchef på Hässlö Flygförening och utbildar privatflygare tillsammans med nio andra lärare.

Som många vet har jag jobbat på kårstaben tidigare först som flygchef i 9 år och sedan som kårchef i 4 år. De senaste åren har jag jobbat på OSM aviation academy med bland annat att utbilda nya flyglärare samt haft två teoriämnen, Mass & Balance samt Operational and Procedures. Utöver det har jag också varit klassföreståndare för ett antal klasser.

Jag kommer att börja min roll som NPFO 1 januari 2020. Då kommer jag i första hand jobba med regelverk och implementering av de nya handböckerna. Mycket kommer ni att känna igen för grunden är densamma. Jag kommer också att jobba med FIG-grupperna på ett liknande sätt som Daniel Jansson har jobbat med HV-flyggrupperna.

Livet är en lång skola och jag har genom FFK lärt mig många saker och via OSMAA har jag fått skola elever till yrkespiloter. Där har jag också lärt mig många nya bra saker som jag vill kunna förmedla vidare till andra. Jag kommer finnas på kårstaben för att ger er det stöd ni behöver för att kunna bedriva en säker men också rolig flygverksamhet.

Lars-Göran Johansson
lars-goran.johansson@ffk.se





Höstlovet är en tid för återhämtning. Men för några av FFK:s ungdomar såg detta höstlovet lite annorlunda ut. Det spenderades nämligen på Helikopterflottiljen i Linköping, här kan ni läsa om deras vecka innanför Försvarens grindar!

Söndag den 27/10

Klockan är nästan 20:00 när vi står utanför Linköpings resecentrum och väntar på att de sista eleverna ska anlända. Trots massa strul i tågtrafiken och en hel del förseningar så hinner de sista eleverna komma inom planerad tid.

Allt eftersom minibussarna fylls så rullar vi mot Malmen där en spännande vecka väntar. Det blir en intensiv kväll med snabbkurs i sängbäddning innan eleverna får installera sig i sina logement. Kvällen avrundas med kvällsfika innan det är dags för tapto.

Måndag den 28/10

Klockan 06:00 är det revelj följt av frukost. Efter frukosten bär det av till förrådet där eleverna ska hämta ut sin utrustning och därefter fortsätter förmiddagen med pårustning.

När alla fått ordning på sin utrustning och felaktiga storlekar bytts ut så är det dags för uppsittning i lektionssalen. På

agendan står värdegrund och vi diskuterar både Försvarens och FFKs värdegrund. Efter lunch är det dags för sjukvård där eleverna bland annat får lära sig skillnaden på framstupa sidoläge och stabilt sidoläge. Det övas även på att lägga olika typer av första förband. Sjukvårdsutbildningen avslutas med utbildning i HLR (hjärt- och lungräddning) samt Heimlich-manöver.

Efter middagen är det exercis som står på schemat, där eleverna får lära sig grunderna i hur man marscherar och olika typer av uppställningar och lystringsgrader. Kvällen avslutas med teambuilding och korvgrillning innan dagen är slut och det återigen är dags för tapto.

Tisdag den 29/10

Klockan 06:00 ringer väckarklockan men eleverna är sedan länge uppe och det kanske inte är så konstigt det för idag står nämligen flygning på schemat! Men innan av-



resan till flygplatsen så är det städning och visitation som gäller. Efter godkänd omvisitation är det ilastning i minibussarna.

Väl på flygplatsen så inleds förmiddagen med teori gällande flygsäkerhet, lite meteorologi och navigation innan det är dags att planera dagens flygningar. När kartor och färdplaner är färdiga är det dags att ta ut flygplanen från hangaren och förbereda dem inför dagens flygningar som påbörjas efter lunch.

Det är verkligen en perfekt höstdag för flygning, alldeles lugnt och stilla i luften samtidigt som solen kämpar med att ge ifrån sig lite av årets sista värme. I väntan på att flyga bjuds det på härlig pianomusik och även ett flertal intressanta sidoaktiviteter, bland annat visning av en salig blandning av olika flygplan som gömmer sig i flygklubbens hangar. Det erbjuds även flygning i Linköping flygklubbs välutrustade simulator där eleverna får testa att flyga själv med ledning av en instruktör.

När de sista flygningarna är genomförda så är det dags att tvätta och tanka flygplanen innan de rullas in i hanga-

ren. Vi lastar minibussarna för transport tillbaka till Malmen, men stannar först på MAX för middag. Resten av kvällen bjuder på egentid, men det resulterar i att samtliga går till idrottshallen för att träna. Innan tapto bjuds det på kvällsfika i vanlig ordning.

Onsdag den 30/10

Inte kan man ha sovmorgon när man har ett fullproppat schema, så 06:00 är det återigen dags att kliva upp. Nu börjar morgonrutinerna fungera bra med revelj, frukost och städning innan det är dags för uppställning och visitation.

Dagens förmiddag bjuder på en riktigt intressant lektion med tema "Intro igenkänning flyg" där eleverna får lära sig hur man ser skillnad på olika flygplan och hur man kategoriserar dem. Efter lektionen är det uppsittning i minibussarna för avresa till hemlig destination.

Cirka 20 minuter senare rullar vi in på parkeringen till Cloettas fabriksförsäljning där de som önskar får handla med sig lite godis innan vi åter rullar tillbaka

till Helikopterflottiljen. Eftermiddagen spenderas på Flygvapenmuseum med först en väldigt intressant guidad visning innan det är fritt fram att utforska flygplanssamlingarna på egen hand.

Efteråt är det uppställning för marsch till kasern och lite vila, men det är inte långt eleverna hinner komma innan de möttes av en mycket chockad kvinna som skriker att det inträffat en trafikolycka (detta är en övning för att testa sjukvården i "skarpt" läge).

Elevernas erfarenheter från måndagens sjukvårdsutbildning sätts nu på prov. Scenariot är att en minibuss och personbil med instruktörer har kolliderat och med ett flertal skadade och chockade. Skadorna är väldigt varierande, även andra typer av skador än de som gicks igenom under måndagens lektion, trots detta räddades samtliga instruktörer efter ett bra samarbete av eleverna.

Efter en kort genomgång av övningen är det dags för middag, sedan väntar vila innan det är dags för Försvarsmaktens multitest där samtliga kämpar på riktigt bra. Kvällen avslutas som vanligt med

kvällsfika och gemenskap innan tapto.

Torsdag den 31/10

Klockan 06:00 ringer klockan igen som vanligt och morgonrutinerna flyter på riktigt bra. Idag är det Försvarsmaktens dag, vilket betyder olika studiebesök.

Första studiebesöket är på helikopterflottiljen där vi börjar med att gå in i hangaren för en genomgång på flottiljens system HKP 15 och HKP 16. Sedan är det fritt fram att provsitta i helikoptrarna. När eleverna sedan får veta att de ska få flyga HKP 16 blir de lyriska. Det blir en flygning på ca 15 minuter i riktning norrut mot sjön Roxen.

