FFK NYTT

Frivilliga Flygkårens Medlemstidning

Nummer 4 - December 2021

MANAGEMENT SYSTEM?

AVANCERAD SAR

I AM ONLY HUMAN

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

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

FFK Kårstab
Hässlögatan 20
721 31 Västerås
Telefon vxl 021-440 33 00
Mail: karstaben@ffk.se
Hemsida: ffk.se
Org.nr.: 802013-7306

Styrelsen har sitt säte i Västerås

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

8

18

22

I DETTA NUMMER

3 Kårchefen har ordet
4 Aktuellt från kårstaben
6 Flygchefen har ordet
7 CRM I FFK
8 Utbildning i avancerad SAR
12 Ordförande har ordet
13 Ledningssystem
18 FFK Ungdom
20 Lite blandat
22 Bilden
24 Utbildning
26 Flygsäkerhet

Foto omslag: Dmitrij Karpenko

MILJÖMÄRKT
TRYCKSAK
3041 0417

KÅRCHEFEN HAR ORDET

Snart lägrar sig julefriden över land och rike efter ännu ett ovanligt år. Att hålla avstånd, snabbt bestämma sig för variant av handskakning man skall välja, ladda ner vaccinationsintyg, mm. har plötsligt blivit normala aktiviteter i vardagen. Människan är en fantastisk varelse med hög anpassningsförmåga och vi klarar många gånger mer än vad vi tror. Det vi är mindre bra på är att se långsamma förlopp och förändringar.

En rad förändringsarbeten pågår inom FFK:s organisation för att utveckla verksamheten för att möta upp framtidens krav och behov från våra uppdragsgivare. En del förändringar genomförs relativt snabbt, medan andra pågår under längre tid. Arbetet med övergången till en ny flygoperativ organisation har pågått en längre tid och fortskrider framåt där vi hela tiden tar nya steg. T.ex. tillför vi mer resurser inom ledningsstrukturen nu under vintern, vi arbetar med en vidareutveckling av händelserapportsystemet och vi genomför större revisioner av verksamhetens manualsystem. Under hösten har det genomförts interna audits (verksamhetskontroller) av Organisation Handbook (OHB) och OM-A. Resultaten av dessa genererar förändringar och förbättringar av manualsystemet.

FFK styrelse har sedan i våras bedrivit en rad större arbeten med att se över våra stadgar, värdegrund, organisation, ekonomisk styrning, utbildning av medlemmar med ledande befattning och hela verksamhetens kommunikationsstrategi. Delar av dessa arbeten är sprungna ur styrelsens strategigrupps rapport om hur verksamheten och organisationen skall se ut på längre sikt. Strategigruppens arbete startade 2019 som ett resultat av ett MSB-uppdrag Långsiktig strategisk planering för frivilliga försvarsorganisationer som i sin tur startade redan 2018. Långsamt framåt mot en långsiktigt robust verksamhet.

De arbeten som genomförs för att utveckla FFK:s verksamhet och organisation för att möta framtiden måste givetvis takta med arbetet våra uppdragsgivare genomför. Under de senaste åren har bl.a. Försvarsberedningen släppt rapporterna *Värnkraft* som beskriver inriktningar av säkerhetspolitiken och utformningen av det militära försvaret. *Motståndskraft* handlar om inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret. Rapporten *Handlingskraft* som är framtagen gemensamt av Försvarsmakten och MSB är en handlingsplan för att främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret 2021–2025.

Klimatförändringarna är ett annat långsamt förlopp som är svåröverskådligt för en lekman. Vi har på senare år upplevt varmare somrar med ökad mängd skogsbränder pga. torkan. Vi ser andra ytterligheter som i augusti i år när det föll 160 mm regn på ett dygn i Gävle och samma månad upplevde platser i Västergötland sin torraste augusti sedan 1996. Väderpendlingarna kan man skymta i FFK:s flygtidsstatistik. Torr sommar - mycket skogsbrandsbevakning. Blöt vår - spaning över höga flöden i vattendrag, m.m. Oavsett så kan vi konstatera att behovet av lägesbilder och spaning från luften beroende på väderhändelser troligen långsamt ökar.

Coronapandemin har hängt över världen sedan mars 2020 och pågår i detta nu. En global långsam kris som troligen för många är svår att greppa. Hur förhåller man sig till något potentiellt hälsofarligt som alla talar om som inte syns när man går till matbutiken eller frisören. Dag efter dag efter dag suddar man till slut ut förnimmelsen av hur långsam händelsen är. Dagarna flyter samman.

Andra långsamma förlopp och förändringar som jag kommer att tänka på är t.ex. informationspåverkan och andra påverkansoperationer. Någon aktör med ett egensyfte som över tid försöker påverka opinionen till sin egen fördel. Genom små händelser, situationer, texter och artiklar över tid kan man påverka i en önskad riktning, och just för att det pågår långsamt så blir mönstret svårt att se.

Genom att samverka på olika plan mellan organisationer, myndigheter och andra verksamheter ökar möjligheten till kontroll och överblick av de långsamma förloppen. Händelser över tid ger en möjlig trend. När man ser trenden agerar man och genomför de anpassningar och förändringar som behövs. Lite grann som ett kursgyro i flygmaskinen som sakta vandrar sina 15°/timme utan att det syns så tydligt. Gör man inte korrigeringar av kursgyrot längs med rutten så missar man målet.

Även små steg i rätt riktning för vårt lands och omvärlds bästa tar oss till målet, om än något långsammare än sjumilakliv.

Avslutningsvis vill jag rikta ett stort tack för all tid och värdefullt arbete som ni medlemmar lagt ned på FFK:s verksamhet under det gångna 2021. Vi har tillsammans tagit oss igenom ännu ett annorlunda år! Jag önskar er alla en lugn, långsam och fridfull julhelg!

God Jul & Gott Nytt år!

Thomas Alexandersson
FFK Kårchef

AKTUELLT FRÅN KÅRSTABEN

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

Hej! Sist jag presenterade mig i FFK-Nytt var i Nummer 4 – December 2018. Då tillträdde jag som tillförordnad ungdomsansvarig och inledde min text med hur hösten kommer med förändringar, både utanför fönstret och på Kårstaben.

Även nu, tre år senare, fortsätter hösten med tema förändring. Den 1 december blir jag nämligen en del av den flygoperativa avdelningen, och kommer som ställföreträdande flygchef att stötta Lars-Göran i arbetet med FFK:s flygoperativa frågor.

Kort om mig. Jag är född och uppvuxen i Falun, nu boende i Västerås, och spenderar gärna min lediga tid i skog och mark eller på sjön. Vad gäller min bakgrund inom flyget startade min FFK-resa i ungdomsverksamheten hemma i Dalarna 2010 och jag har sedan dess varit engagerad i organisationen på olika sätt. Min flygande resa började för snart 10 år sedan när jag började flyga motorseglare i Avesta Segelflygklubb. 2017 flyttade jag till Västerås för att utbilda mig till kommersiell pilot och sedermera även flyg- och teoriinstruktör, vilket jag har arbetat med sedan våren 2019. Jag utbildar nu, bortsett från i olika teoriämnen, i VFR- och IFR-flygning på en- och tvåmotorflygmaskiner samt i simulator. På flygskolan har jag även haft olika markbundna arbetsuppgifter parallellt med flygning och teori, bland annat som delansvarig för den teoriutbildning som bedrivs. Sommaren 2021 påbörjade jag också ett säsongsarbete där jag flyger geofysiska mätningar på 60 meters höjd i en Twin Commander 500S.

Min förhoppning och målbild kring min nya roll är att vara mycket ute i verksamheten. Jag vill delta på övningar och träffar för att kunna ta del av tankar och idéer kring hur vi tillsammans kan utveckla FFK. Jag ser verkligen fram emot att fortsätta lära känna FFK som organisation och stötta den viktiga verksamhet som vi tillsammans bedriver runt om i vårt avlånga land.

Vi ses!

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 2021 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 2021 130-939 kr/dag. Dagpenningbeloppet per dag räknas ut genom följande formel: SGI x 0,9 / 365 = 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 utläggen 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 kurs- start, annars debiteras eleven anmälningsavgiften. Undantag ges vid sjukdom eller nyanställning som då måste styrkas med intyg.

Personalförändringar på kårstaben.
Anders Bergqvist är anställd som vikarie för Natalia Brink för att hantera inkomna flygrapporter i Pyramid. Natalia är föräldraledig från oktober 2021 och ungefär ett år framåt. Många av er känner säkert igen Anders som vanligtvis tillhör FFK:s flyglärarkår. Anders fortsätter även att bistå skolavdelningen både som lärare och med arbetet kring nya utbildningshandböcker. Välkommen ombord.

KONSULTER FÖR FFK

PG
SAFETY MANAGER (SMD / COMPLIANCE MONITORING MANAGER (CMM)

TOMMY
ANSVARIG RSU, VICE ORDFÖRANDE, STYRELSENS ARBETSUTSKOTT

ROGER
KVALITETSANSVARIG (QM), SAMORDNING SKOGSBRANDSFLYG, STYRELSENS ARBETSUTSKOTT

Är du behörig? Detta behöver du för att få flyga i FFK 2021:

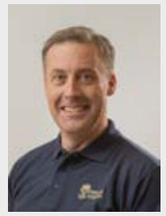
- Betald medlemsavgift
- Inrapporterad flygtid för 2020
- Inskickat giltiga certifikat och medicinska intyg
- Genomförd och godkänd OM-A utbildning
- Aktuell PFT om du är utbildad och behörig som PIC för uppdragstypen
- Flygningen ska vara beordrad av CPIL eller gruppchef

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
Medlemsinfo., cert, flugna 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
Frågor om kurser kurs@ffk.se
Övriga mail karstaben@ffk.se

PERSONAL PÅ KÅRSTABEN



THOMAS
KÅRCHEF/AM

HANS
UTBILDNINGSCHEF

DANIEL
STF KÅRCHEF

LARS-GÖRAN
FLYGCHEF

STAFFAN
SFT. FLYGCHEF

SUSANNA
EKONOMI

JESSIKA
EKONOMI

HELENE
ADM. MEDLEMMAR

JENNY
KURSER

ANDERS
FLYGRAPPORTER (VIKARIE FÖR NATALIA)

NATALIA
FÖRÄLDRALEDIG

FLYGCHEFEN

Stridsvärde

Stridsvärde är en benämning för att mäta ett förbands, enhets eller den enskilde persons förmåga att prestera och genomföra sina uppgifter ur ett fysiskt perspektiv. Utifrån FFK:s perspektiv kan detta innebära ytterligare faktorer som exempelvis kunskap för vår uppgift som en sensor till våra uppdragsgivare vid olika kriser.