Under flygningen visar piloterna olika svängar och manövrar och vi får även uppleva hur det är att stå still och hovra i luften. Det är en riktigt häftig upplevelse som nog alla kommer att bära med sig livet ut.

När studiebesöket är avslutat finns det ännu tid över innan matsalen öppnar för lunch så varför inte spendera tiden med lite mer exercis – man kan aldrig få för mycket exercis. Efter lunch är det dags för studiebesök på flygskolan där vi delas in i mindre grupper och får gå runt på olika stationer. Det är totalt fyra stationer där de två första behandlar utbildningen till strids-, transport- samt helikopterpilot.

På den tredje stationen får man provflyga SK60-simulatorerna som används i delar av flygutbildningen. Avslutningsvis - vid den fjärde stationen är det ett besök i hangaren där kadetterna visar SK60 och de som vill får även provsitta. Studiebesöket börjar lida mot sitt slut och alla är nog rätt trötta efter en lång men riktigt rolig dag.

Nu väntar lite vila och förberedelser innan det är dags för avslutningsmiddag. Uppklädda och fina marscherar vi mot mässen där en riktigt god middag serveras. Det blir mycket glädje och skratt under kvällen medan vi leker lite lekar och kollar igenom bildspel från veckan. Trötta men glada drar sig alla så småningom tillbaka till sina logement för en sista natt i försvarets otroligt bekväma sängar.

Fredag den 1/11

Larmet tjuter som vanligt kl 06:00 men idag känns det motigt att kliva upp. Då

det är sista dagen så ska all lånad utrustning vårdas vilket betyder civil klädsel.

Efter frukost är det dags att börja vården, kängorna ska putsas och alla kläder ska vara rättvända med stängda dragkedjor. När utrustningen är packad är det dags för yrkesinformation från Försvarsmakten innan utrustningen ska lämnas tillbaka på förrådet.

Nu är det inte mycket av dagen kvar, bara städning av kasern och lunch. Efter lunch ställer vi upp för en sista uppställning i korridoren där vi tackar för veckan som varit och avslutar med nationalsången innan det är dags för transport till Linköpings resecentrum och hemresa.



KUNGAPARET GAV SVERIGEMIDDAG

för att uppmärksamma svenska insatser



FFK var representerade på Sverigemiddagen på Stockholms Slott fredagen den 20:e september genom Länsflygchefen i Halland, Björn Blommegård med fru Helén.

Sverigemiddag är en form av representationsmiddag på Kungliga slottet som infördes med anledning av Kungens 40 år på tronen år 2013. Det är den minst formella av alla de olika tillställningar som bjuds på slottet.

Det är landets landshövdingar som bjuder in representanterna från respektive län som de anser gjort en insats för länet under det gångna året.

Inbjudna gäster är representanter från kultur, näringsliv, utbildning, idrott och föreningsliv från Sveriges 21 län samt landets landshövdingar totalt ca. 180 gäster.

I samband med förra årets brandflygverksamhet blev FFK i Halland mycket uppmärksammas för våra insatser inte minst genom de bränder som vi var först med att upptäcka. Krisberedskapsdirektören i Halland, Niklas Nordgren, uppskattade våra insatser mycket.

Enligt vår landshövding, Lena Somestad, hade Halland under en tid 2018 den högsta brandrisken i hela Sverige.

Efter inledande mingel med bubbel i Bernadottegalleriet fick vi länsvis möjligheten att hälsa på och presentera oss för kungafamiljen som denna kvällen representerades av Kungaparet och Kronprinsessparet.

En god trerätters middag intogs i Vita Havet där undertecknad fick förmånen att sitta jämte kronprinsessan, dock inte som bordskavaljer. Övriga celebra gäster runt bordet var Västra Götalands läns landshövding Anders Danielsson, Styrelseordförande Kathrine Löfberg från Värmland, Fotbollsspelare Andreas Granqvist från Skåne, Regionchef Johan Eliases Ung Företagsamhet Västmanland, Dirigent Maria Goundorina Allmänna sången Uppsala

samt Krögare Elaine Asp Restaurangen Hävvi i Jämtlands län.

Kronprinsessan var mycket närvarande, kunnig och intresserad av var och en runt bordet samt varför just vi hade fått möjligheten att närvara på Sverigemiddagen. Intresset för FFK och FFK:s verksamhet var stor. Tiden gick otroligt fort med många intressanta diskussioner och skratt innan det blev dags att bryta borden.

Efter middagen intogs kaffe och avec i Bernadottegalleriet där det gavs tillfälle att mingla runt bland värdarna och de övriga

gästerna innan avslutningen efter en oförglömlig kväll.

För mer information och bilder (det rädde fotoförbud under festen): <https://www.kungahuset.se/kungafamiljen/aktuellahan-delser/aktuellt/kungaparetgavsverigemiddagforattuppmarksammasvenskainsat-ser.5.301d240016bc0f7bf952de2e.html>

Björn Blommegård
Länsflygchef FFK-N Halland



Länsflygchefen i Halland,
Björn Blommegård med fru Helén.
Foto: Simon Blommegård



*Vid denna tiden på året syns inte so-
len så mycket. Men på denna SAAB
Safir får den som planet glänsa.*

Foto: Dmitrij Karpenko

Digital utbildningsplattform

Under 2020 startar FFK upp ett nytt utbildningshjälpmedel för verksamheten. Vi har tillgång till Försvarsmaktens digitala utbildningsplattform - Försvarsmaktens itslearning.

Varför gör vi då detta? I samband med lanseringen av FFK:s nya manualer måste vi säkerställa att vi når så många medlemmar som möjligt inom relativt kort tid för utbildning i manualsystelet. Vi får även ett effektivt verktyg kopplat till den omfattande utbildningsverksamheten FFK har. I tillägg så har vi ökade krav på intern kontroll och uppföljning enligt EASA-regelverket.

FFK har ju en stor geografisk spridning bland våra medlemmar. Med hjälp av detta verktyget kan vi på ett effektivt och samlat sätt nå ut med utbildningsmaterial till er medlemmar.

Gällande utbildningen i FFK:s nya manualstruktur kommer det innebära att man skall gå igenom en digital utbildning för att kunna vara operativ för flygning. I slutet av utbildningen skall man svara på ett antal frågor som berör viktiga punkter i manualerna. När man genomfört kursen med godkänt resultat så är man "grön" igen för flygning. Missar man på frågorna så gör man om tills kunskapen är befäst och man blir godkänd.

Som ett första steg efter årsskiftet kommer det genomföras utbildning i manualsystelet för länsflygchefer, chefs-piloter och gruppchefer. Därefter genomför samtliga som skall vara operativa den digitala utbildningen. Utbildningen kan man antingen göra hemma på kam-maren med sin dator, eller så ordnar man en liten studiecirkel i flyggruppen/länet och gör kursen tillsammans. Dock så måste man få grönt ljus för att vara operativ. Det kommer finnas ett väl tilltaget tidsfönster för att genomföra kursen på och kursen beräknas ta 1–2 timmar att genomföra.

Vad gör man inte för att gradera upp sig till första klass.

En man behövde en uppgradering till första klass med förklaringen att han behövde komma bort från sin gravida fru och kunna koppla av. Mannens begäran ledde, inte så överraskande, till ett långt gräl med hustrun.



Svenskt elflygplan

19 stolar ombord. en räckvidd på 400 kilometer och etthundra procent eldrift. Det är planerna för svenska Heart Aerospace. Och den första prototypen ska vara uppe i luften under 2022.

- Vårt första flygplan ES-19 ska ta 19 passagerare och kunna flyga sträckor upp till 400 kilometer på batterier, tillräckligt för att trafikera en tredjedel av inrikestrafiken i Sverige, säger Anders Forslund vd och grundare av Heart Aerospace.

Att det är just ett regionalflygplan som är i fokus beror dels på utvecklingen av batteritekniken, dels på att de korta flygsträckorna står för merparten av flygtrafiken. I Sverige med långa avstånd är det alltså en tredjedel av alla flyglinjer som är kortare än 40 mil, på global nivå är 14 procent av alla flygningar max 40 mil. I ett än större perspektiv är 85 procent av alla flygningar i världen under 200 mil. Där är utvecklingen ännu inte men räckvidden på 40 mil som ES-19 ska klara intresserar

redan SAS, Norwegian, Icelandair, BRA och Wideröe som alla noggrant studerar utvecklingen. SAS, BRA och Wideröe har gjort en avsiktsförklaring som kan leda till köp av cirka 100 flygplan.

- Vi flyger idag ett antal rutter som är kortare än 400 km och som potentiellt kan ersättas med elflygplan av lämplig storlek. Därför är det här ett intressant projekt som vi självklart stöttar" säger Lars Andersen Resare, hållbarhetschef på SAS.

Skriver Flygtorget

ES-19
Antal stolar: 19
Räckvidd: 400 km
Marschhastighet: 400 km/t
MTOW: 8 600 kg
Längd: 17 meter
Kraftpaket: 4 stycken 400 kw
monterade i vingens framkant
Banbehov: 750 meter

FFK-FILM



Du har väl inte missat den nya filmen om FFK? Den finns tillgänglig på www.ffk.se. Filmen finns i två varianter, dels en kortvariant utan tal och så en mer beskrivande lite längre film.

Frivilliga Flygkåren i Framtiden

FFK:s styrelse har tillsatt en arbetsgrupp, strategigruppen, som fått i uppdrag att ta fram en plan för hur FFK skall förbereda sig för de behov som finns inom framtidens totalförsvaret. Målsättningen är att gruppen skall lämna en första rapport till FFK:s stämma i vår. Ett led i detta arbete är att fånga upp synpunkter och idéer från Länsflygavdelningarna.

Strategigruppen kommer under de-

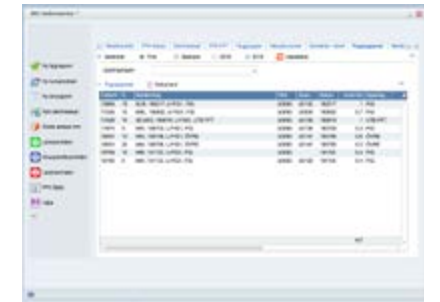
ceMBER skicka ut ett frågeformulär till Länsflygavdelningarna via Länsflygcheferna. Det är bra om ni i länsflygavdelningarna kan prata ihop er och lämna ett gemensamt svar via er Länsflygchef där alla verksamhetsgrenar inklusive ungdomsverksamheten kommit tilltals. Självklart är alla välkomna att komma med sina synpunkter kring FFK och framtiden. Med FFK menar vi hela FFK

FFK i Stockholm informerar

Numera har vi även den stora glädjen att ha Frivilliga Flygkåren - FFK - baserade på Skå. FFK med sina 2 500 medlemmar, varav över 800 är piloter, är en viktig del av svensk krisberedskap. Vi bad länsflygchefen för FFK i Stockholms län, Christer Dahlgren, berätta lite kort om verksamheten: FFK utför samhällsnyttig flygande verksamhet åt Försvarsmakten och åt det civila samhället. FFK i Stockholms län har cirka 80 personer placerade i någon av våra 10 flyggrupper runt om i länet (och även utanför beroende på flygplatssituationen i Stockholm). En av våra baseringar är på Skå där vi har en bod och där även vår egen PA-28 SE-ILG är placerad. Vi ut-

vecklar våra piloters flygande anpassat efter de krav som våra olika uppdragsgivare har. Uppfyller du våra grundkrav (bl. a 200 timmars flygtid eller 150 vid CPL) så finns möjlighet att vara med i någon av våra flyggrupper. Även om du inte kan vara med i en flygrupp är du alltid välkommen att vara medlem hos oss. Vi har rekryteringsträffar i centrala Stockholm, så hör gärna av dig till ab@ffk.se om du är intresserad.

Christer Dahlgren, Länsflygchef FFK
 Stockholms län



myWebLog och Pyramid

Det är viktigt att känna till att det inte finns någon koppling mellan myWebLog och Pyramid. Det innebär att vid FFK-flygning så är det primära verktyget Pyramid för att kontrollera status på flygplan.





ÖVNING HAVSÖRN 2019

"Havsörn 2019 är århundradets hittills största civila samverkansövning som märkbart ska bidra till att höja Sveriges krishanteringsförmåga generellt och förmågan att hantera konsekvenserna av en kärnteknisk olycka specifikt."
– Göran Enander, land-hövding i Uppsala län

Havsörn 2019

– kärnkraftsövning i Uppsala län

Vad är övning Havsörn?

Det finns tre kärnkraftslän i Sverige: Uppsala, Kalmar och Hallands län. Vartannat år genomförs en kärnkraftsövning i något av de tre länen och vart sjätte år är det därför Uppsalas tur att öva. I år anordnar Länsstyrelsen Uppsala län kärnkraftsövningen Havsörn 2019.

Havsörn 2019 är en viktig del i länsstyrelsens arbete med att utveckla och upprätthålla statliga räddningstjänstens förmåga att hantera konsekvenserna av en kärnteknisk olycka vid Forsmarks kärnkraftverk. Kärnkraftsövningen Havsörn 2019 pågår mellan den 16 oktober och den 3 december och består av fyra delövningar.

Syftet med Havsörn 2019 är bland annat:

- Att alla aktörer tillsammans övar på att kunna hantera en kärnteknisk olycka samt höja sin förmåga att uthålligt hantera större oförutsedda och oönskade händelser i samhället
- Att stärka länets förmåga att ta emot, stödja och samverka med internationella förstärkningsresurser, så kallat Host Nation Support (HNS)*
- Att sätta fokus på att öva ledning, samverkan och samordning samt utrymning
- Att öka kunskapen om civil beredskap hos boende i den inre beredskapzonen kring Forsmarks kärnkraftverk
- Att öka kunskapen generellt hos allmänheten kring civil beredskap

Vem planerar och ansvarar för Havsörn 2019?