Vi har en pandemi som satt och fortsätter att sätta stort avtryck i samhället på olika sätt. I FFK har vi ändå kunnat hålla upp en bra beredskap trots begränsningar som funnits. Tack till er alla som kämpar där ute för att hålla igång beredskapen dygnet runt året runt.

Vi har kunnat se att vi behöver träna på grundläggande färdigheter i vår verksamhet då vi inte kunnat öva normalt under ett år. Hur fungerar vår Rakel? Vilka talgrupper kan vi använda? Hur använder jag TBOS som är en central del av vår verksamhet? Vår utrustning måste vara redo med uppdatering och laddad. Detta är grundläggande faktorer som vi behöver kunna för att göra ett bra jobb åt våra uppdragsgivare.

Detta faller tillbaka på vilka utbildningar som vi ska hålla under 2022 och hur vi ska arbeta i våra flygplan. Grunden för alla flygningar i FFK är att dessa sker i besättning. Besättningen består av en spanare och en pilot. Spanare är ofta en pilot men det kan också vara en specialutbildad spanare. Detta påverkar hur vi kan utföra våra uppdrag och vilken taktik vi ska använda. Våra uppdrag sker alltid med en spanare vilket också gör att vi alltid ska öva i besättning. Genom att öva i besättning kommer vi också att automatiskt träna på Crew Resource Management, CRM i våra besättningar. Våra spanare får också mer ”luftvana” och blir också bättre i sin funktion även om det är att träna kortfältslandningar.

Sedan i somras har vi kunnat genomföra PFT-flygningar med lärare. Det är upp till den enskilde piloten att boka in sin PFT med en av våra godkända flyglärare. Följande piloter ska löpande ha en gällande PFT för att få flyga. Det är FIG, HV, SIG och Sjöbevakningspiloter som alltid ska ha en gällande PFT. Har man inte, ex. FIG-pilot, en PFT får man inte öva på sina uppdrag.

Behöver ni som pilot hjälp med att få tag på en PFT-lärare så kontakta din CPIL i länet eller din gruppchef. I pyramid har de tillgång till aktuella listor med godkända flyglärare. Uppgifter på tillgängliga lärare kommer dessutom snart att finnas i den nya OM-D, (utbildningshandboken).

Under hösten har vi också kommit igång med ett antal utbildningar. Vi har genomfört UWE, FFK-Grundkurs och vi har även lyckats genomföra några GU-flyg. Vi hoppas att ni söker till de tillgängliga kurserna som finns i vinter men också till våren. De finns upplagda i Pyramid. Några kurser kommer att genomföras lokalt för att göra det lättare för er att kunna gå en utbildning.

Det är verkligen dags att planera för 2022 och vad som behöver göras till dess. Vilka övningar behöver vi i länen. Du som gruppchef har koll på din grupp och ser vad ni behöver träna på för att uppfylla de krav som ställs på oss som piloter och spanare. Tillsammans med CPIL och Lfch skapar ni då en plan för 2022. Genom träning och utbildning kommer vi att höja vårat stridsvärde inom FFK och dessutom höja flygsäkerheten i grupperna och FFK i stort.

För kom ihåg det är alltid roligare att flyga säkert.

Lars-Göran
NPFO

CRM I FFK

Sedan ett par år tillbaka utbildar vi i Crew Resource Management (CRM) på FFK grundkurs och på GU-Flyg. Tanken är att det skall bli en 3-stegskurs i den kommande befattningsstegen.

Varför CRM i FFK?
Vi opererar ju inte i två-pilotssystem som man kanske oftast förknippar CRM med, utan vi har 1-pilotssystem + spanare ombord på FFK flygningar. De utgör en **besättning**, dvs. ett team som skall samarbeta mot ett väl definierat gemensamt mål. CRM handlar om icke tekniska färdigheter (*non-technical skills*) som *kommunikation, ledarskap, följarskap, beslutsfattande, situationsmedvetenhet, m.m.* Idag finner man CRM som metod inom en rad olika verksamheter som bl.a. inom sjukvården, sjöfarten m.m. Idag pratar man **till och med CRM** när man guidar skidgrupper i lavinterräng.

För att underlätta arbetet ombord är det viktigt med kunskap och förståelse för varandras roller samt förståelse för hur man underlättar tydlig kommunikation.

Under CRM-kurserna arbetar vi i mindre grupper och diskuterar bl.a. olika händelser (sk. cases). Nedan finner du ett exempel på en händelse. **Händelsen är fiktiv och personerna som deltar i händelsen är uppdiktade. Men...**

- Reflektera över om detta skulle kunna ske hemma i din flyggrupp?
- Vad tror du är grunden till att de passerade in i kontrollerad luft utan färdtillstånd?
- Skulle du själv kunna hamna i en liknande situation?
- Hur tycker du att Pär och Lina borde ha agerat för att minska riskerna för oönskade händelser.

Kom ihåg när du läser att det inte handlar om att finna vem som eventuellt gjort något fel eller inte. CRM handlar alltså inte om skuldfrågor. Här handlar det om att förstå situationen och vad som händer, vilket i sin tur leder till att just i detta tillfälle så resulterade det i ett luftrumsintrång. CRM är en metod för att hjälpa ett team att minska riskerna att hamna i oönskade situationer och händelser. CRM är ett verktyg för ökad flygsäkerhet samt att öka möjligheterna till effektivt samarbete som ett team mot ett gemensamt mål. Tänk till kring ovanstående non-technical skills för att se om något där hade kunnat bidra till att förhindra luftrumsintrånget.

Skogsbrandsbevakning

Det är en lördagsförmiddag då Pär (69 år) och Lina (19 år) skall ut på dagens första brandflygpass i SE-ABC (PA-28). Pär tog sitt flygcertifikat 1973 och varit medlem i FFK sedan 1975. Han flyger ca 40–50 timmar om året.

Lina är ny spanare sedan förra året. Hon har varit med på 4 st. skarpa uppdrag sedan hon blev färdigutbildad som spanare. Lina kommer ca 5 min innan tiden som besättningen bestämt att de skall mötas.

Pär som redan är på plats säger till Lina att han redan pratat med räddningstjänsten om vad de vill att dagens besättning skall göra. De skall ut på den södra slingan (den tar ca 1:50 i flygtid) idag. Pär ber Lina att skynda på för han har redan tankat maskinen och vill i väg.

Lina måste in i klubbstugan och hämta utrustningen hon behöver. När Lina kommer ut så sitter Pär i flygmaskinen och väntar. Precis innan start upp så märker Lina att kamerabatteriet är tomt. Hon säger till Pär att hon måste in och hämta ett reservbatteri. Pär suckar irriterat och säger åt henne att skynda sig för räddningstjänsten har minsann inte tid att vänta.

När Lina hämtat batteriet och precis satt sig i flygmaskinen igen startar Pär upp och börjar taxa innan Lina hunnit fästa säkerhetsbältet ordentligt.

Väl uppe i luften och ute på slingan så är det inte speciellt mycket samtal mellan besättningsmedlemmarna. Plötsligt ropar ATC upp och meddelar att ABC passerat in i kontrollerat luftrum utan färdtillstånd...

Arkösund 2021-09-27 -- 2021-10-01

Utbildning i Avancerad SAR

Upp i ottan för bilfärd till Sjörädningsskolan i Arkösund, fem mil sydost Norrköping. Bengt Laurell min färdkompis hämtar mig hemma. Ser fram emot fem dagars utbildning i Advance SAR (Search And Rescue) med andra från olika delar av landet och olika roller i sitt förvärvsarbete.

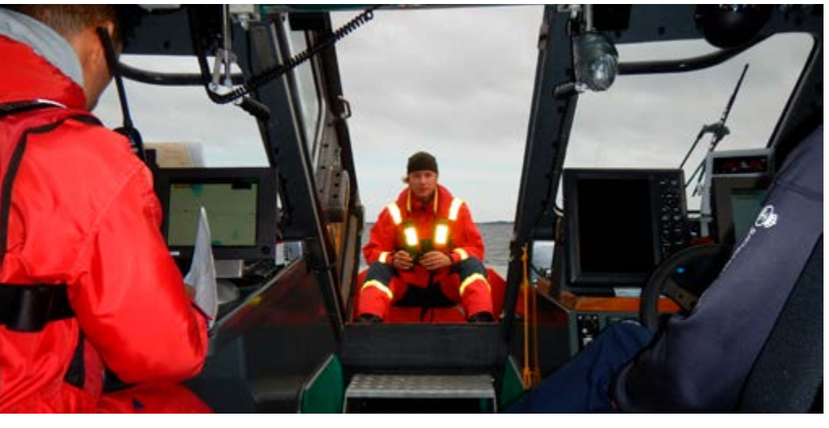
Väl fram i Arkösund hämtas vi med båt till kursgården, där vi skall tillbringa veckan. Efter en god lunch träffas vi i kurslokalen för att få en första genomgång av säkerheten under veckan samt en presentation av oss själva. Vi kommer från Försvarsmakten (Amfibieregementet), Sjöpolisen, Räddningstjänsten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket (Lots) samt vi två från FFK, sammanlagt 14 personer. Efter detta får vi bekanta oss med de båtar vi skall använda under veckan och den säkerhet som gäller ombord på respektive båt. Tillbaka i lektionssalen går vi i genom vad som är ett räddningsuppdrag och vilka regler som gäller, alla larm är inte räddningsuppdrag. Dagen avslutas med middag och därefter fortsatt genomgång av en OSC (On-Scene Co-ordinator) roll i ett räddningsuppdrag, som är Räddningsledaren (JRCC) ögon på skadeplatsen.