Länsstyrelsen Uppsala län har det övergripande ansvaret för Havsörn 2019 och är övningsledare (ÖL). Hos varje deltagande aktör finns också en lokal övningsledare (LÖL), som

planerar den egna aktörens deltagande i övningen, det vill säga vad som ska övas, vem/ vilka som ska öva och i vilken omfattning.

Varför använder vi begreppet Havsörn om övningen?

Benämningen "Havsörn" har använts vid de senaste kärnkraftsövningarna som Uppsala län anordnat. Havsörnen är Upplands landskapsfågel och landskapsdjur. Havsörnen är dessutom Ålands landskapsfågel vilket passar bra då även Åland är med och övar.

Vilka är det som övar?

Samhällsaktörer, så som de åtta kommunerna, statliga myndigheter och organisationer, i länet övas allt från central till lokal nivå. Även de omkringliggande länen som Gävleborg, Dalarna och Stockholm deltar med flera aktörer. Det är aktörernas lednings- och beslutsnivåer som övar sin krisberedskapsorganisation.

I en av delövningarna, som sker i fält, deltar alla de fem nordiska länderna: Sverige, Norge, Danmark, Finland och Island. Det är första gången som hela Norden samlas för att gemensamt öva och tillsammans stärka förmåga och beredskap inför och efter en kärnkraftsolycka.

FN:s internationella atomenergiorgan (IAEA) kommer att medverka i Havsörn 2019 som internationell observatör.

Hur många deltar?

I nuläget har övningen totalt 75 deltagande aktörer från centrala förvaltningsmyndig-

heter och organisationer i sex län. Drygt 1 600 personer kommer att delta i de olika delövningarna. Antalet deltagare kan komma att ökas. I spelledningen och motspelsorganisationen som driver övningen framåt kommer minst 100 personer att delta.

Varför övar vi?

I maj 2017 fick Försvarsmakten och Myn-digheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i uppdrag av regeringen att främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret. Det innebär att förmågan för Sveriges civila försvar och landets totalförsvaret att hantera större oönskade händelser i samhället ska höjas.

Havsörn 2019 syftar till att alla deltagande aktörer gemensamt övar sin samlade förmåga att utveckla och stärka länets förmåga att hantera konsekvenserna av en kärnteknisk olycka.

Inriktningen och genomförandet ser annorlunda ut jämfört med tidigare kärnkraftsövningar, vilket bland annat beror på det omvärldsläge som Sverige befinner sig i. Bland annat läggs ett större fokus i årets övning på att öva länets uthållighet vid en större samhällsstörning.

Upplägget av övningen gör att flera av aktörerna ser Havsörn 2019 som en förberedande övning inför Totalförsvarsövningen nästa år (TFÖ 2020).

Aktörerna kommer att öva följande:

- Uthållighet
- Ledning och samordning
- Utrymning
- Samlad och gemensam lägesbild och en

- prioritering av samhällsviktiga verksamheter
- Information och kommunikation
- Förmågan att mäta och indikera joniserande strålning**
- Mottagande värdlandstöd (HNS)

Vilka är de fyra delövningarna i Havsörn 2019?

Delövning 1: Uppstartsövning, larmövning – den 16 oktober

Delövningens huvudsakliga syfte är att testa aktuella planverk och sambandsplaner. Delövningen ska säkerställa att rutiner och planer är korrekta. Det är skarpa larm som sker i övningen.

Delövning 2: Simuleringsövning under 36 timmar – den 23–24 oktober

Delövningen är en simuleringsövning som består av två huvuddelar – övande aktörer och ett motspel som spelar alla de aktörer som skulle förekomma i en verklig händelse och som inte deltar i övningen. Exempel på roller som motspelet kan ha är media, allmänhet och andra organisationer som inte deltar i övningen. De övande aktörerna har bara kontakt med varandra eller motspelet under övningen. Syftet med detta är att övningen ska ske under så realistiska former som möjligt.

Övningen pågår under 36 timmar för att testa uthållighet hos de organisationer som deltar på nationell, regional och lokal nivå. Viktiga fokusområden är att öva samverkan mellan deltagande organisationer, upprätta en samlad lägesbild och tillsammans skapa en gemensam inriktning för de åtgärder som vidtas, samt kommunicera gemensamma budskap.

Övningen innehåller även en realistisk utrymning av delar av bofasta i den inre beredskapzonen.

Delövning 3: Mät och indikeringsövning med värdlandstöd – den 29 oktober–1 november

I delövningen övas förmågan att genom indikering och mätning kartlägga vilka

områden som drabbats av nedfall av radioaktiva ämnen och hur höga nivåerna av joniserande strålning är i dessa områden. På så sätt går det att bedöma hur hög dos av joniserande strålning man skulle få per år om man vistades kontinuerligt i ett drabbat område. Utifrån dessa fakta kan man vidta olika skyddsåtgärder och rekommendationer.

Under den här delen av Havsörn 2019 deltar förutom från Sverige, även mätresurser i form av expertteam från Finland, Danmark, Norge och Island. Här övas förmågan till indikering och mätning samt att ta emot och samverka med internationella aktörer i fält vid strålningsmätning.

Delövningen kommer att ske på landsbygden i Östhammars och Tierps kommuner.

Delövning 4: Seminarieövning – den 3 december

Fokus i den sista delövningen ligger på hanteringen av de långsiktiga konsekvenser av ett utsläpp kopplat till livsmedelsproduktion utifrån regionalt perspektiv två månader efter nedfall.

Hur fungerar övningarna?

Det finns för varje delövning ett övningsmanus som i detalj beskriver scenariot steg för steg. Särskilt viktigt är detta i delövning två (36 timmars simuleringsövning) som ska genomföras så verklighetstroget som möjligt. Spelledningens uppgift är att styra över de övande aktörerna via det givna övningsmanuset. Övningen genomförs både på ledningsplatser och ute i fält.

Deltagande aktörer övar, förutom i fältövningarna, från sina ordinarie arbetsplatser eller krisledningsrum. Kontakten sker sinsemellan via alla tillgängliga kommunikationssystem bland annat via ett webbaserat informationssystem (WIS). WIS är ett nationellt system som underlättar för aktörer att dela information före, under och efter en samhällsstörning. Alla aktörer ska enkelt och effektivt kunna skapa sig en

helhetsbild av läget. Genom att använda sig av övningsportalen skapas en "övningsbubbla" vilket säkerställer att övning och verklighet inte blandas.

Hur påverkar övningen invånarna i länet?

För en större allmänhet kommer inte övningen att märkas av. I Östhammars kommun särskilt i området kring Forsmark och den inre beredskapzonen, kommer emellertid en del av invånarna att beröras av övningen, framför allt när det gäller delövning två.

Vad händer efter övningen?