Tisdagen börjar med sök i teorin och annat matnyttigt inför eftermiddagens praktik. Viktiga fakta måste komma fram för att göra sökningen så effektiv som möjligt, som senaste kända positionen (LKP) Last Known Position, hur går strömmen i vattnet och med vilken hastighet, vindens riktning och fart. Med dessa kända uppgifter kan sökområdet begränsas, för att snabbare finna den nödställde. Två sökmetoder som kan användas av en SRU (Search Rescue Unit), sektorsök och expandersök, där den första söker av ett givet område och den andra söker i ett större och större område. Parallellsök kan användas av flera båtar för att snabbt söka av ett stort område. När vi väl kom ut i fjärden skulle vi testa strömmen hastighet med hink och boj. Vi konstaterade att strömmen gick nordvart med 2 knots fart. Vi provade på både sektorsök och expandersök, båda metoderna kräver bra samarbete mellan navigatören och befälhavaren i båten. När vi var klara med detta fick vi ett larm om ett flygplan som försvunnit söder om oss. Informationen var att det var plats för 7 passagerare plus besättning. Vi fick olika uppgifter av räddningsledaren och gick mot en nedslagsplats. Vi pejlade in ELT och lokaliserade en flotte. I den fanns en oskadad person som upplyste oss att det var två passagerare och minst en i besättningen. Vi rapporterade detta och tillsammans med det andra enheterna påbörjade vi parallellsök och då hittades en medvetslös person i vattnet som transporterades in till väntande ambulans. Efter att parallellsöket genomförts fick enheterna strandssök i olika delar av området och hittades ännu en medvetslös person i vattnet. Under tiden fick räddningsledaren information att det var totalt tre personer ombord på planet så räddningsledaren avslutade räddningsuppdraget och vi återvände till räddningsstationen. Under färden tillbaka så genomförde vi inom gruppen vår del av AAR (After Action

Review), dels enskilt, dels tillsammans för att få en samsyn på uppdraget. Efter ombyte och iordningställande av utrustningen genom fördes ännu en AAR tillsammans med alla SRU:erna, för att se vad som gått bra eller mindre bra och vad vi skall fortsätta med, börja med eller sluta med. Som sista pass för dagen fick vi information från JRCC (Joint Rescue Co-Ordination Center) om hur de arbetar.

Onsdagen började med teori i sjuktransport till sjöss och skadeplatsarbete, hur det går till och vilka regler som finns samt hur man kan fördela arbetsuppgifterna. På eftermiddagen började vi med en realistisk övning i demorummet för att kunna tänka sig in i sin roll vid ett verkligt uppdrag. Efter detta bytte vi om och i gick till våra tilldelade båtar. Larm kom att en fiskebåt med 6–7 personer saknades norr om Askö. Vi i vår grupp på båten Johan Månsson, den större av båtarna, hade förberett oss på att få rollen som OSC men i inledningsskedet blev vi tilldelade en sök roll. Efter de inledande söken fick vi sedan ta över rollen som OSC och leda de andra tre enheterna. Enheterna hittade vrakdelar och fiskeredskap. Efter att ha påträffat några skadade, och med deras information krympte sökområdet och vi fick också klart att det var sex personer som var ombord, var av två hade flytväst. Tiden gick och vi hittade alla saknade.

Torsdagen började med genomgång av stora olyckor och den organisation som skapas kring denna. I och med att detta krävs mer resurser så är det inte säkert att alla resurser finns hemma vid utan man tar in externa SRU:er som man inte känner och då bli organisationen mer trögflytande.



Före lunch simulerade vi en olycka från en färja in trång farled med många inblandade enheter. Det praktiska passet startade efter lunch med att vi fick in ett larm om en passagerarbåt som saknade med okänt antal ombord. Vi blev tilldelade ett sökområde mellan två öar och hittade nästa direkt en båt som stämde in på beskrivningen, men precis då fick vi reda på vad båten heter och att det var en kollision mellan två båtar. Den båt vi hittade hade inte detta namn. Efter detta sök fick vi ett nytt sökområde att avsöka. Men efter en stund beordrades vi att försöka pejla en signal som uppfattats av en annan enhet. Vi hittade signalen och följde den och fann de en kvinna liggande på en klipphäll. Hon var nerkyld och efter ombordtagning skulle vi transportera henne iland till en väntande ambulans. Under färd dit upptäckte vi ett uppstickande huvud i vattnet så vi gick dit för att undersöka detta. Vi fann då en livlös kropp som vi fiskade upp och påbörjade HLR på under överfarten till den väntande ambulansen. Efter att ha avlämnat patienterna återvände vi till området, för att fortsätta sökningen efter fler personer. Det övriga enheter hade samtidigt hittat en brinnande båt och en full kapten samt en person i en livflotte vid liv och en avliden i vattnet. OSC informerat JRCC och de meddelade att alla eftersöka hittats och avslutade uppdraget. På väg tillbaka skrev vi av oss vad som hänt enskild och gick sedan igenom vara anteckningar tillsammans i gruppen för att få en samsyn på uppdraget. Väl iland lämnade vi in vår utrustning och avslutade dagen med en gemensam genomgång av uppdraget. Innan kvällsmat fick jag och några till möjlighet att åka med Stridsbåt 90 och visade oss olika moment som snabb stopp och angöring mot klipphäll. Vi fick också möjlighet att köra båten under överseende. Vilken härlig känsla.

Hur kan då FIG hjälpa till vid ett sjöräddningsuppdrag. Vi kan vara först på plats om det är långt till den nödställde, för att rapportera in hur det ser ut på olycksplatsen och eventuellt tillkalla mer resurser. Om sökområdet är vagt kan vi söka av ett större område för att ge SRU:erna bättre möjligheter att arbeta.

En mycket realistisk och väl planerad utbildning som rekommenderas att gå om ni får möjligheten!

Ulf G
Spanare FIG N-Län

Det gör mig stolt

Snart lägger vi året 2021 till handlingarna. Ett år som präglats av begränsningar för vår verksamhet på grund av pandemirestriktionerna.

Jag hoppas att du som medlem i vår organisation har ”härdat” ut. Så sakteliga har vi de senaste månaderna kommit i gång med utbildning och träning. Hemvärnets förband har övat extra mycket för att ta igen förlorad tid. Detta är bra. Vi har också, mitt under, brinnande pandemi, lyckats att lösa alla våra åtaganden vad gäller brandflyg och också att kunna ställa upp med korta tidsförhållanden.

Allt detta är beundransvärt och gör mig stolt. Att vara medlem i en frivillig försvarsorganisation innebär att man är beredd på att hjälpa till att hantera det oförutsägbara, kanske också saker som kommer att vara livsfarliga. Vi ser i vår nära omvärld hur olika aktörer försöker att vidta olika åtgärder som syftar till att störa samhällsordningen samtidigt som det genomförs större militära övningar än på länge. Därför är det också viktigt att delta i övningar och kurser därför att ” den förberedde vinner”.

Styrelsen har under sensommaren och hösten arbetat intensivt med ett antal frågor som är effekten av vårt tidigare strategiska utvecklingsarbete. Detta kommer nu att omsättas till material som kommer att föreläggas riksstämman 2022. Tycker du att något bör utvecklas i vår organisation, samla ihop och skriv en motion till Riksstämman.

Avslutningsvis vill jag tillönska er alla en riktigt God Jul och ett Gott Nytt FFK År

Roland

Ledningssystem – Management system? Hur är det tänkt?

De flesta av er är troligen redan bekanta med det förändringsarbete som pågått under ett par år med anledning av kraven i de flygsäkerhetsmässiga villkoren som verksamheten har att efterleva. I FFK Organisation Handbook (OHB) beskrivs just hur ledningssystemet är uppbyggt och hur vi omhändertar olika krav och regler. Ledningssystemets struktur och innehåll är givetvis inte gripet ur luften utan det finns tydliga styrningar i bl.a. i kommissionens förordning (EU) 965/2012 del-ORO och för FFK:s verksamhet även i del-SPO. I ORO.GEN.200 framgår det att varje organisation skall ha ett ledningssystem – Management system.

Så här beskrivs det i förordningen (965/2012):

ORO.GEN.200 Ledningssystem

a) Operatören ska upprätta, införa och upprätthålla ett ledningssystem som omfattar

1. tydliga regler beträffande operatörens ansvar och ansvarsskyldighet, vilket inbegriper att den verksamhetsansvarige chefen har en direkt ansvarsskyldighet för säkerheten,

2. en beskrivning av operatörens övergripande filosofi och principer i säkerhetsfrågor, den så kallade säkerhetspolicyn,

3. identifiering av faror för flygsäkerheten som operatörens verksamhet medför och hantering av därmed förbundna risker, inklusive de åtgärder som vidtas för att minska risken och kontrollera att dessa åtgärder är effektiva,

4. personal som har utbildning och kompetens för att kunna utföra sina uppgifter,

5. dokumentation för alla nyckelprocesser i ledningssystemet, inklusive en process för att göra personalen medveten om sitt ansvar och förfarandet för att göra ändringar i denna dokumentation,

6. en funktion för att övervaka att operatören uppfyller relevanta krav; i övervakningen av uppfyllandet ska ingå ett återkopplingssystem av brister till den verksamhetsansvarige chefen för att garantera ett ändamålsenligt genomförande av korrigerande åtgärder vid behov,

7. eventuella ytterligare krav som föreskrivs i relevanta kapitel i denna bilaga eller andra tillämpliga bilagor.

b) Ledningssystemet ska vara anpassat till operatörens storlek och verksamhetens karaktär och komplexitet, med beaktande av faror och därmed förbundna risker som denna verksamhet medför.

Kommentarer till ovanstående punkter:

a) Observera Skall-kravet.