När Havsörn 2019 är avslutad i december sker en stor utvärdering av hela kärnkraftsövningen. Särskilda utvärderare är utsedda på såväl lokal som övergripande nivå. En rapport kommer att sammanställas, vilken kan användas som ett underlag för vidareutveckling i syfte att ytterligare stärka länets kärnenergiberedskap.

Vad är målet med övningen?

Målet är att förbereda länet och alla medverkande aktörer för olika typer av allvarliga samhällshändelser och störningar. Samt att öva och stärka länsstyrelsens förmåga att bedriva statlig räddningstjänst vid ett radiologiskt utsläpp.

Ju mer de deltagande aktörerna övar samordning och ledning, desto bättre rustat är samhället om en allvarlig samhällsstörning inträffar. Målsättningen är att samhällets aktörer gemensamt förmår skapa trygghet, upprätthålla säkerheten och stå för en verkkningsfull hantering av samhällsstörningar i vardag, under kris och vid höjd beredskap.

**Host Nation Support (HNS), eller så kallat värdlandstöd, kan erhållas när ett lands egna resurser inte räcker till och det behöver be om hjälp/stöd från utlandet för att hantera en stor samhällsstörning. HNS är civilt eller militärt stöd som ett värdland ger utländska styrkor inom sitt territorium. Begreppet används som stöd som ges i fredstid, kris eller krig.*

***Joniserande strålning är strålning med hög energi som har förmågan att slita loss elektroner från atomkärnor och därmed bilda joner. Joniserande strålning finns överallt omkring oss i form av den så kallade bakgrundsstrålningen. Bakgrundsstrålningen kommer från den egna kroppen, marken och rymden. Utöver bakgrundsstrålningen utsätts vi för strålning från radon i bostäder, industri, läkarundersökningar och behandlingar.*



ÖVNING HAVSÖRN 2019

Medverkande aktörer Havsörn 2019 - kärn-
kraftsövning

Uppsala län

Länsstyrelsen Uppsala län
Attunda Brandkår
Forsmarks Kraftgrupp
Forsvarsmakten, mellersta
militärregionen
Forsvarsmakten Psy.Ops.
Livsmedelsverket
Polisen Region Mitt
Region Uppsala
Upplands Krisstödsförbund
Uppsala Brandförsvär
Enköpings kommun
Heby kommun
Håbo kommun
Knivsta kommun
Tierps kommun
Uppsala kommun
Älvkarleby kommun
Östhammars kommun
Statens ämbetsverk Åland

Gävleborgs län

Gävle kommun
Länsstyrelsen Gävleborg

Stockholms län

Norrtälje Räddningstjänst
Samverkan Stockholmsregionen (SSR
36 st)

Övriga länsstyrelser

Länsstyrelsen Dalarna
Länsstyrelsen Kalmar
Länsstyrelsen Halland
Länsstyrelsen Stockholm

Frivilligorganisationer

Frivilliga flygkåren
Roslagens sjövärnsskår
Svenska Sjöräddningssällskapet

Centrala förvaltningsmyndigheter

(övriga)

Jordbruksverket
Kustbevakningen
Polismyndigheten NOA
SOS Alarm
Sjöfartsverket
Svenska kraftnät
Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)
Sveriges radio sändningsledning/P4
Uppland
Säkerhetspolisen (SÄPO)
Trafikverket/Färjediet

*75 deltagande aktörer som skrivit under
ambitionsdokumentet för Havsörn 2019*

Nordiskt deltagande

Danmark
Finland
Island
Norge

Internationellt deltagande

FN:s internationella atomenergiorgan
(IAEA)

Kontaktlista till deltagande aktörer i övning
Havsörn 2019

Länsstyrelsen Uppsala län

Cecilia Irefalk
Pressansvarig kommunikatörer
010-223 33 26
cecilia.irefalk@lansstyrelsen.se

Gudrun Orava
Kriskommunikatör
010-223 34 80
gudrun.orava@lansstyrelsen.se

Forsmarks kärnkraftverk

Anna Ek
Stf presschef
0727-182 802
eka@forsmark.vattenfall.se

Strålsäkerhetsmyndigheten

Caroline Falkengren
Kommunikationsstrateg
073- 202 35 19
caroline.falkengren@ssm.se

Polisen Region Mitt

Lisa Sannervik
Presstalesperson
010-567 70 37

Tierps kommun

Anders Badner
Kommunikationsstrateg
070 – 086 87 66
anders.badner@tierp.se

Östhammars kommun

Theresé Herrgård
Kommunikatör
072-226 56 86
therese.herrgard@osthammar.se

Region Uppsala

Jessica Elgenstierna
Presschef
070-611 39 51
jessica.elgenstierna@region uppsala.se

Sture Jonsson
Presschef, UL
018-611 19 08
sture.jonsson@ul.se



GOD RAPPORTERINGSKULTUR

I det arbete FFK nu går in i vill jag som Safety Manager slå ett slag för rapporteringsförfordning, Eu Regulation 376/2014, i Article 4 Mandatory Reporting som gäller alla flygande, även oss inom FFK och där står följande under:

Obligatorisk rapportering

1. Händelser som kan utgöra en betydande risk för flygsäkerheten och som omfattas av följande kategorier skall rapporteras av de personer som anges i punkt 6 inom ramen för systemen för obligatorisk rapportering enligt denna artikel:

a) Händelser som rör driften av ett luftfartyg, såsom:

- i) kollisionsrelaterade händelser,
- ii) start- och landningsrelaterade händelser
- iii) bränslerelaterade händelser
- iv) händelser under flygningen
- v) kommunikationsrelaterade händelser
- vi) händelser som rör personskador, nödsituationer och andra kritiska situationer,
- vii) arbetsförmögen besättning och andra händelser som rör besättningen,
- viii) väderförhållanden eller säkerhetsrelaterade händelser.

b) Händelser som rör tekniska förhållanden, underhåll och reparation av ett luftfartyg, såsom:

- i) strukturella defekter
- ii) systemfel
- iii) problem beträffande underhåll och reparation

iv) framdrivningsproblem (t.ex. motorer, propellrar och rotorsystem), och problem med reservkrafts aggregat.

c) Händelser som rör flygtrafiktjänster och tillhörande anordningar, såsom:

- i) kollisioner, nästan kollisioner eller potentiella kollisioner,
- ii) händelser som är specifika för flygledningstjänsten eller flygtrafiktjänsten,
- iii) driftshändelser inom flygledningstjänsten eller flygtrafiktjänsten.

Så, som jag tidigare sagt och jag ber om igen, skriv avvikelser på det som du tycker är avvikande från normer, manualer, processer osv. Jag ser din avvikelse som en GÅVA för att förbättra verksamheten så vi har alla förutsättningar för att lyckas förhindra en normglidning om vi är öppna, ärliga och arbetar TILLSAMMANS för att:

- Din kultur och ditt beteende bestämmer vad vi anser vara viktigt;
- Din kultur och ditt beteende bestämmer vad vi ser som normalt och acceptabelt;
- Ditt beteende är den viktigaste komponenten i ett framgångsrikt flygsäkerhetsarbete.