1. Accountable Manager tillika Kårchef är verksamhetsansvarig chef.

2. Safety Policyn inkl. andra policys beskrivs i kapitel 5 i FFK OHB.

3. FFK:s Safety Management System finner du I kapitel 6. i OHB. Här finns en rad verktyg som FFK Safety Manager förfogar över i sitt arbete med identifiering av faror och risker. Viktigt att notera att ALLA medlemmar i FFK har ett ansvar att rapportera faror och risker som upptäcks i verksamheten. Vi, dvs. samtliga medlemmar har ett gemensamt ansvar för säkerhetskulturen.

4. Vi genomför inte övningar, uppdrag eller träning som vi inte är utbildade för. Ni har säkert redan märkt att man skall vara ”grön” i systemet, ha ett godkänt utbildningsresultat, etc. innan man får flyga och utföra olika uppdrag och övningar. Ett ledord för många delar i ledningssystemet är ordet – kontroll.

5. Dokumentationen av nyckelprocesserna är vårt manualverk, där Duties and Responsibilities i OHB kap 3 och OM-A kap 1 där personalen görs medveten om sitt ansvar, förfarandet om ändringar är en så kallad Management of Change MoC och finns beskriven i OHB kap 5.

6. Detta beskrivs bl.a. i kapitel 7 i OHB – Compliance Monitoring, dvs. kvalitetskontroll och intern kontroll att verksamheten uppfyller regelverken och efterlever sin egen dokumentation i form av manualer och handböcker. FFK har en egen Compliance Monitoring Manager (CMM) som ingår i ledningsstrukturen och genomför audits på uppdrag av AM och inspektioner på uppdrag av NPFO.

7. T.ex. i del-SPO som beskriver Specialised Operations.

b) Här kan det vara lämpligt att reflektera över komplexiteten i FFK:s verksamhet. ”Är FFK en stor eller liten verksamhet?”

Det pågår förnärvarande arbeten med flera av manualerna och nya revisioner kommer ut i vinter. Organisationen meddelas när nya utgåvor kommer ut. Det är viktigt att du använder dig av senaste utgåvan av en manual och dessa finner du i Pyramid.

För att ytterligare förklara tankar bakom ledningssystemet – management system kan du läsa mer i Transportstyrelsens text om ledningssystem för flygbolag.

Ledningssystem - Management System

I Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 (EASA AIR Operations) ORO.GEN.200, framgår att varje organisation ska ha ett ledningssystem - Management system. I Kommissionens förordning (EU) nr 376/2014 framgår hur inrapportering, analys och uppföljning av händelser (occurences) regleras och kraven som ställs för att skydda den informations som rapporteras in.

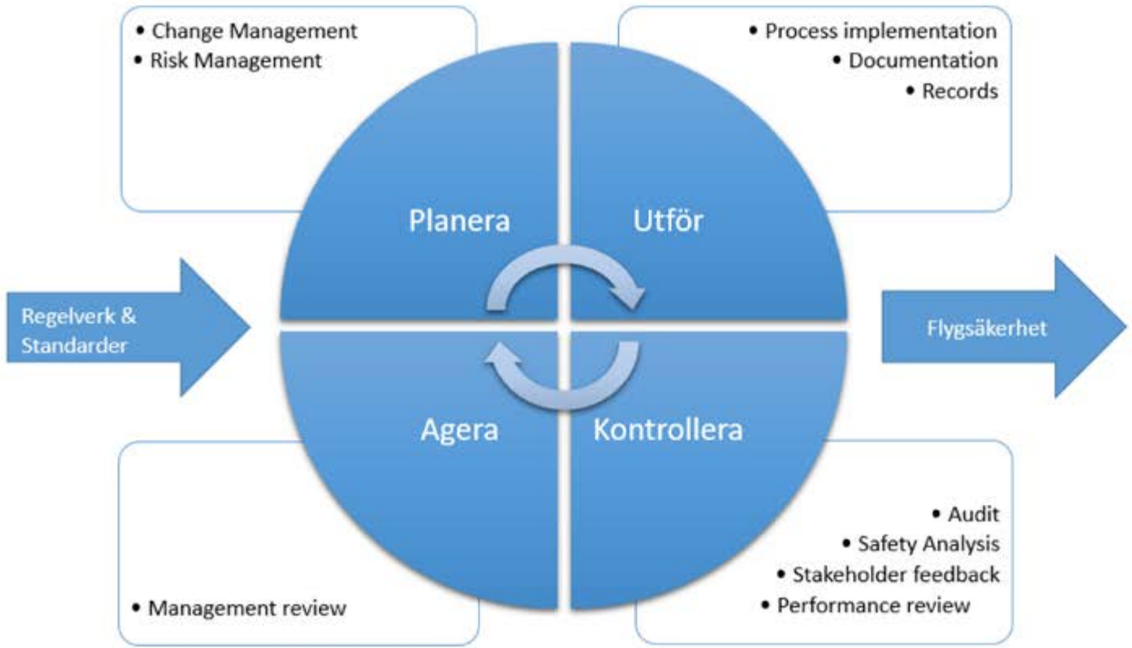
Ett ledningssystem ska vara uppbyggt så att man sätter upp mål, planerar för hur målen ska uppnås och sedan mäter utfallet. Det förväntas vara kulturen och sättet man arbetar på; det ”sitter i väggarna”. Ledningssystemet tittar bortanför enbart regeluppfyllnad mot ett systematiskt tillvägagångssätt med kontinuerliga förbättringar där potentiella flygsäkerhetsrisker identifieras och omhändertas för att stanna på en acceptabel nivå.

Flygsäkerhet (Safety), behandlas på samma sätt som ekonomin i en organisation; med budget, avstämningar, resultatindikatorer och kontinuerlig övervakning, vilket möjliggör ett e1ektivt beslutsfattande.

Det är viktigt att poängtera att ett effektivt ledningssystem (Management System) är anpassat till storleken och komplexiteten hos den operatör som ska använda det. Att t.ex. skriva en lång och komplicerad Safety Management Manual som beskriver ett system man inte kan leva upp till är inget Transportstyrelsen ser som något positivt. Operatören ska beskriva vad de vill göra och hur de tänker göra det, i enlighet med de krav som ställs på er organisation, oavsett om det är en komplex eller icke-komplex organisation. Det är den första stationen på vägen till ett effektivt ledningssystem som personalen förstår och kan bidra till.

Anledningen till att Ledningssystemet som beskrivs i Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 (EASA AIR Operations) ORO.GEN.200, kallas för Management System och inte Safety Management System är pga. att det är en integrering av:

- ICAO Annex 19 som behandlar Safety Management
- Kraven på en operatör vad gäller struktur och Compliance Monitoring.



Nedan är den grundstruktur som ska tillämpas för operatörer. I vissa fall kan operatörer kombinera vissa tjänster. Läs mer om detta samt kompetenskraven för respektive post i ORO.GEN.200. För organisationer som också lyder under Del-CAMO, finns ytterligare krav på Safety och Compliance Monitoring Manager.

De benämningar av Key Managers som används ovan är de officiella titlarna som används av Transportstyrelsen och EASA. Det är upp till operatören vilka titlar man använder internt, exempelvis Head of Flight Operations för NPFO och Kvalitetschef för CMM är vanligt förekommande, men vi rekommenderar att man använder de officiella benämningarna för att underlätta kommunikation av och förståelse för ens ledningssystem.

Vad är ett SMS?

Ett SMS är flera definierade processer inom en organisation som skapar ett effektivt och riskbaserat beslutsfattande i vardagen.

Vad fokuserar SMS på?

SMS fokuserar på att fortlöpande förbättra flygsäkerheten i organisationen.

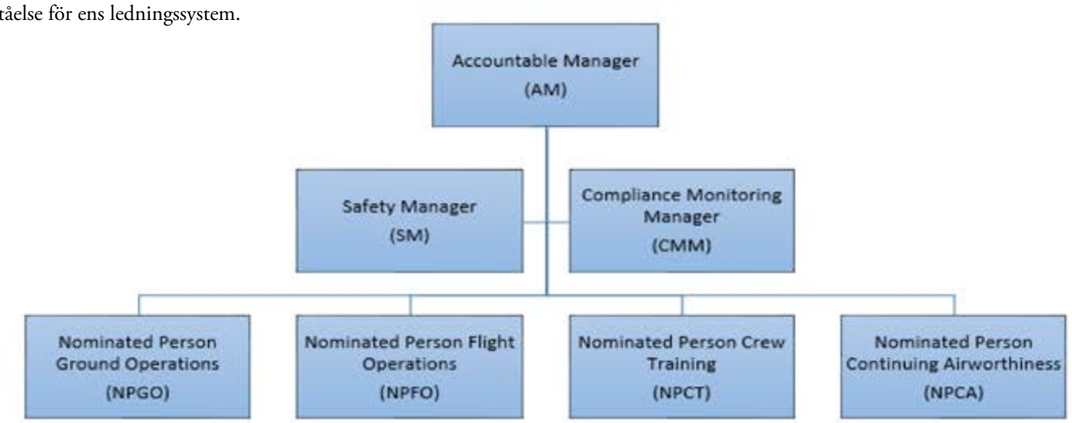
Vilka är nyckelprocesserna i ett SMS?

Hazard Identification är en metod för att identifiera faror (hazards) som påverkar er organisation. Occurence Reporting (händelserapportering) är en process för att samla in data.

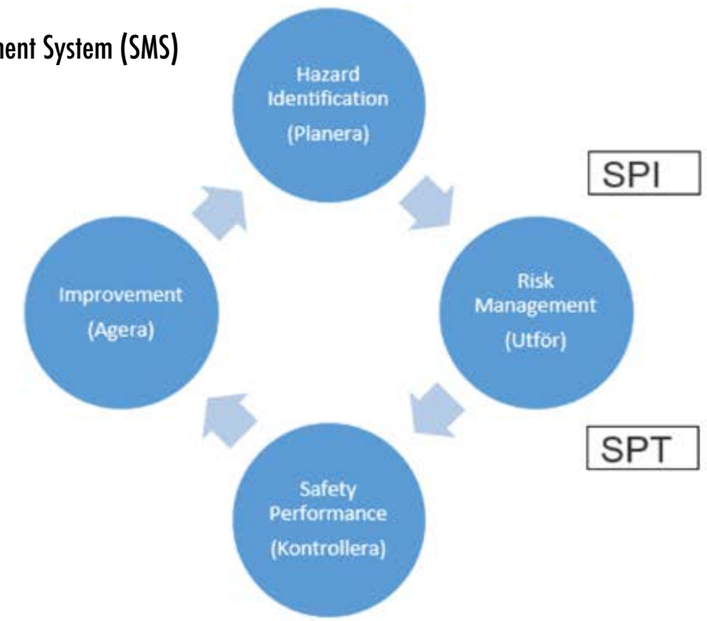
Risk Management är en metod för att utvärdera risker och mitigera dessa. Performance Measurement är ett verktyg för att utvärdera om organisationen uppnår sina mål med flygsäkerheten. Quality/Safety Assurance är processer som stödjer den fortlöpande förbättringen av flygsäkerheten.

Vilka roller och ansvar finns inom ett SMS?

Accountable Manager (AM) är högst ansvarig för flygsäkerheten och ska nominera övriga Key Managers, som t.ex. Safety Manager. Safety Manager (SM) ska vara i fokus för säkerhetsarbetet och är ansvarig för utvecklingen, administrationen och



Safety Management System (SMS)



underhållet av ett effektivt SMS. Respektive Nominated Person (NP) ska implementera, underhålla och efterleva SMS-processerna inom sitt område.

Alla anställda inom organisationen är ansvariga för att identifiera faror (hazards) och rapportera dem. Läs mer om roller och ansvar i Ledningssystem/SMS i ORO.GEN.200.

Hur kan min organisation dra nytta av ett SMS?

Möjliggör ett informerat beslutsfattande. Förbättrar flygsäkerheten genom att reducera risken för en olycka. Bättre resursallokering som ger ökad effektivitet och reducerade kostnader. Stärker företagskulturen. Demonstrerar skälig försiktighet (due diligence).

Vilka nyckelkvaliteter kan man se hos en organisation med ett effektivt SMS?

Ett åtagande av företagsledningen och ett personligt engagemang från alla anställda att uppnå flygsäkerhetsmålen. En tydlig bild av vad SMS:et är och vad det ska åstadkomma. En etablerad öppen kommunikation genom hela organisationen som är omfattande, transparent, och om nödvändigt, icke-bestraffande. En organisationskultur som ständigt försöker förbättra sig.

Vad är SMS inte?

- Självreglering eller avreglering
- En separat avdelning
- Ett substitut för myndighetstillsyn
- Ett nödvändigt ont

Är mitt SMS en företagshemlighet?

Nej! Att dela med sig av sin kunskap och insamlad data är något hela branschen tjänar på. Samarbete över företagsgränserna är lika viktigt som det nationella och internationella samarbetet. Transportstyrelsen uppmuntrar till samarbete mellan operatörer och speciellt kommunikation där man flyger samma flygplanstyper.

Vilka är komponenterna i ett SMS?

1. Safety Policy and Objectives (policy och mål)
- Management commitment
- Safety accountability and responsibilities
- Appointment of key safety personnel
- coordination of emergency response planning
- SMS documentation

Denna komponent fokuserar på hur varje tjänsteleverantör skapar rätt miljö för en effektiv hantering av flygsäkerheten. Detta inkluderar en Safety Policy med ledningens åtagande för flygsäkerheten och hur den vill uppnå sitt mål. Ledningens engagemang och ledarskap är nyckeln till implementeringen av ett effektivt SMS. Ledningsbeslut och åtgärder ska alltid överensstämma med Safety Policyn.

2. Safety Risk Management (riskhantering)
- Hazard identification
- Safety risk assessment and mitigation

Tjänsteleverantörer bör se till att de hanterar sina risker. Denna process kallas Safety Risk Management och inkluderar identifiering, bedömning och mitigering av risker. Processen identifierar systematiskt faror (hazards) som finns i samband med leverans av produkter och tjänster. Faror kan bero på system som brister i design, funktion, den mänskliga faktorn eller interaktion med andra processer och system. De kan också bero på att befintliga processer eller system inte har anpassats till förändringar i tjänsteleverantörens driftsmiljö. Analys av dessa faktorer kan ofta identifiera potentiella faror.

3. Safety Assurance (försäkran)
- Safety performance monitoring and measurement
- The management of change
- Continous improvement of the SMS

Denna komponent består av processer och aktiviteter för att avgöra om ens SMS fungerar enligt de mål och krav man ställer på det, vilka utvärderas av Safety Performance Indicators (SPI). Detta innebär att man kontinuerligt övervakar dessa processer, samt dess driftsmiljö, för att upptäcka förändringar eller avvikelser som kan medföra risker eller försämring av befintliga riskkontroller.

4. Safety Promotion (främjande)
- Training and education
- Safety communication

Safety Promotion uppmuntrar en positiv säkerhetskultur och hjälper till med att uppnå flygsäkerhetsmålen genom en kombination av teknisk kompetens, utbildning, effektiv kommunikation och informationsutbyte, samt säkerställa att säkerhetshantering främjar säkerhetskulturen i hela organisationen.

Vad är Safety Performance Indicator (SPI) och Safety Performance Target (SPT)?

SMS:ets enda uppgift är att avgöra var man ska sätta in resurser för att omhänderta de risker som finns i ens operation. För att kunna göra det behöver vi ett bra dataunderlag. Därför behöver vi SPI:er.

Safety performance indicator (SPI) means a parameter used for monitoring and assessing safety performance. Safety performance target (SPT) means a planned or intended objective for complying with safety performance indicators over a given period of time.

(Regulation (EU) 2018/1139 - Basic Regulation, Article 3 - Definitions). En Trigger är ett fastställt gränsvärde för en SPI, som när den överträds ger en varning.

Viktigt att tänka på:

- Att följa trenden för en given databaserad SPI över tid är viktigt. Det visar var man är på väg och kan bli grundlag för nya SPI:er.

- SPI:er ska korrelera med relevanta safety objectives - cirkeln ska vara sluten.

- För många SPI:er kan skapa en oöverskådlig situation.

- Alla SPI:er ska registreras och följas upp periodiskt.

Hur mäter man safety performance?

Safety performance is a service provider's safety achievement as defined by its safety performance targets and safety performance indicators. (ICAO Annex 19).

Med andra ord är övervakning och mätning (performance measurement) sättet man verifierar organisationens safety performance och validerar effektiviteten av de kontrollerna (safety risk controls) man använt.

När organisationens safety objectives, SPI:er, SPT:er och triggers har etablerats och fungerar, är det viktigt att ha mekanismer för övervakning och mätning av organisationens safety performance. Att mäta safety performance är en pågående aktivitet. De SPI:er och SPT:er som valts bör regelbundet ses över för att säkerställa deras fortsatta betydelse som indikationer på safety performance. Triggers ger tidiga varningar som gör det möjligt för Key Managers att fatta välgrundade beslut och därmed förbättra safety performance.

Allvarliga händelser är lätta att mäta och får ofta mycket uppmärksamhet. När man mäter safety performance bör man vara försiktig med allt för stort fokus på sådana händelser. Anledningen till detta är att:
- ett lågt antal händelser, med hög negativ konsekvens, kan ge intrycket av att du har ett bra system på plats
- händelserna uppmärksammas för sent för att kunna agera
- slutresultatet avslöjar inte några av de systemfaktorer, faror (hazards) eller latenta förhållanden som kan leda till negativa konsekvenser, under samma förutsättningar
- om motståndskraften i ett system har undergrävts är sådana resultat mer troliga att inträffa av en slump och därför kan dessa resultat dra oberättigad uppmärksamhet till sig och använda onödiga resurser trots att de inte kan säga något om kommande händelser.

Det är däremot mycket viktigt att fastställa hur trenden ser ut för en SPI. Exempel på detta kan vara:

En SPI för stabiliserade inflygningar visar att andelen inflygningar som är stabiliserade vid 1000 fot är 99%, vilket överensstämmer med vår SPT för stabiliserade inflygningar som är just 99%. Den siffran är oförändrad över tid men intervallet då dessa inflygningar är stabiliserade har rört sig från 1200-1050 fot till 1050-1001 fot. Trenden är alltså att fler inflygningar är stabiliserade senare. En utredning av detta, med FDM-data från tidigare delar av inflygningen och input från övriga organisationen, kan ge svar på varför detta sker. Slutsatsen kan ge nya förhållningsregler för piloter så att den pågående trenden inte resulterar i att antalet icke-stabiliserade inflygningar ökar och vi missar vår SPT.

Antalet frivilliga händelserapporter som beskriver handhavandefel vid flygning ökar men FDM-data visar inte på några faktiska händelser som kan kopplas till detta. Att antalet rapporter ökar kan vara positivt om det är följden av att rapportvilligheten har ökat i en organisation som tidigare såg få eller inga frivilliga rapporter alls, men det kan också vara negativt om en utredning t.ex. visar på att piloternas simulatorträning inte uppfyller de krav som ställs.

Hur skapar man en positiv trend?

Som nämnts tidigare gäller det att planera, utföra, kontrollera och agera, dvs:
1. Planera - utföra hazard identification
2. Utföra - utvärdera riskerna och bestäm SPI:er och SPT:er
3. Kontrollera - mät er safety performance
4. Agera - utvärdera och förbättra:
- Utvärdera SPI:er och SPT:er
- Vilka slutsatser kan vi dra?
- Information till medarbetare,
- Utbildning av medarbetare
5. Börja om från början med en proaktiv identifiering av nya hazards, och så vidare.

Vad krävs för att aktivt bidra till flygsäkerheten?