PG
Safety Manager FFK

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 dom - men vilka är dom andra?

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

Gemensamt för organisationerna är att vi rekryterar och utbildar frivilliga för en mängd olika uppgifter och specialistbefattningar för totalförsvaret - dvs det militära försvaret och civila försvaret. Vad vi skall träna på och vilka uppgifter vi 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 dom frivilliga försvarsorganisationerna kan du finna på t.ex. www.msb.se, www.forsvarsmakten.se, www.friviligutbildning.se.

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



Civilförsvarsförbundet
www.civil.se



Bilkåren



Bilkåren rekryterar och utbildar fordonsförare och logistikpersonal till Sveriges totalförsvar, dvs både till det militära och civila försvaret och krisberedskapen. Våra medlemmars engagemang bidrar till viktiga samhällsfunktioner inom transport och logistik.

Transporter är en avgörande faktor när det gäller att lösa kriser. Vilken typ av kris eller allvarlig händelse som helst; livsmedelsbrist, elbortfall, dricksvattenproblematik, väpnat angrepp, epidemier eller skogsbrand, kommer att kräva transporter.

Bilkåren har rekryterings- och utbildningsansvar för ca 1300 förarbefattningar i Hemvärnet, främst bandvagns- och last-

bils/terrängbilsförare. Vi ska också börja rekrytera och utbilda frivilliga förare till andra delar av Försvarsmakten, bland annat Flygvapnet och Logistikenheter.

Förutom vårt militära ben så har vi ett stort civilt ben där vi samverkar med en rad statliga myndigheter, tex Svenska Kraftnät, Trafikverket, Polismyndigheten, Energimyndigheten och en rad länsstyrel-

ser. Även på den civila sidan handlar det oftast om förare, men vi utbildar också elverksoperatörer, logistik och ledningspersonal för Motor- och Transportenheter.

Bilkåren var från början en organisation för bara kvinnor, men är sedan tio år öppen för både kvinnor och män. Vi har ca 4400 medlemmar som är med i någon av våra 50 kårer runtom i landet. Vår lokala

kårverksamhet är en viktig del av vår verksamhet genom att det engagerar och aktiverar både gamla och nya medlemmar, med eller utan avtal. Varje kår formar sin egen verksamhet utifrån sina medlemmar och aktiviteterna i kårerna varierar. Kårverksamheten är en viktig del för att stärka gemenskapen i kåren och öka kunskapen och engagemanget bland medlemmarna.

Som frivillig försvarsorganisation har vi ett självklart uppdrag att också jobba med totalförsvarsinformation, både till våra medlemmar och allmänheten. Förutom det har vi ett självpåtaget uppdrag som finns med i vår ändamålsparagraf; trafiksäkerhet. För oss hänger motor- och fordonsintresset ihop med att arbeta för en ökad trafiksäkerhet. Det handlar om kunskaper och attityder och att vara rädd om sig själv och andra.

Om du vill läsa mer oss och vår verksamhet så rekommenderar vi både vår hemsida www.bilkaren.se och våra olika sociala mediekkanaler; @bilkaristen på Instagram, @bilkarist på Twitter och givetvis också på Facebook.

Eva Blomqvist



BILKÅREN

Den första bilkåren bildades i Göteborg 1939, då var organisationen endast öppen för kvinnor. Sedan 2009 är Bilkåren öppen för både män och kvinnor.

Idag består riksorganisationen av 50 lokala/regionala bilkårer som har ca 4400 medlemmar tillsammans.

Förutom uppgifterna om rekrytering/utbildning till totalförsvaret och totalförsvarsinformation jobbar Bilkåren med trafiksäkerhetsfrågor. Bilkåren har uppdrag både i Försvarsmakten och en rad civila myndigheter.

Sedan 2018 har Bilkåren delat ordförandeskap där Inger Karlsson och Ingela Kronlund delar ansvaret. Bilkårens kansli ligger i Stockholm och leds av generalsekretären Eva Blomqvist.





Civilförsvarsförbundet

– en del av den civila krisberedskapen



Sveriges Civilförsvarsförbund är en ideell, demokratisk och rikstäckande frivilligorganisation. Förbundet är partipolitiskt och religiöst obundet. Förbundets mål är säkerhetsmedvetna människor, som genom sitt agerande stöder såväl individen som samhället. Förbundet verkar för att stärka demokratin och människovärdet samt bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Värdegrunden genomsyrar all vår verksamhet – omtanke, säkerhet, ansvar, kunskap, meningsfullhet, respekt, mod och hopp.

Civilförsvarsförbundet utbildar

Vi ökar ditt riskmedvetande. På våra kurser lär du dig förebygga olyckor och klara krislägen, så som längre elavbrott, förorenat dricksvatten, en tids isolering och andra nödsituationer. Varje hushåll bör göra sin egen risk- och sårbarhetsanalys. Ju mer vi är förberedda och ju mer vi kan om hot och risker, desto bättre klarar vi oss – både som individer och tillsammans.

Utbildning till allmänheten utför vi på uppdrag av Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB).

2018 utbildades mer än 22 000 personer i hemberedskap och utöver detta valde många att även utbilda sig i Säkrare Seniorer, Säkrare Barn och Första Hjälpen med HLR.

Civilförsvarsförbundet informerar

Vi ger tips och råd om säkerhet i vardagen. Är du väl förberedd i vardagen klarar du även kriser. Mycket kan förebyggas med enkla medel. En del av tipsen hittar du på vår webbplats.

Under Krisberedskapsveckan (KBV) 2019 genomförde civilförsvarsföreningarna ca 140 aktiviteter runt om i landet. Utöver KBV medverkar civilförsvarsför-

bundets medlemmar vid många aktiviteter och arrangemang som sker på lokal nivå och ofta i samverkan med övriga Frivilliga Försvarsorganisationer (FFO:er) eller andra ideella organisationer och föreningar.

Civilförsvarsförbundet är också engagerade i flera organisationer såsom 'Forum – Idéburna organisationer med social inriktning', 'Svenska rådet för hjärt-lungräddning', och 'Centralförbundet Folk och Försvar' och deltar i 'Frivilliga försvarsorganisationers samarbetskommitté, FOS'.

Civilförsvarsförbundet hjälper

Frivilliga Resursgruppen (FRG) finns som extra resurs vid olyckor och kriser i samhället. I en FRG ingår personer från olika frivilligorganisationer som tillsammans bidrar till en bred kompetens. Civilförsvarsförbundet utvecklar och planerar utbildningskonceptet för FRG. Lokalt genomförs grundutbildning av FRG-medlemmarna. Dessa kan sedan fortbildas via

de centrala utbildningarna som erbjuds ex 'FRG-ledarskap', 'Kriskommunikation' och 'Stabskunskap för FRG'. Som stöd till FRG har vi resursregistret MAX. MAX ger svar på vilka kompetenser och vilket material som finns registrerat att använda på en ort vid en kris.