- Aktivt ledarskap - Företagsledningen måste ge en tydlig riktning och stöd genom att kommunicera tydliga mål och uppmuntra bra beteenden.
- Hanterad kompetens - Företagsledningen måste aktivt hantera sina medarbetares kompetens så att de har den kompetens och inställning som krävs.
- Stödjande förmåga - Företagsledningen måste se till att de resurser och understöd som behövs finns på plats.
- Proaktiv kultur (safety culture) - Safety culture är hur flygsäkerhet upplevs, värderas och prioriteras i hela organisationen. Det måste finnas en vilja att ständigt förbättra sig och skapa positiva trender. För att detta ska vara möjligt måste alla ges möjlighet att bidra utan att riskera att bli personligt ansvariga för eventuella negativa konsekvenser som följd av ens agerande. Detta kallas för Just Culture.
- Robust styrningsprocess - Företagsledningen måste ha en robust styrningsprocess som gör att Ledningssystemet fungerar som förväntat.

Vad ska man fokusera på i början?

Om man är bra på Safety Risk Management, har bra och genomtänkta SPI:er som leder till användbara resultat och kan göra en genomtänkt Root Cause Analysis, så har man kommit ganska långt i arbetet mot ett effektivt SMS. Kreativitet uppmanas! I brist på bra data till SPI:er, tex för en liten operatör, kan man också använda sig av extern data från andra flygbolag, Flight Safety Foundation, IATA, Royal Aeronautical Society, EASA-konferanser etc. Flight Data Exchange (IATA - Flight Data Exchange (FDX)), som sköts av IATA, ger möjlighet att jämföra sig med andra operatörer som opererar likadana flygplan över hela världen.

Kunskap och engagemang är det allra viktigaste!

Var kan jag hitta mer information om Ledningssystem och SMS?

Du kan läsa mer om SMS på EASA:s hemsida och i ICAO Safety Management Manual (SMM) 4th edition.

EASA har tagit fram ett Management System Assessment Tool som kan användas vid både implementering och utvärdering av ert SMS.

För frågor om ledningssystem och SMS, kontakta:

Richard Spens Clason
Flyginspektör
Sektionen för flygbolag
Telefon: 010-495 45 97
Mobil: 0706- 721 10 41
E-post: richard.spensclason@transportstyrelsen.se

Magnus Eneqvist
Flyginspektör
Sektionen för flygbolag
Telefon: 010-495 36 67
Mobil: 0709-20 20 21
E-post: magnus.eneqvist@transportstyrelsen.se

– FFK UNGDOM –

Helgen 12 – 14 november hölls den första drönarutbildningen som ett pilotprojekt i FFK:s regi. Syftet var, förutom att ge deltagarna en rolig och lärorik helg, att titta på möjligheterna att genomföra utbildning av drönarpiloter. Detta som ett steg mot att inkludera drönare som en del av FFK:s verksamhet i framtiden. Lägret inleddes med teorilektion inom drönarflygningens grunder, innehållande bland annat regelverk, meteorologi, prestanda och hantering av drönare. Man fortsatte sedan med praktisk övning i hantering av drönare i en gymnastiksal, innan det på lördag kväll var dags att skriva Transportstyrelsens teoriprov för drönarkort. Samtliga deltagare blev godkända. På söndagens slutövning simulerades uppdragstyper såsom eftersök av försvunnen person, kraftledningsövervakning samt dokumentation av översvämningsområde.

Vi låter deltagarna själva berätta om helgen.

Lägret startade redan på fredag kväll med en samling. Alla deltagarna kommer från flera platser i Sverige. Folk har tagit sig från Stockholm, Skövde, Eskilstuna, Uppsala och även Ronneby var representerade. Väl på plats valde vi att köra diverse kortspel, om än alla hade olika regler, och den första kvällen avrundades med frågesport.
Lördagen började med riktig hotellfrukost. Efter en teorilektion, och x antal pannbiffar så var vi äntligen på väg mot den stora sporthallen. I hallen så fick vi äran att utföra några utmanande manövrar och övningar, vissa provade till och med att landa på takbjälkarna. Väl tillbaka på Kårstaben blev det fika och pluggande inför provet. Provet bestod av 40 frågor och hade en strikt tidsbegränsning på 24 timmar, flera i gruppen rös av fasa. Alla blev godkända och detta firade vi genom att åka till bowlinghallen för att spela, vinnaren blev Gabriel med 356 poäng som påstod att han bara spelat 2 gånger i hela sitt liv…

Alla vi deltagare känner oss glada och stolta att fått vara med på FFK:s första drönarutbildning. Det har varit en aktiv dag med massa roliga aktiviteter och med mycket energi kvar sitter vi och spelar brädspel in i natten. Planerna inför imorgon är att öva våra nyfunna drönarkunskaper i form av en flygning mot mål och en 1,4 kg drönare till vår hjälp. En aktivitet som vi alla ser fram emot.

Nu när tiderna går mot vinter och julhelger vill vi i FFK:s ungdomsstyrelse passa på att önska alla en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År!

Vi ses 2022!

Drönare flyger blodprover över fjällvärlden

Målet är att Aviant snart ska kunna flyga blodprover mellan hälsocentralen i Funäsdalen och laboratoriet på Östersunds sjukhus.

Med start i Funäsdalen och landning söder om Östersund slog drönarföretaget Aviant svenskt distansrekord med en civil eldriven drönare. Under en natt flög de 121 kilometer i ett svep.

- Så vitt vi vet har ingen flugit lika långt med eldriven drönare utan extra laddning eller landning på vägen, säger Marcus Örjehag från drönarföretaget Aviant.

Flygningen ägde rum under testerna för att snart kunna flyga blodprover mellan hälsocentralen i Funäsdalen och laboratoriet på Östersunds sjukhus. Projektet är en del av Green Flyways arbete med att utveckla nya typer av eldrivna flygtjänster.

Norska Aviant grundades för ett år sedan och har sedan februari testkört drönare med blodprover mellan norska Röros och regionsjukhuset i Trondheim, 120 km fågelvägen. Nu testkör de en liknande rutt i Sverige. Innan mitten av december är det tänkt att drönare ska åka hela vägen mellan Funäsdalen och Östersunds sjukhus. Om man lyckas med det blir distansen hela 130 kilometer. Bilvägen mellan Funäsdalen och Östersund är 20 mil, fågelvägen över fjällen 13 mil.

Aviants drönare skiljer sig från de flesta andra drönare genom att den flyger med bärande vingar. Den kombinerar flygegenskaperna både hos en helikopter (start/landning) och ett flygplan.

Green Flyway är ett projekt för att skapa en internationell testarena för elflyg och autonoma luftfarkoster I Östersund och Röros kopplat till en luftrumskorridor mellan Trondheim, Röros och Östersund.

Skriver Flygtorget

Grisar hjälper till på flygplats

De fungerar som levande fågelskrämmor. Jätteflygplatsen Schiphol i Nederländerna har anlitat 20 grisar för att få stopp på kollisioner mellan fåglar och flygplan.

På Schiphol, liksom på många andra storflygplatser i världen, är fågelkollisioner något som flygledningen fruktar. Krockar med större fåglar, som gäss, kan orsaka allvarliga skador, i synnerhet om djuren sugs in i planets motorer.

Bara under fjolåret drabbades Schiphol av 150 fågeltillbud, berättar taleskvinnan Willemeike Koster för nyhetskanalen CNN något som fick flygplatsledningen att tänka till.

En av åtgärderna blev pilotprojektet med grisar. Djuren går nu och bökar på ett område mellan två landningsbanor, där det tidigare odlades sockerbetor.

Deras närvaro tjänar ett dubbelt syfte: Dels äter grisarna upp det som är kvar av sockerbetsskörden, som annars lockar gäss och andra fåglar. Dels jagar grisarna, som är köttätare, också gässen. Även om de inte rör sig snabbt nog för att fånga fjäderfäna fungerar de som en sorts levande fågelskrämmor, noterar CNN.

Vid sidan av grisprojektet arbetar 20 heltidsanställda fågelkontrollanter på den hårt trafikerade flygplatsen. De försöker bland annat skrämma bort fåglar med hjälp av ljud och laserstrålar. Man försöker också plantera särskilda typer av gräs vid anläggningen, som ska vara icke-lockande för fåglar.

Skriver SvD

Snabb avveckling av Bromma helt orealistiskt

Planerna på en snabb avveckling av Bromma är helt orealistiska. Enligt Stockholms Handelskammare bekräftas den uppfattningen nu av en färsk prognos från Transportstyrelsen om resandet i framtiden.

Så sent som 31 augusti tog infrastrukturminister Tomas Eneroth emot den utredning som tittat på förutsättningarna att snabbavveckla Bromma Flygplats. Utredarens slutsats var att en sådan process skulle ta åtminstone fem till sju år att genomföra.

Enligt Stockholms Handelskammare bekräftar Transportstyrelsens prognos att planerna på en snabbavveckling av flygtrafiken på Bromma är helt orealistisk.

– Det bästa vore naturligtvis att fokusera på att tillgodose en hög tillgänglighet, inom landet och internationellt, samtidigt som man söker sätt att bejaka teknikutvecklingen och förbättra förutsättningarna till utsläppsminskningar. Då bör man satsa på att rusta och bygga ut Arlanda för framtidens flyg, säger Carl Bergkvist.

Transportstyrelsen ser förhållandevis ljust på möjligheterna att minska flygets utsläpp av koldioxid de närmaste åren. Bedömningen är att koldioxidutsläppet för inrikesflyg år 2027 ska ha minskat med 53 procent jämfört med 2019. För utrikesflyget är motsvarande minskning 32 procent.

– Det är naturligtvis positivt, men vi tror att det går att höja ambitionsnivån ytterligare. Det bör göras genom att satsa på att bygga ut Arlanda så att förutsättningarna för ett elektrifierat

inrikesflyg, vilket ger fysiskt mindre flygplan och kräver fler starter och landningar, kommer på plats i tid, säger Carl Bergkvist.

SAS MED I PROJEKT FÖR PRODUKTION AV HÅLLBART FLYGBRÄNSLE I SVERIGE

SAS tillsammans med Vattenfall, Shell och LanzaTech ska undersöka möjligheten för världens första storskaliga produktion av hållbart syntetiska flygbränsle (SAF) med LanzaJet-tekniken "Alcohol to Jet" i Sverige. I stället för att använda ny fossil råvara till produktionen ska det syntetiska flygbränslet framställas med fossilfri el och infångad koldioxid från fjärrvärme.