I dagsläget finns FRG i drygt hälften av landets kommuner och utbildning pågår kontinuerligt. FRG utvecklar vi samverkan med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)

Landets FRG:er blir aktiverade vid både små och stora händelser. Till exempel de stora skogsbränderna 2014 och 2018 men även vid flyktingsituationen 2015 aktiverades många resursgrupper.

Med hjälp av Civilförsvarsförbundets lokalföreningar och sponsorer placerar vi ut hjärtstartare runt om i Sverige. Vi vill att det ska finnas minst en hjärtstartare tillgänglig på platser där många människor rör sig.

Att vara medlem i Civilförsvarsförbundet ger möjlighet till personlig utveckling

CIVILFÖRSVARSFÖRBUNDET

- Grundades 1937.
- Ca 15 000 medlemmar.
- Organiserade i 21 distrikt, 184 föreningar.
- Förbundsordförande: Georgios Kontorinis
- Generalsekreterare: Tomas Warberg

och utökad kompetens. Det är också ett uttryck för ett samhälleligt ansvarstagande. Genom att hjälpa varandra hjälper vi oss själva.



Förkortningar inom FFK

– Listan ingår i FFK OM-A

Abbreviation	Definition
AM	Accountable Manger, verksamhetsansvarig
ARC	Airworthiness Review Certificate, utfärdas av en CAMO.
BOF	Beslut om Flygning
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organization. Organisation som ansvarar för luftvärdigheten i en kontrollerad miljö. Utfärdar ARC.
CMM	Compliance Monitoring Manager
CPIL	Chefpilot, Flygoperativt ansvarig för verksamheten i en länsflygavdelning.
CRM	Crew Resource Management eller Company Resource Managemet är en filosofi för att samordna alla resurser i ett företag eller besättning för att uppnå ett gemensamt mål.
FIG	Flyg-informationsgrupp
HVG	Hemvärns-flyggrupp
KC	Kårchef, verksamhetsansvarig
JRCC	Joint Rescue Co-ordination Centre, operativa ledningen av räddningsinsatser för sjö- och flyg-räddning.
LfCh	Länsflygchef, administrativt och ekonomiskt ansvarig för länsflygavdelningens verksamhet och utveckling.
NPFO	Nominated Person Flight Operation
NPCA	Nominated Person Continuous Airworthiness
NPCT	Nominated Person Crew Training
NPGO	Nominated Person Ground Operations
OHB	Organisation Handbook
OM-A	Operational Manual Part-A, General/Basic Information, Requirements and Operations
OM-B	Operational Manual Part-B, Aircraft Type Operating Procedures and Requirements
OM-C	Operational Manual Part-C, Route and Aerodrome Instructions
OM-D	Operational Manual Part-D, Training Manual
RG	Resursgrupp
SAG	Safety Action Group
SIG	Sjöinformations flyggrupp
SHK	Statens Haverikommission
SOP	Standard Operating Procedures
SM	Safety Manager
SMS	Safety Management System
SRB	Safety Review Board
YP	Young Pilots
QM	Quality Manager

Is och frost på flygplan

- en dödlig fara?

Isbildning har genom åren orsakat många haverier inom allmänflyget. Trafikflyget är också drabbat. De flesta haverierna är helt onödiga. I denna artikel ska jag förklara varför det är farligt att flyga under isbildningsförhållanden.

Tidiga erfarenheter

Flygets pionjärer råkade ut för isbildning, till exempel Charles Lindberg som råkade ut för isbildning under sin flygning över Atlanten år 1927. Den svenske pionjären Albin Ahrenberg drabbades på 1930-talet. Redan på 1930-talet visste man att all snö, is och frost ska tas bort från flygplanet före start. Man hade också noterat att redan enbart lite snö, is och frost kunde få allvarliga konsekvenser.

Många haverier har orsakats av isbildning, även i Sverige. Den 4 december 1969 havererade en Jet Commander vid start med rimfrost från Bromma flygplats. Den 15 januari 1977 havererade en Vickers Viscount under inflygning till Bromma. Orsak: Stabilisatorstall. Några år tidigare hade Linjeflyg haft ett tillbud med en Convair Metropolitan vid utfällning av klaff. Omedelbar infällning av klaffen gjorde att ett haveri kunde undvikas. Enligt vad piloten berättade för mig så skrek han till styrman: "In med klaffen för helvete". Samma gamla haveriorsaker återkommer. Man undrar varför?

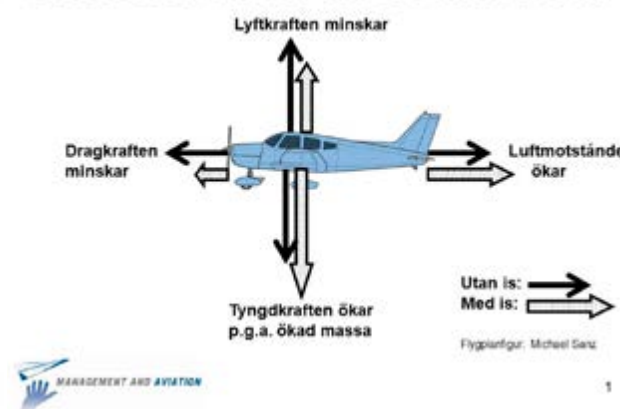
Inverkan

Snö, is, frost och underkylt regn kan påverka flygplanet på marken, under flygning eller efter flygning. Is bildas vanligen när underkylt vatten träffar planet.

Is och frost inverkar på (1) vingens och stabilisatorns maximala lyftkraft som minskar, (2) stabilitet och styrning som försämras, (3) luftmotståndet som ökar, (4) dragkraften som minskar, (5) massan som ökar samt (6) funktion hos nödvändiga system som försämras.

Några konsekvenser av is och frost visas grafiskt i figur 1 till vänster.

Konsekvenser av is och frost



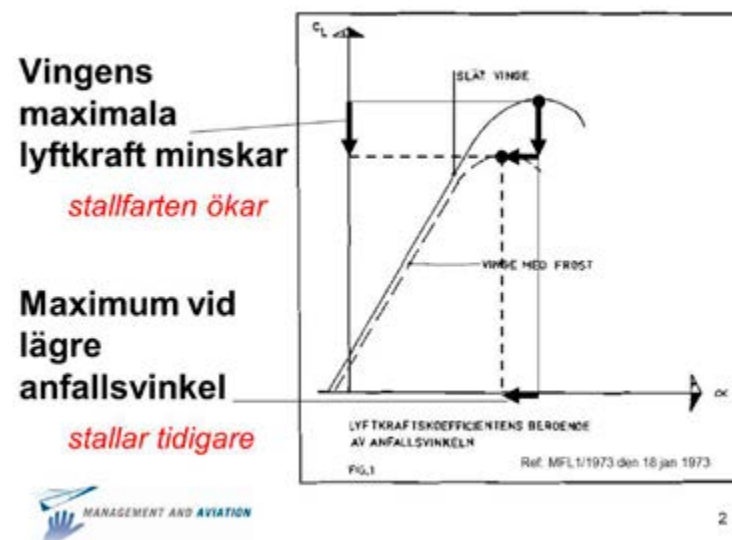
Hur blir inverkan för mig som pilot? Jo, (1) stallfarten ökar, (2) stall utan stallvarning och vid högre fart/lägre anfallsvinkel, (3) stabilisatorstall – speciellt vid utfällning av klaff, (4) ändrade flygegenskaper vid till exempel stall, (5) motståndet ökar – sämre prestanda samt (6) farten minskar – kan inte behålla höjden.

Vingens lyftkraft som funktion av anfallsvinkeln visas grafiskt i figur 2 till höger.

Som framgår av figuren minskar en vinges maximala lyftkraft. Därför ökar stallfarten. Vidare uppnås maximal lyftkraft tidigare, dvs. vid lägre anfallsvinkel. Därför kan ditt flygplan ställa utan att den normala stallvarningen fungerar.

Vid utfällning av klaffar och landställ uppstår vanligen ett nossänkande moment. Då kan det bli bråttom att ta in klaffen för att undvika stabilisatorstall.

Kraft- och momentjämvikt vid utfällning av klaff framgår grafiskt av figur 3 nedan.



Rimfrost ökar stallfarten och startsträckan dramatiskt. Provflygaren Ove Dahlén beskriver detta i ett brev till Flygtekniska Försöksanstalten den tredje februari 1970. I brevet beskriver Ove Dahlén att lättningfarten vid en provflygning med ett plan av typ MFI-10 Vipan ökade dramatiskt, från normalt 85 km/h till 115 km/h. Han beskriver avslutningsvis att provet "... klart reflekterar den svåra inverkan rimfrostbildning kan ha på ett litet flygplans startprestanda och stallfart."

Påverkan

Hur påverkas jag och mitt flygande? Jo, (1) längre startsträcka – start kan vara omöjlig, stall vid lättning, (2) högre landningsfart – längre landningssträcka, (3) motorn/motorerna stannar, (4) kan inte fälla ut landställ, (5) bromsar fryser fast i luften inför landning.

Du har blivit provflygare! Är du redo?

Vad kan jag göra som pilot? Det är säkrast att lära av andras erfarenheter. Följa etablerade rutiner och erfarenheter. Följa gällande bestämmelser är ett annat gott råd. De bygger sammantaget på hundratals, ja rent av tusentals, haverier, många av dem med dödlig utgång.

Gammalt talesätt

Ett gammalt talesätt lyder som följer:

Det är bättre att vara på marken och längta upp än att vara uppe i luften och längta ner.

Före flygning

Bäst är det med förebyggande åtgärder. Nedan följer några exempel innan du startar din flygning. (1) Har jag rätt attityd och respekt? (2) Kolla väder noga före start. (3) De-icing före start. (4) Starta alltid med rent flygplan. (5) Undvika områden med isbildning samt (6) vara beredd på väderförsämring.

Under flygning

Vad kan jag göra under flygningen? Några exempel följer nedan. (1) Vara beredd på stall utan stallvarning och med rollstörning. (2) Vara beredd på ändrade flygegenskaper. (3) Flyga med högre fart än vanligt, speciellt vid start och landning. (4) Vara beredd på stabilisatorstall. (5) Begränsa användning av klaff. **Ingen klaff alls om du inte vet att stabilisatorn är isfri.** (6) Inte öka klaffutslag på låg höjd, t.ex. kort final. (7) Autopiloten kan dölja försämrade flygegenskaper. (8) Planera för utväg vid oförmodad isbildning samt (9) använd eventuella gummibelägg redan vid små påslag av is (ref. NTSB Safety Alert SA-014 December 2008).

VMC-flygning

Is kan ställa till med problem även under VMC-förhållanden, se följande. (1) Förgasaris (även på sommaren ...), (2) frost och snö på marken samt (3) underkyld ne-

derbörd i VMC under moln (!). Underkyld regn ger ofta mycket svår isbildning.

Säkerheten beror på dig

Hur beror säkerheten på dig och flygplanet? (1) Är du utbildad för planering och beslutsfattande vid flygning med is och frost? (2) Är flygplanet utrustat och godkänt för flygning i känd isbildning? (3) Fungerar all utrustning? (4) Kan du använda aktuell utrustning och vet du planets begränsningar? (5) Kommer du att använda utrustningen? (6) Har du tillgång till underlag som visar och tar hänsyn till försämrade prestanda med is på flygplanet? (7) Ditt beslut om eventuell flygning och beredskap för ändrad planering före och under flygningen ska bygga på en sund bedömning av din och flygplanets förmåga att hantera förekomst av isbildning.

Nationella regler

För dig som flyger enligt nationella regler i Sverige gäller följande bestämmelser.

(1) Om flygning avses utföras under kända eller förutsedda isbildningsförhållanden måste flygplanet vara certifierat och försett med utrustning för flygning under sådana förhållanden. Om tillverkaren för flygplanstypen i flyghandboken anvisat utbildning gällande flygning i isbildningsförhållanden skall piloten ha genomgått denna. (LFS 2007:58, 27 §).

(2) Start får inte ske med is, rimfrost eller snö på flygplanet om det inte är tillåtet enligt underhålls- eller flyghandboken för flygplanstypen. (LFS 2007:58, 28 §).

Gällande EASA-regler

Nu gällande EASA-bestämmelser för allmänflyget (NCO OP 165 och 170) reglerar vad du som pilot ska göra.

NCO.OP.165 Ice and other contaminants — ground procedures. The pilot-in-command shall only commence take-off if the aircraft is clear of any deposit that might adversely affect the performance or controllability of the aircraft, except as permitted in the AFM.

NCO.OP.170 Ice and other contaminants — flight procedures. (a) The pilot-in-command shall only commence a flight or intentionally fly into expected or actual icing conditions if the aircraft is certified and equipped to cope with such conditions as referred to in 2.a.5 of Annex IV to Regulation (EC) No 216/2008 samt (b) If icing exceeds the intensity of icing for which the aircraft is certified or if an aircraft not certified for flight in known icing conditions encounters icing, the pilot-in-command shall exit the icing conditions without delay, by a change of level and/or route, and if necessary by declaring an emergency to ATC.

GM1 NCO.OP.170(b) Ice and other contaminants — flight procedures. KNOWN ICING CONDITIONS: Known icing conditions are conditions where actual ice is observed visually to be on the aircraft by the pilot or identified by on-board sensors.

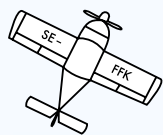
Dödlig fara?

Tillbaka till den inledande frågan: Is och frost på flygplan - en dödlig fara? Efter att ha studerat ämnet blir mitt svar: Ja!

Sven Antvik

PS: Vill du veta mer om detta viktiga och intressanta ämne? Då kan du köpa min nyligen utgivna bok. DS





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 webbutik (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