Målet med projektet som SAS nu tillsammans med Vattenfall, Shell och LanzaTech startat är att en ny produktionsanläggning ska framställa upp till 50 000 ton syntetiskt flygbränsle per år. Det syntetiska flygbränslet, även benämnt elektrobränsle, ska tillverkas av fossilfri el och återvunnen koldioxid med LanzaJet-tekniken ”Alcohol to Jet”. Systemet har utvecklats av LanzaTech och det amerikanska energidepartementets Pacific Northwest National Laboratory (PNNL).

Vid full produktion skulle anläggningen kunna förse SAS med upp till 25 procent av bolagets globala behov av hållbart flygbränsle år 2030. En gemensam studie har visat på gynnsamma förutsättningar för projektet och alla partnerföretag har nu kommit överens om att utföra djupanalyser. Ambitionen är att driftsätta den nya produktionsanläggningen någon gång mellan 2026 till 2027 och den är tänkt att placeras i närheten av Forsmark.

”SAS och hållbarhet går hand i hand. Därför är vi mycket stolta över att få delta i detta unika projekt som sammanför målsättningar och strategier för hållbarhet. Vår gemensamma satsning som ska möjliggöra storskalig produktion av ett mer hållbart flygbränsle är en fantastisk chans att snabbare få ut bränslet på marknaden vilket i sin tur kan påskynda SAS omställning till netto nollutsläpp”, säger Anko van der Werff, VD och koncernchef för SAS.

Parterna har skrivit under en avsiktsförklaring och kommit överens om att Vattenfall ska undersöka områdena fossilfri elförsörjning, vätgasproduktion och infångning av koldioxid medan Shell ska titta närmare på bränsleproduktion, logistik och fungera som köpare av elektrobränslet. LanzaTech står för expertisen inom gasfermentering som handlar om att framställa etanol av inkommande gasströmmar, och parterna ska också licensiera LanzaJet-tekniken ”Alcohol to Jet” som konverterar etanolen till elektrobränsle. SAS deltar som potentiell köpare av elektrobränslet.

Skriver flyg 24 nyheter

Hungern efter varor är hög och sjöfarten har korkat igen. ”Spökflygplan” med tomma stolar och fulla bukar korsar jorden. Flygfraktsboomen kommer att hålla i sig, spår branschaktörer.

Är det dyrt och bråttom blir det flyg. Tumregeln i flygindustrin har varit att flygfrakten står för 1 procent av de fraktade godsvolymerna men 35 procent av det fraktade värdet.

Men i uppstarten efter coronapandemin luckras gamla sanningar upp.

– Det är mycket gods som ska mellan kontinenterna när ekonomierna startar upp och efterfrågan börjar bli stor. Och det är svårt med kapaciteten till sjöss, säger Ylva Arvidsson, fraktchef på Swedavias tio svenska flygplatser.

Larm om containerbrist och köer i hamnar har kommit tätt i höst och priserna på sjöfrakt har skjutit i höjden. Det är som ersättare till sjöfarten som flyget nu spelar en allt större roll.

– I tillverkningsindustrin finns fabriker som kan tvingas ligga nere i väntan på komponenter och reservdelar. De behöver flyget för att upprätthålla fraktkorridorer och hålla företagen igång, säger Max Knagge som är vd för SAS fraktdel och dotterbolag SAS Cargo.

Skriver SvD

TYDLIGA SPÅR ATT VINTERN ÄR HÄR

Foto: Dmitrij Karpenko

FFK UTBILDNING

Kunskap - Skicklighet - Klokskap

FFK Utbildning består idag av: Hasse Jörnén NPCT/Skolchef, Jenny Lindgren Kurssamordnare och Staffan Eriksson Kursplanering/ungdom och naturligtvis ett antal mycket kompetenta flyg- och teorilärare ute i landet.

HASSE NPCT

JENNY

STAFFAN

ÄNNU ETT ÅR LIDER MOT SITT SLUT OCH VILKET ÅR DET HAR VARIT...

Vi har gått från en total nedstängning och Corona-restriktioner till att försöka komma tillbaka till en normal verksamhet. Omställningen och återgången har inte varit utan problem. Under pandemin har vi tyvärr tappat en hel del instruktörer och lärare vilket gör att vi har svårt att få till vissa kurser och utbildningar, vi har dessutom en ordentlig utbildningsskuld som kommer att ta lång tid att återställa. Det verkar även som många har fått mycket mer att göra och mindre tid över till FFK. Det märks inte minst i ett klart minskat antal anmälningar till våra kurstillfällen.

Arbete pågår att försöka få in nya instruktörer och lärare men när många går tillbaka till ordinarie arbetet och verksamhet, är det inte helt enkelt att få till resurser. Man får känslan av att alla jobbar minst 150% och det finns väldigt lite tid över för ideell verksamhet och fritidsaktiviteter.

Under hösten detaljplanerade Kårstaben kommande års verksamhet och kurser. Som underlag ligger de bidrag vi förväntas få från våra uppdragsgivare och det behov av utbildning och kurser vi kan se i flyggrupperna. Eftersom myndigheterna jobbar med ett antal års framförhållning så ska vi alltså göra en planering med ett ekonomiskt underlag som gjordes för 2-3 år sedan.

Planeringen görs genom att vi bedömer utbildningsbehovet i de olika flyggrupperna och översätter underlaget till ett antal centrala kurser. Sen gäller det att placera in detta under året i ett antal kurstillfällen. Säsongen för genomförande av våra flygkurser är ganska kort så det är svårt att få in alla centrala kurser och övningar under den tid vi kan flyga.

Vi ser det som ett års-hjul där olika verksamheter kan genomföras under olika delar av året. I början av året genomför vi olika typer av utbildningar för länsflygchefer, gruppchefer, flyglärare med flera. Under senvintern är en bra tid att köra olika typer av teoretiska och praktiska kurser som kan genomföra inne ex. vis UWE. På våren när vi får flygväder genomför vi våra större centrala övningar som RSU.

Innan semestern hinner vi med ett par tre veckor med flygkurser innan semesterperioden sätter stopp. Efter semestern fortsätter vi med olika flygkurser för att återigen stänga in oss för UWE och liknande under hösten när vädret blir osäkert för flygning. Innan årsskiftet kommer redovisning av årets kurser och övningar och här tar vi fram underlagen för nästa ekonomiska period. Julbord och planeringsmöte av alla de slag ska nu genomföras och planeringen startar för ytterligare ett års flygverksamhet.

Det här är bara för de kurserna och utbildningar som vi genomför på Kårstaben, det pågår även en stor verksamhet lokalt i länen med kurser som genomförs med lokalt lärare och där kursen genomförs i länen. Ofta är detta våra spaningskurser som HV-span, Väg/Järnväg med flera.

En vanlig fråga kring lokala kurser är om man kan genomföra en kurs ”när man ändå träffas för att öva”? Vi skiljer alltid på övning och utbildning. En kurs som HV-span eller Väg/Järnväg är inte bara en 1 timmes flygning och sen är det klart! En spaningskurs innehåller normalt 1 dags teori och minst 1-2 flygningar med en FFK-instruktör plus en besättningsflygning för att bli klar.

Använd övningstiden för att träna på det ni är utbildade på, gå sen en kurs för att utöka kunskapen. Separera övning och utbildning, om inte annat så blir det fler flygningar för dig på det sättet...

Kanske som en effekt av pandemin ser vi nu när vi öppnar upp att många verkar har fått mer att göra på jobb och mindre tid verkar finnas till fritidsaktiviteter som FFK. Vi ser det tydligt i en minskning i ansökningarna till våra kurser. Det finns ett stort behov av att genomföra ex. vis UWE-kurser i hela landet, men trots att vi satt upp ett stort antal kursen på flera olika platser i landet lyckas vi bara genomföra några få kurstillfällen beroende på för få anmälningar.

Kan det vara så att vi har blivit för bekväma? Det går inte alltid att arrangera en kurs exakt när deltagarna vill och det går inte alltid att genomföra teorin digitalt på tider som passar alla. **Kan det vara så att vi faktisk måste investera tid och kanske ta en semesterdag eller två för att kunna vara aktiva och utvecklas mot eller behålla en flygande befattning inom FFK?**

Under 2022 har vi planerat och kommer genomföra ett stort antal kurstillfällen. En aktuell lista finns på FFK:s hemsida under rubriken ”Kurser” samt i Pyramid under ”Ny kursansökan”.

Håll koll på hemsida och i Pyramid och sök till de kurser vi planerar! Nu har du chansen att gå de kurser du behöver för att komma vidare till en flygande befattning eller behålla den befattning du har. Det är du som medlem som måste ta initiativet att söka och genomföra kursen, vi kan bara ge dig möjligheten. Ta den!

/Hasse Jörnén -
NPCT/Utbildningschef FFK

KURSPLAN

JANUARI/FEBRUARI

31/1-1/2 Gruppchefsutbildning, Västerås

4-6 Grundkurs FFK Ungdom, Västerås

15-16 Lärarutbildning, ESO

MARS

7-8 HV Mek, Västerås

14-16 Grundkurs FFK, Västerås

16-17 UWE, Västerås

28-30 Grundkurs FFK, Västerås

30-31 UWE, Västerås

APRIL

8-10 Grundkurs FFK Ungdom, Västerås

23-24 Teori Kraftnät inför RSU, ESO

25-28 GU Flyg, Västerås

MAJ

2-5 Spanare ”ny kurs”, Västerås

9-12 GU Flyg, Västerås

21-25 RSU, Skövde

JUNI

11-12 Riksstämma, ESO

19-23 Forts. FFK Ungdom, Ålleberg

20-23 Spanare ”ny kurs”, Västerås

Detta är de centralt planerade kurserna. Förutom dessa planeras lokala spaningskurser i länen. Meddela KS om ni har behov att arrangera en lokal spaningskurs.

”I am only human”

Alla kan göra fel ibland, men det viktiga är att vi lär oss av de fel vi gör. I flyget har vi en rutin där vi kan lära oss av varandras fel och detta är bland annat från våra händelserapporter. Därför tänkte jag ägna mig åt att göra en tillbakablick under året på de avvikelser som vi har fått som vi kanske kan lära oss något av.

Den första som jag vill uppmärksamma är en övning för Flyginsatsgruppen (FIG). Uppdraget var att söka efter Kalle som var försvunnen. Han hade orange overall och rörde sig i området XX. Rapportering ska ske via Rakel talgrupp FFK2 och bilder ska levereras via TBOS. Besättningen kommer i väg i tid och rapportering sker via SMS då besättningen inte får Rakel att fungera. Senare skickas bilder med en positionering.

När vi senare går igenom bilderna och positioneringen så visar det sig att den inte är korrekt utan det är en bild på en fågelskrämma som fanns i området. Då besättningen inte kunde kommunicera med övningsledningen så kunde inte besättningen få nya uppgifter att söka i korrekt område.

En fråga som vi då kan ställa oss är: Ska vi flyga om vi inte får igång Rakel om det är en grund för att rapportera uppdraget. Vi kan konstatera att det finns ett utbildningsbehov i Rakel för den besättningen. Kan du som pilot/spanare hantera Rakel på ett korrekt sätt? Detta kan vara en bra kvällsaktivitet i de olika grupperna.

Detta uppdrag visar också något på vad vi kallar för konfirmeringsbias där det mänskliga beteendet att omedvetet selekterar sådan information som bekräftar egna uppfattningar. I detta fall blev en orange regnrock en orange overall. Här måste vi som besättningar veta vad det är som vi ser. Vi kan inte chansa!

Den andra avvikelserapporten som jag vill ta upp är följande. *Flygningen måste ställas in då vi inte har utbildad personal. Spanaren har inte Under Water Escape utbildning (UWE).* Detta är för oss i organisationen en bra rapport där länet inser att det inte finns tillräckligt med utbildad personal. Vi kan då ställa frågan varför finns det inte tillräckligt med personer som har gått UWE. Vi har haft denna utbildning sedan 2007 och under varje år har det funnits c:a 120 platser om året. Under pandemin har vi inte kunnat utbilda så många i UWE eller någon annan kurs heller för den delen. Dock sedan i somras har det funnits c:a 160 UWE-platser att söka vid olika tillfällen. UWE ska varje medlem ha som flyger i någon av våra flyggrupper (FIG, HV, SIG och Sjöövervakning). Denna kurs behöver sedan repeteras. Då det gått 3 år sedan tidigare kurs rekommenderar vi att du söker en UWE-kurs igen.

Den tredje rapporten som jag vill ta upp är följande. *När vi startat på ett sjöövervakningsuppdrag och skulle aktivera ATS-färdplanen visade det sig att jag glömt att skicka in denna innan start. Flygledningen hjälpte oss på ett mycket föredömligt sätt att ordna detta i luften och uppdraget påverkades inte.*

Under en planering av ett uppdrag är det många saker som behöver gås igenom. En viktig del är en ATS-färdplan vid sjöövervakningspass. En ATS-färdplan är även bra att ha vid andra övningar också. När vi lämnar in en ATS-färdplan har vi uppföljning genom hela flygningen. Övriga saker som ska göras är att anmäla flygningen på hemsidan, Göra en ORM, kolla väder och notam etc. I vissa län har man gjort en checklista innan start så att man får med alla delar i sin planering. Detta kan vara extra viktigt nu när det kommit flera nya in i grupperna och för flera av oss var det länge sedan vi utförde uppdrag eller övade i FFK.

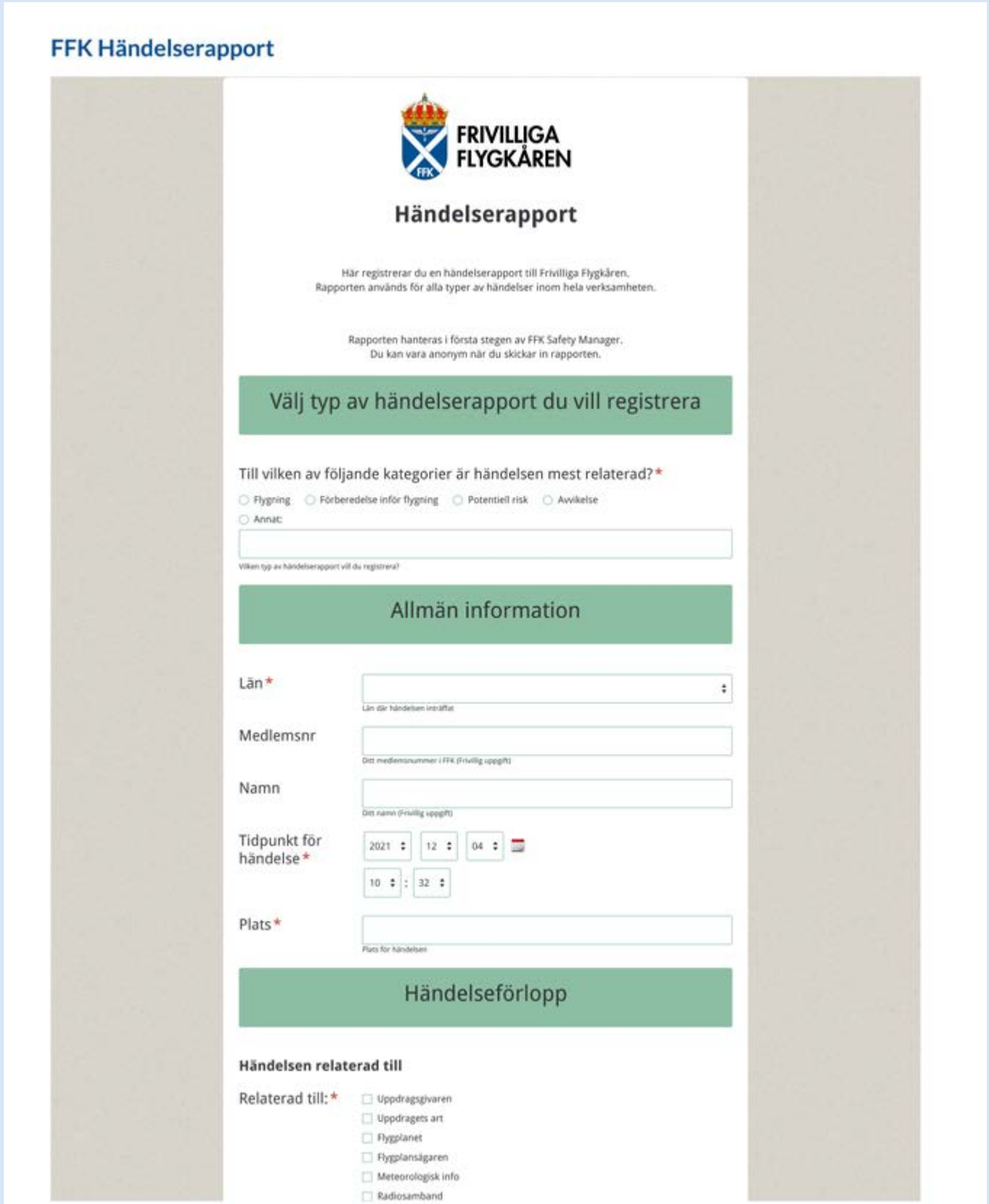
Slutligen vill jag ta upp att det kan vara länge sedan vi flög bara på kartan och den karta vi har är kanske för gammal. Luftrummet har ändrat sig och vi har fått in några rapporter där piloter har flugit in i terminal områden (TMA) eller kontrollzoner. Vi kan konstatera att orsakerna är olika men vi kan ändå dra vissa slutsatser. Flyg inte i ett område som du inte har gjort en ordentlig planering i. Luftrummet i Mälardalen är annorlunda nu mot vad det var innan pandemin. Flera områden har förändrade luftrum. En kontrollzon utvidgas något för att uppfylla krav på ex. GPS-inflygningar. GPS:n i flygplanet är inte uppdaterad och vips så har man flugit in i kontrollerad luft.

Flygplatser har varierande öppethållningstider. När du startade var tornet stängt och när du sedan är på väg tillbaka har de öppnat utan att du visste om det. I Västerås är detta väldigt spännande då en annan flygplats (Eskilstuna) kan plötsligt ta över luftrummet över södra Västerås. Så bara för att det gick att flyga i ett område för 10 minuter sedan är det inte säkert att du kan flyga där just nu och att du inte har rätt frekvens inställd.

Luftrummet blir alltmer komplicerat och då det förändras löpande så är det viktigt att du har en aktuell flygkarta. Du som flyger i våra flyggrupper så finns det kartor för ditt närområde. Prata med din närmaste chef så kan de hjälpa dig.

Human League, en engelsk popgrupp från 80-talet, hade en låt som heter *Human*. Refrängen lyder följande, ” I am only human, born to make mistakes…” Vi kan alla göra misstag men det gäller för oss att lära oss av dem. Använd händelserapportsystemet så kan vi som organisation lär oss av dina misstag och därmed förbättra FFK:s flygsäkerhet.

Lars-Göran, NPFO



Avsändare:
Frivilliga Flygkåren
Hässlögatan 20
721 31 Västerås

B
POSTTIDNING

FFK Profilprodukter

Du vet väl att du kan köpa FFK:s profilprodukter genom Kårstaben? Gå in och beställ i vår webbshop (www.ffk.se). FFK har inget vinstsyfte med försäljningen utan strävar efter att hålla lägsta möjliga pris. Därför säljs produkterna enbart till medlemmar. Aktuella priser 2021. Porto och emballagekostnad tillkommer. Vi reserverar oss för att den önskade varan kan ta slut.

FFK T-SHIRT
Stl. S-XXL
60 kr

KEPS
50 kr

LINJAL
För navigationsplanering
10 kr

SKJORTA
Stl. 15″-17,5″
200 kr

TRÖJA MED LUVA
300 kr

REFLEXVÄST
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

FFK